



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2024

Chișinău

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

În temeiul art. 3 lit. g) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere (se anexează).

2. Rapoartele de inspecție tehnică eliberate până la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri își păstrează valabilitatea până la data expirării.

3. Punctul 3 din Regulamentul resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 20/2024 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2024, nr. 58-60, art. 100), se modifică după cum urmează:

3.1. la subpunctul 5), textul “(informații privind unitatea de transport)” se exclude;

3.2. la subpunctul 7), cuvintele „Comisia Națională a Pieței Financiare” se substituie cu cuvintele „Banca Națională a Moldovei”.

4. La punctul 56 din Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 277-288, art. 706), textul „de 6 luni” se substituie cu textul „de 12 luni”.

5. În 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 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr. 126-127, art. 1113), cu modificările ulterioare, se abrogă:

5.1. punctul 2 alineatul al patrulea din hotărâre și punctele 1-17 din anexa nr. 3 la hotărâre – la data de 1 februarie 2025;

5.2. punctul 2 alineatul al treilea din hotărâre – la data de 1 iunie 2025.

6. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

7. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 1 februarie 2025, cu excepția punctului 4 din hotărâre, a punctelor 5-8, 25-42 din Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și a anexelor nr. 1 și nr. 2 la Regulamentul nominalizat, care intră în vigoare la data de 1 iunie 2025.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

REGULAMENT

cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere

Prezentul Regulament transpune parțial (art. 1-13, art. 14 alin. (2), Anexa I, tabelul din Anexa I, Anexa II, Anexa III, Anexa IV și Anexa V) Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, (CELEX: 32014L0045), așa cum a fost modificată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021.

I. DISPOZIȚII GENERALE ȘI DOMENIUL DE APLICARE

1. Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere (în continuare – *Regulament*) stabilește modalitatea de organizare, executare și control a activității de inspecție tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în Republica Moldova.

2. Prezentul Regulament se aplică vehiculelor din următoarele categorii:

2.1. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au cel mult opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoria M₁;

2.2. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoriile M₂ și M₃;

2.3. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone – categoria N₁;

2.4. vehicule rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N₂ și N₃;

2.5. remorci și semiremorci proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri sau de persoane, precum și pentru cazarea de persoane – categoriile O₁, O₂, O₃ și O₄;

2.6. vehicule rutiere cu două sau trei roți și cvadricicluri din categoriile L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e;

2.7. vehicule rutiere care fac obiectul imunității diplomatice, vehicule de interes istoric și vehicule destinate competițiilor;

2.8. vehicule rutiere de uz civil utilizate de forțele armate;

2.9. vehicule rutiere 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 subdiviziunilor subordonate acestora.

3. Prezentul Regulament nu se aplică:

3.1. vehiculelor rutiere cu destinație specială care sunt utilizate sau care circulă în situații excepționale (utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare și au un scop specific);

3.2. vehiculelor (tehnicii militare) utilizate de forțele armate, care vor efectua inspecția tehnică periodică la propriile stații specializate;

3.3. vehiculelor utilizate în scopuri agricole, horticole, silvicole, zootehnice sau piscicole care sunt exploatate numai pe terenurile unde se desfășoară astfel de activități, inclusiv drumuri agricole, forestiere sau terenuri agricole;

3.4. tractoarelor cu roți, utilizate în principal pe drumurile publice cu o viteză maximă prin construcție mai mare de 40 km/h;

3.5. vehiculelor specializate care transportă echipamente de circ sau divertisment, cu viteza maximă prin construcție care nu depășește 40 km/h și care sunt utilizate numai pe teritoriul Republicii Moldova;

4. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

4.1. *certificat de inspecție tehnică* – un raport al inspecției tehnice eliberat de stația de inspecție tehnică, care conține rezultatul inspecției tehnice a cărui model este stabilit în anexa nr. 1;

4.2. *certificat CEMT pentru condițiile controlului tehnic al vehiculelor și al remorcilor* – document ce atestă corespunderea vehiculului cerințelor tehnice, conform prevederilor directivelor specificate în Rezoluția CEMT, eliberat pentru fiecare unitate de transport în parte, care se păstrează la bordul camionului;

4.3. *deficiențe* – defecțiuni tehnice și/sau alte neconformități constatate în timpul unei inspecții tehnice;

4.4. *expert pentru activitatea de inspecție tehnică* – angajat al stației de inspecție tehnică periodică autorizată, abilitat în condițiile prevăzute de legislație cu dreptul de a efectua inspecție tehnică;

4.5. *identificarea vehiculului* – proces de verificare și confirmare a identității vehiculului prin compararea plăcuțelor de înmatriculare și a numărului de identificare de șasiu/numărul de serie ale vehiculului cu datele înregistrate oficial;

4.6. *laborator mobil* – vehicul special, 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;

4.7. *omologare de tip* – procedură prin care se certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă cerințele tehnice aplicabile;

4.8. *vehicul de interes istoric* – orice vehicul care deține avizul de expertiză eliberat de către autoritatea publică centrală de specialitate responsabilă de domeniul culturii și care îndeplinește toate condițiile următoare:

4.8.1. a fost fabricat sau înmatriculat pentru prima dată în urmă cu cel puțin 30 de ani;

4.8.2. tipul său specific, nu se mai află în fabricație;

4.8.3. este bine întreținut și menținut în starea sa inițială și nu a suferit nicio modificare substanțială a caracteristicilor tehnice ale componentelor sale principale;

4.9. *vehicul reutilat* – vehicul care a fost supus unor modificări semnificative sau a fost echipat cu componente noi, diferite de tipul omologat, pentru a-i modifica funcționalitatea, performanțele sau caracteristicile tehnice inițiale, inclusiv completarea/carosarea unui vehicul și lucrările de tuning;

4.10. *Subsistem informațional „Autotest”* – complex tehnic și de program pentru prelucrarea informației privind starea tehnică a vehiculelor, evidența centralizată a lucrului efectuat de către stațiile de inspecție tehnică, completarea rapoartelor statistice, evidența rapoartelor eliberate de către stații de inspecție tehnică.

II. PERIODICITATEA EFECTUĂRII INSPECȚIEI TEHNICE PERIODICE

5. Vehiculele sunt supuse unei inspecții tehnice conform următoarei periodicități:

5.1. la fiecare 2 ani:

5.1.1. autoturismele din categoriile (M₁) și (N₁) cu vârsta până la 10 ani, ulterior anual;

5.1.2. vehiculele din categoriile (L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e);

5.1.3. vehiculele din categoria (O₁);

5.2. anual:

5.2.1. vehiculele din categoriile (M₁ și N₁) utilizate ca taxiuri sau ambulante, cu vârsta până la 10 ani, ulterior, o dată la 6 luni;

5.2.2. vehiculele din categoriile (M₂ și M₃) cu vârsta până la 10 ani, ulterior, o dată la 6 luni;

5.2.3. vehiculele din categoriile (N₂, N₃, O₂, O₃ și O₄);

5.2.4. vehiculele din categoriile (N₁, N₂, N₃, O₂, O₃ și O₄) implicate în transportarea mărfurilor periculoase;

5.2.5. vehiculele destinate instruirii.

6. 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:

6.1. după un accident care a afectat principalele componente de siguranță ale vehiculului, precum roțile, suspensiile, zonele de deformare, sistemele de airbaguri, direcția sau frânele;

6.2. la reutilare, atunci când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate.

7. Prima inspecție tehnică periodică se efectuează la data primei înmatriculări, iar pentru următoarea inspecție tehnică periodică, de la data celei precedente, conform periodicității stabilite la pct. 5.

III. ORGANIZAREA INSPECȚIEI TEHNICE PERIODICE, CERINȚE, CONDIȚII

8. Pentru a fi menținute în traficul rutier sau admise la efectuarea unor servicii de transport rutier, vehiculele se supun inspecției tehnice periodice, în condițiile stabilite de prezentul Regulament cu respectarea periodicității stabilite la pct. 5. În intervalul dintre două inspecții tehnice, proprietarul/posesorul vehiculului rutier are obligația de a asigura menținerea acestuia într-o stare tehnică corespunzătoare în vederea încadrării în cerințele legale cu privire la siguranța circulației rutiere și protecția mediului.

9. Inspecția tehnică periodică se efectuează de către stațiile de inspecție tehnică periodică, autorizate de către Agenția Națională Transport Auto (în continuare – *Agenție*), conform prevederilor art. 126 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 cu respectarea obligațiilor prevăzute la art. 133 din Codul prenotat. Dacă întreprinderile dețin mai multe stații de inspecție tehnică, Agenția va elibera câte o autorizație pentru fiecare stație de inspecție tehnică în parte (modelul autorizației este prevăzut în anexa nr. 6).

10. În funcție de destinația vehiculelor rutiere acestea se inspectează conform următoarelor cerințe:

10.1. se efectuează inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată de până la 3,5 tone inclusiv;

10.2. se efectuează inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, inclusiv pentru vehicule rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone;

10.3. se efectuează inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (în continuare – *CEMT*);

10.4. se efectuează inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (în continuare – *ADR*);

10.5. se efectuează inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (în continuare – *Acord INTERBUS*).

11. Nu se autorizează pentru activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor agenții economici care desfășoară activități de fabricare, comercializare, exploatare, deservire tehnică și reparare a vehiculelor. Spațiul destinat activității de inspecție tehnică periodică trebuie să fie separat de spațiul destinat altor activități ale persoanei juridice și tot utilajul destinat acestei activități trebuie să fie amplasat într-o singură incintă, astfel încât activitatea de inspecție tehnică să nu fie influențată de alte activități desfășurate de către persoana juridică respectivă.

12. Agenția, după caz, suspendă, restrânge și/sau retrage, autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică în condițiile prevăzute de Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014.

13. Prelucrarea informației privind starea tehnică a vehiculelor, evidența centralizată a lucrului efectuat de către stațiile de inspecție tehnică periodică, completarea rapoartelor statistice, evidența certificatelor de inspecție tehnică eliberate de către stații se realizează prin intermediul Subsistemului informațional „Autotest” (în continuare – *SI „Autotest”*).

14. Certificatul de inspecție tehnică periodică, tipărit pe o filă simplă de format A4 cu fundal alb, este generat de SI „Autotest” și se întocmește în două exemplare. Un exemplar se înmânează conducătorului auto și se păstrează la bordul vehiculului, iar alt exemplar se păstrează în arhiva stației de inspecție tehnică conform prevederilor art. 133 lit. i) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014.

15. Numerele de serie ale certificatelor se generează, gestionează și repartizează stațiilor de inspecție tehnică periodică de către Agenție, prin intermediul SI „Autotest”.

16. Inspecția tehnică periodică se execută de către experții pentru activitatea de inspecție tehnică care îndeplinesc cerințele minime de competență stabilite în Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 și în anexa nr. 3.

17. La efectuarea unei inspecții tehnice, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică ia măsuri, pentru a nu se afla în conflict de interese cu conducătorul auto, prin renunțarea efectuării inspecției:

17.1. la apariția unui conflict de interese, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică raportează managerului stației printr-o declarație privind conflictul de interese (anexa nr. 4);

17.2. managerul stației de inspecție tehnică restricționează accesul expertului, implicat într-un conflict de interese, la efectuarea inspecției tehnice;

17.3. managerul stației de inspecție tehnică redistribuie sarcinile altui expert pentru activitatea de inspecție tehnică, astfel încât să se asigure că este menținut un nivel potrivit de imparțialitate și obiectivitate.

18. Agenția suspendă, restrânge sau retrage, certificatul de competență profesională în condițiile prevăzute de Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (modelul certificatului de competență profesională este prevăzut în anexa nr. 5).

IV. CONȚINUTUL INSPECȚIEI TEHNICE PERIODICE

Secțiunea 1

Modul de executare și metodele aplicate la efectuarea inspecției tehnice

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

20. La inițierea inspecției tehnice periodice, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică verifică, prin intermediul resursei informaționale formate de SI „Autotest”, instituită prin Hotărârea Guvernului nr. 20/2024, următoarele informații:

20.1. datele de identificare a vehiculului;

20.2. datele de identificare a proprietarului vehiculului sau, după caz, a conducătorului auto;

20.3. datele privind plata taxei pentru folosirea drumurilor atât pentru perioada corespunzătoare a anului curent, cât și pentru intervalul anterior inspecției tehnice curente;

20.4. dovada deținerii poliței de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto RCA (internă) valabilă.

21. Pentru preluarea datelor specificate la pct. 20, resursa informațională formată de SI „Autotest” interacționează prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect) cu Registrul de stat al vehiculelor, cu Registrul de stat al populației și cu Registrul de stat al conducătorilor de vehicule, deținute de către Agenția Servicii Publice, cu Serviciul guvernamental de plăți electronice (MPay), deținut de către Agenția de Guvernare Electronică, cu Sistemul

informațional automatizat de stat în domeniul asigurărilor obligatorii RCA (RCA Data), deținut de către Banca Națională a Moldovei.

22. Tariful pentru serviciul de inspecție tehnică periodică se achită integral înainte de supunerea vehiculelor inspecției tehnice periodice, în monedă națională prin depunerea de numerar sau cu utilizarea instrumentelor de plată fără numerar, definite conform Legii nr. 114/2012 cu privire la serviciile de plată și moneda electronică. Dovada achitării se face prin prezentarea în original sau în format electronic a chitanței sau a notei de plată, confirmarea executării operațiunii de plată de către prestatorul de servicii de plată, menționat la art. 5 alin. (1) lit. a)-d) din Legea nr. 114/2012 cu privire la serviciile de plată și moneda electronică, cu menționarea destinației plății.

23. În cazul vehiculelor speciale, al vehiculelor reutilate sau al caroseriei specializate, suplimentar, se prezintă pașapoartele eliberate de către uzina producătoare.

24. Inspecția tehnică periodică a vehiculelor se efectuează prin examinarea vizuală, verificarea funcțională cu dispozitive de diagnosticare a echipamentelor, a agregatelor și a sistemelor care influențează asupra siguranței rutiere și protecției mediului.

25. Pentru fiecare categorie de vehicul, inspecția tehnică periodică vizează următoarele aspecte:

- 25.1. identificarea vehiculului;
- 25.2. echipamentul de frânare;
- 25.3. sistemul de direcție;
- 25.4. vizibilitate;
- 25.5. echipamentele de iluminat și componentele sistemului electric;
- 25.6. punți, jante, anvelope, suspensie;
- 25.7. șasiu și accesorii șasiu;
- 25.8. elemente poluante;
- 25.9. inspecții suplimentare la vehiculele pentru transport de călători din categoriile M_2 și M_3 stabilite la pct. 9 din tabelul din anexa nr. 2;
- 25.10. alte echipamente stabilite la pct. 7 din tabelul din anexa nr. 2.

26. Stabilirea rezultatelor și formarea concluziei se efectuează după verificarea funcționării a oricărui sistem în conformitate cu parametrii supuși verificării din anexa nr. 2. Datele primite se compară cu valorile normative și se formează o concluzie, dacă sistemul corespunde sau nu normelor tehnice.

27. În cazul suspiciunilor argumentate ale falsificării numerelor de identificare ale vehiculului sau fraudarea datelor odometrelor 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 managerul stației de inspecție tehnică este obligat să informeze Inspectoratul General al Poliției și Agenția printr-o notificare scrisă sau la adresa electronică.

28. Vehiculele prezentate la inspecția tehnică periodică sunt prezentate fără încărcătură sau pasageri, curate, în special caroseria, șasiul, motorul, ansamblurile și subansamblurile care vor fi supuse verificării. Anvelopele sunt umflate la presiunea nominală.

29. Inspecția tehnică periodică a remorcilor și a semiremorcilor se efectuează în cuplul autotrenului.

30. Deplasarea vehiculelor supuse inspecției tehnice periodice, prin posturile diagnostice ale stației de inspecție, se efectuează de către expertul pentru activitatea de inspecție tehnică. Ordinea de executare a operațiunilor precizate este stabilită de fiecare stație de inspecție tehnică în fluxul tehnologic propriu, cu excepția identificării unității de transport, care este prima etapă de efectuare a inspecției tehnice periodice. Conducătorul auto asistă la inspecția tehnică a vehiculului.

31. La ieșirea din funcțiune a unor sisteme ale vehiculului în procesul de inspecție tehnică periodică, expertul și stația de inspecție tehnică periodică nu poartă răspundere pentru defecțiunile preexistente, iar vehiculul se consideră tehnic defectat, similar cazului când în urma inspecției se constată deficiențe. Acest lucru se consemnează în certificatul de inspecție tehnică periodică, se înregistrează în SI „Autotest” și se comunică conducătorului auto.

32. Inspecțiile tehnice periodice se desfășoară cu ajutorul echipamentelor de măsurare verificate metrologic, precum și a utilajului special prevăzut conform condițiilor de autorizare, fără a se folosi unelte pentru a demonta sau a îndepărta părți ale vehiculului.

33. În raport cu fiecare element supus inspecției, anexa nr. 2 stabilește o listă minimală a posibilelor deficiențe și a gradului de gravitate asociat.

34. Deficiențele identificate la inspecțiile periodice ale vehiculelor se clasifică într-una dintre următoarele categorii:

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

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

34.3. deficiențe periculoase, care constituie un risc direct și imediat pentru siguranța rutieră sau care au impact asupra mediului, care justifică faptul că utilizarea vehiculului pe drumurile publice poate fi interzisă.

35. Modul de evaluarea a deficiențelor este stabilit în coloana a 4-a din tabelul din anexei nr. 2.

36. Un vehicul care prezintă deficiențe încadrabile la mai mult de o categorie de deficiențe, dintre cele prezentate la pct. 34, este clasificat în categoria care corespunde celei mai grave. Un vehicul care prezintă mai multe deficiențe la același element inspectat este clasificat în categoria de gravitate mai înaltă dacă se poate demonstra că efectul combinat al acestor deficiențe poate genera un risc mai mare pentru siguranța rutieră.

37. În cazul autovehiculelor și al remorcilor acestora, la care în urma inspecției tehnice periodice nu sunt identificate defecțiuni, se eliberează certificatul de inspecție tehnică pe care va fi imprimat codul de bare de format 1D, care confirmă că vehiculul corespunde cerințelor. Certificatul de inspecție tehnică periodică se semnează olograf și se ștampilează de către expertul pentru activitatea de inspecție tehnică sau se emite în format electronic.

38. În cazul în care în urma verificărilor sunt identificate deficiențe minore, dar se consideră că vehiculul corespunde normelor tehnice pentru a fi admis în trafic, se eliberează certificatul de inspecție tehnică pe care este imprimat codul de bare de format 1D, în care se menționează deficiențele identificate. Conducătorul auto are obligația de a remedia deficiențele identificate, iar vehiculul nu mai este supus verificării până la ulterioara inspecție tehnică periodică.

39. În cazul identificării deficiențelor majore, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică, face însemnări în certificatul de inspecție tehnică privind acordarea unui termen de 30 de zile lucrătoare pentru înlăturarea deficiențelor tehnice. În acest caz exploatarea vehiculului este admisă doar pentru deplasarea acestuia spre un atelier de autoservice pentru înlăturarea deficiențelor tehnice depistate sau efectuarea inspecție tehnice repetate. Ulterior, la prezentarea repetată în decursul termenului acordat, sunt supuse verificării doar deficiențele tehnice stabilite anterior. În cazul prezentării repetate a vehiculului după expirarea termenului de 30 de zile lucrătoare, se verifică toate componentele stabilite la pct. 25. Prezentarea repetată ca urmare a identificării deficiențelor majore se face la aceeași stație de inspecție tehnică periodică.

40. În cazul identificării deficiențelor periculoase, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică consemnează deficiențele în certificatul de inspecție tehnică la rubrica V, cu introducerea mențiunii în SI „Autotest”. Agenția, ca posesor al SI „Autotest”, notifică Inspectoratului Național de Securitate Publică neadmiterea la exploatare a vehiculului.

Conducătorului auto i se înmânează certificatul de inspecție tehnică cu indicarea la rubrica V a tuturor deficiențelor care au fost identificate în procesul de verificare a vehiculului și care necesită remediere. Conducătorul auto confirmă prin semnătura pe Certificatul de inspecție tehnică că a luat cunoștință de rezultatele verificării.

Până la remedierea deficiențelor și efectuarea unei inspecții noi, este interzisă deplasarea vehiculului respectiv pe drumurile publice.

41. În situația în care are loc transferul de proprietate fără schimbarea numărului de înmatriculare, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică emite un nou certificat de inspecție tehnică periodică, bazat pe certificatul existent, pentru perioada valabilă a certificatului de inspecție tehnică inițial.

42. În cazul reînmatriculării vehiculului cu eliberarea altor plăci cu numărul de înmatriculare se eliberează un nou certificat de inspecție tehnică pe perioada de valabilitate a certificatului de inspecție tehnică inițial, cu fixarea imaginii foto din față a vehiculului și/sau din spate pentru remorcile acestora în SI „Autotest”.

Secțiunea a 2-a

Conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile ADR, modul de executare și metodele aplicate

43. Inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere implicate în transportul de mărfuri periculoase se efectuează la stațiile de inspecție tehnică autorizate de către Agenție pentru acest gen de activitate.

44. Procesul de inspecție tehnică a vehiculelor rutiere implicate în transportul de mărfuri periculoase se efectuează pentru verificarea corespunderii cu cerințele tehnice stabilite în ADR, cu prevederile Regulamentului transportului rutier de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2017 și cu respectarea prevederilor prezentului Regulament.

45. Certificatul de agreare corespunde modelului prezentat în ADR la pct. 9.1.3.5. Culoarea trebuie să fie albă, cu o bandă în diagonală de culoare roz. Certificatul de agreare este redactat în limba română.

46. Certificatul de agreare pentru un vehicul-cisternă pentru deșeuri care operează sub vid conține mențiunea următoare „Vehicul-cisternă pentru deșeuri care operează sub vid”.

47. Certificatul de agreare pentru un vehicul FL sau EX/III conține la rubrica 11 următoarea mențiune „Vehicul în conformitate cu pct. 9.7.9 din ADR”, conform pct. 9.1.3.3 din ADR.

48. Valabilitatea unui certificat de agreare expiră la 12 luni după data inspecției tehnice a vehiculului care a precedat eliberarea certificatului.

49. Este interzisă utilizarea pentru transportul mărfurilor periculoase a vehiculelor cu certificatul de agreare expirat.

50. Blanchetele certificatelor de agreare se eliberează stațiilor de inspecție tehnică autorizate de către Agenție, prin intermediul ghișei unice.

51. Certificatul de agreare se eliberează pentru fiecare unitate de transport separat.

52. Certificatul de agreare este returnat emitentului în cazul retragerii vehiculului din circulație, al schimbării operatorului de transport, a utilizatorului sau a proprietarului indicat în certificatul respectiv, al expirării perioadei de valabilitate, precum și al unei schimbări a caracteristicilor vehiculului.

Secțiunea a 3-a

Conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale CEMT, modul de executare și metodele aplicate

53. Inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere se efectuează în conformitate cu cerințele actelor normative ale CEMT și constă în controlul ansamblurilor, subansamblurilor și pieselor accesibile direct, precum și a dotărilor obligatorii prevăzute în Ghidul de utilizare a contingentului de autorizații multilaterale pentru transportul rutier internațional de mărfuri (în continuare – *Ghid CEMT*), aprobat în cadrul Forului Internațional de Transport, și în conformitate cu respectarea prevederilor prezentului Regulament.

54. Vehiculele prezentate sunt curate, în special caroseria, șasiul, ansamblurile și subansamblurile care vor fi supuse verificării. Anvelopele sunt umflate la presiunea nominală.

55. La inițierea inspecției tehnice periodice CEMT, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică verifică, prin intermediul resursei informaționale formate de SI „Autotest”, datele de inspecție tehnică periodică valabilă și datele de identificare a vehiculului.

56. Pentru efectuarea inspecției tehnice periodice CEMT, conducătorul auto prezintă suplimentar certificatul CEMT de conformitate:

56.1. de categoria A – document ce atestă corespunderea vehiculului cu normele tehnice de emisii poluante și sonore specificate în rezoluțiile CEMT;

56.2. de categoria B – document ce atestă corespunderea vehiculului cu cerințele de securitate (regulamentele de securitate) specificate în rezoluțiile CEMT.

57. Inspecția tehnică periodică a remorcilor și a semiremorcilor se efectuează în cuplul autotrenului.

58. Pentru fiecare element supus inspecției, Ghidul CEMT stabilește condițiile minime privind încadrarea vehiculului în normele tehnice de emisii poluante și sonore și în normele de securitate.

59. În cazul autovehiculelor și al remorcilor acestora care corespund normelor prescrise se eliberează certificatul CEMT pentru condițiile controlului tehnic al autovehiculelor și remorcilor.

60. Valabilitatea certificatului CEMT este de 12 luni de la data efectuării ultimei verificări.

Secțiunea a 4-a

Conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele Acordului INTERBUS, modul de executare și metodele aplicate

61. Inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere (în continuare – *inspecție tehnică INTERBUS*) în conformitate cu prevederile Acordului INTERBUS, ratificat de Republica Moldova prin Legea nr. 246/2005 pentru ratificarea Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), constă în verificarea corespunderii vehiculelor rutiere admise la efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale cu Standardele tehnice aplicabile autobuzelor și autocarelor stabilite în anexa nr. 2 la Acordul INTERBUS.

62. Vehiculele prezentate pentru inspecția tehnică periodică sunt curate, iar anvelopele trebuie să fie umflate la presiunea nominală.

63. La inițierea inspecției tehnice INTERBUS, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică verifică, prin intermediul resursei informaționale formate de SI „Autotest”, datele de inspecție tehnică periodică valabilă și datele de identificare a vehiculului.

64. Pentru fiecare element supus verificărilor, anexa nr. 2 la Acordul INTERBUS stabilește valorile minime acceptabile a parametrilor supuși controlului pentru a fi admis la efectuarea serviciilor ocazionale.

65. În cazul autovehiculelor și al remorcilor acestora care corespund normelor prescrise, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică aplică pe certificatul de inspecție tehnică ștampila pe care este mențiunea „corespunde cerințelor INTERBUS”.

V. SUPRAVEGHEREA STAȚIILOR DE INSPECȚIE TEHNICĂ

66. Agenția asigură supravegherea și controlul stațiilor de inspecție tehnică asupra îndeplinirii și respectării reglementărilor naționale.

67. În scopul asigurării îndeplinirii funcției de supraveghere Agenția monitorizează următoarele aspecte:

67.1. supravegherea stațiilor de inspecție tehnică periodică:

67.1.1. verifică dacă sunt îndeplinite cerințele minime referitoare la incintă și echipamente;

67.1.2. verifică cerințele obligatorii aplicabile stației autorizate;

67.2. implementarea principiilor de formare profesională și examinare a experților stațiilor de inspecție tehnică periodică și a inspectorilor Agenției:

67.2.1. pregătirea inițială și/sau periodică a experților;

67.2.2. pregătirea periodică a inspectorilor ce efectuează supravegherea;

67.2.3. asigură examinarea pentru atestarea profesională a experților stațiilor de inspecție tehnică periodică și a inspectorilor ce efectuează supravegherea;

67.3. controlul:

67.3.1. controlul preliminar al stației de inspecție tehnică înainte de autorizare;

67.3.2. controlul periodic al stației de inspecție tehnică periodică în scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare;

67.3.3. controlul special dacă se constată existența unor nereguli;

67.3.4. controlul centrului de formare/examinare;

67.4. monitorizarea prin următoarele metode:

67.4.1. reinspectarea în mod aleatoriu un număr de vehicule ce au trecut inspecția tehnică;

67.4.2. control incognito a stației de inspecție tehnică (opțional cu utilizarea unui vehicul defect);

67.4.3. analiza rezultatelor inspecției tehnice periodice (metode statistice referitoare la defectele identificate, gradul de conformitate cu cerințele tehnice);

67.4.4. întreprinderea măsurilor pentru reinspectarea vehiculelor în urma contestațiilor;

67.4.5. examinarea reclamațiilor;

67.5. validarea rezultatelor măsurătorilor din cadrul inspecțiilor tehnice;

67.6. dispune retragerea sau suspendarea autorizațiilor stațiilor de inspecție și/sau a autorizațiilor inspectorilor:

67.6.1. în caz de nerespectare, de către centru sau inspector, a cerințelor de autorizare;

67.6.2. în cazul depistării unor nereguli majore;

67.6.3. în cazul unor rezultate negative repetate la control;

67.6.4. în cazul pierderii bunei reputații a centrului sau a inspectorului în cauză.

68. La activitatea de supraveghere a activității de inspecție tehnică periodică se admite doar personalul care întrunește următoarele cerințe:

68.1. competență tehnică;

68.2. imparțialitate;

68.3. standarde de calificare și formare.

69. Agenția publică, pe site-ul web oficial al instituției, sarcinile sale și cerințele aplicabile inspectorilor responsabili de supravegherea și monitorizarea centrelor de inspecție tehnică periodică.

70. Supravegherea activității stațiilor de inspecție tehnică se efectuează în trafic și/sau la sediile stațiilor de inspecție tehnică de către inspectorii împuterniciți în acest scop, prin decizii de control ale Agenției.

71. În cadrul desfășurării funcțiilor de supraveghere și control, angajații Agenției verifică repetat vehiculele rutiere în cadrul unei stații de inspecție tehnică pentru constatarea corespunzătoare a deficiențelor la nivelul sistemului de frânare, al mecanismului de direcție, al roților/pneurilor, al suspensiei sau al șasiului, care creează risc imediat pentru siguranța circulației rutiere sau utilizează laboratorul mobil din dotare destinat controlului tehnic al vehiculelor rutiere, pentru verificarea corespunderii acestora cu reglementările tehnice.

Modelul Certificatului de inspecție tehnică al vehiculului

Denumirea stației de inspecție tehnică, codul, adresa

**CERTIFICAT
DE INSPECȚIE TEHNICĂ A VEHICULULUI**

Nr. _____

Data _____

Valabilitate _____

I. DATELE VEHICULULUI

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Nr. de identificare _____ | 7. Nr. șasiului (cadrului) _____ |
| 2. Nr. de înmatriculare _____ | 8. Anul de fabricație _____ |
| 3. Certificat de înmatriculare _____ | 9. Culoarea _____ |
| 4. Marca, tipul, varianta _____ | 10. IDNV _____ |
| 5. Tipul caroseriei _____ | 11. Indicațiile odometrului _____ |
| 6. Nr. caroseriei _____ | 12. Baza de impozitare _____ |

II. DATELE PROPRIETARULUI

Numele, prenumele Denumirea persoanei juridice	IDNP/IDNO	Adresa

III. DATELE PERSOANEI DE ÎNCREDERE

Numele, prenumele	IDNP	Adresa

IV. DATELE DESPRE PLĂȚI ȘI ASIGURĂRI

Plăți (asigurări)	Suma plății/ primei de asigurare	Data achitării	Seria și numărul documentului de plată	Perioada de asigurare de la.... până la....	Denumirea stației de inspecție tehnică, prestatorului serviciilor de plată și a asiguratorului

V. DEFICIENȚELE TEHNICE IDENTIFICATE

VI. CONCLUZIE

L.Ș. Expert

**Cu rezultatele inspecției tehnice
sunt cunoscut**

(semnătura, numele, prenumele, codul personal)

(semnătura)

**CRITERII DE EVALUARE A DEFICIENȚELOR VEHICULELOR
LA EFECTUAREA INSPECȚIEI TEHNICE PERIODICE**

Prezenta anexă definește cerințele referitoare la sistemele și componentele vehiculelor supuse inspecției, oferind detalii privind metodele recomandate și criteriile utilizate pentru a evalua acceptabilitatea stării vehiculului.

Inspecția tehnică include cel puțin elementele și utilizează standardele minime și metodele recomandate enumerate în tabelul de mai jos.

Pentru fiecare dintre sistemele și componentele unui vehicul, supuse inspecției, evaluarea deficiențelor se desfășoară în conformitate cu criteriile stabilite în tabel.

Element	Metodă	Motivele respingerii	Evaluarea deficiențelor		
			minoră	majoră	periculoasă
0. IDENTIFICAREA VEHICULULUI					
0.1. Plăcuțele cu numărul de înmatriculare	Inspecție vizuală	a) Plăcuță (plăcuțe) de înmatriculare lipsă sau atât de nesigur fixate (fixate) încât există riscul să cadă		X	
		b) Număr lipsă sau ilizibil		X	
		c) Neconform cu documentele sau certificatele vehiculului		X	
0.2. Identificarea/ numărul de șasiu/numărul de serie ale vehiculului	Inspecție vizuală	a) Lipsă sau de negăsit		X	
		b) Incomplet, ilizibil, evident falsificat sau nu corespunde documentelor vehiculului		X	
		c) Documente ilizibile ale vehiculului sau inexactități materiale	X		
1. DISPOZITIV DE FRÂNARE					
1.1. Starea mecanică și funcționare					

1.1.1. Axul pedalei frânei de serviciu/ axul pârghiei manuale	<p>Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare</p> <p><i>Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit</i></p>	a) Ax prea strâns		X	
		b) Uzură sau joc excesiv		X	
1.1.2. Starea pedalei /pârghiei manual și cursa dispozitivului de acționare a frânei	<p>Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare</p> <p><i>Notă: Vehiculele cu sisteme de servofrână trebuie verificate cu motorul oprit</i></p>	a) Cursă excesivă sau rezervă de cursă insuficientă		X	
		b) Degajare incorectă a comenzii de frână. Dacă funcționalitatea este afectată	X	X	
		c) Stratul antiderapant de pe pedala de frână lipsă, prost fixat sau tocit		X	
1.1.3. Pompa de vid sau compresorul și rezervoarele	<p>Inspecție vizuală a componentelor la presiunea normală de lucru. Se verifică timpul necesar pompei sau compresorului să atingă valoarea de operare sigură și funcționarea avertizorului, a supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de siguranță</p>	<p>a) Presiune/vacuum insuficient pentru asigurarea a cel puțin patru acționări ale frânei după declanșarea avertizorului (sau când manometrul indică un nivel periculos);</p> <p>cel puțin două acționări ale frânei după declanșarea dispozitivului de avertizare (sau când manometrul indică un nivel periculos)</p>		X	X
		b) Timpul de formare a presiunii/vidului la valoarea sigură de operare este prea lung față de cerințe ¹		X	
		c) Nefuncționarea supapei de protecție a multicircuitului și a supapei de decompresie		X	
		d) Lipsa etanșeității care produce o scădere considerabilă a presiunii sau pierderi de aer perceptibile auditiv		X	
		e) Deteriorări externe care pot afecta funcționarea sistemului de frânare.		X	X

		Nivelul de performanță a frânei secundare nu este respectat			
1.1.4. Indicator de nivel de presiune scăzută sau manometru	Verificare funcțională	Funcționare defectuoasă sau defectarea indicatorului de presiune scăzută sau a manometrului. Este imposibilă identificarea presiunii mici	X		
1.1.5. Supapă de comandă a frânei cu acționare manuală	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare	a) Supapă fisurată, deteriorată sau uzată excesiv		X	
		b) Comandă nesigură asupra supapei sau supapă nesigură		X	
		c) Conexiuni prost fixate sau lipsa etanșității în sistem		X	
		d) Funcționare nesatisfăcătoare		X	
1.1.6. Activator frână de staționare, pârghie de comandă, clichet de frână de staționare electronică	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare	a) Blocare incorectă a clichetului de frână de staționare		X	
		b) Uzură a axului pârghiei sau a mecanismului cu clichet. Uzură excesivă	X		X
		c) Cursă prea mare a pârghiei, indicând un reglaj incorect		X	
		d) Activator lipsă, deteriorat sau nefuncțional		X	
		e) Funcționare incorectă, avertizorul indică o funcționare defectuoasă		X	
1.1.7. Supape de frânare (supape de comandă, supape de degajare rapidă, regulator de presiune)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare	a) Supapa deteriorată sau pierderi de aer excesive. Funcționalitatea este afectată		X	X
		b) Pierdere excesivă de ulei din compresor	X		
		c) Supapă nesigură sau montată necorespunzător		X	
		d) Pierdere sau scurgere de lichid de frână. Funcționalitatea este afectată		X	X
1.1.8. Elemente de cuplare ale frânelor remorcii (electrice și pneumatice)	Deconectarea și reconectarea elementelor de cuplare ale sistemului de frână dintre vehiculul tractor și remorcă	a) Ventil de închidere defect sau supapă cu etanșare automată defectă. Funcționalitatea este afectată	X		X
		b) Ventil de închidere sau supapă nesigură sau montată	X		

		necorespunzător. Funcționalitatea este afectată		X	
		c) Scurgere excesivă Funcționalitatea este afectată		X	X
		d) Funcționarea defectuoasă Acționarea frânei este afectată		X	X
1.1.9. Acumulator, rezervor de presiune	Inspecție vizuală	a) Rezervor ușor deteriorat sau corodat Rezervor foarte deteriorat. Corodat sau neetanș	X	X	
		b) Funcționare diminuată a dispozitivului de purjare. Nefuncționarea dispozitivului de purjare	X	X	
		c) Rezervor nesigur sau montat necorespunzător		X	
1.1.10. Servomecanism frână, cilindru principal (sisteme hidraulice)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a) Servomecanism frână defect sau ineficace. Nu funcționează		X	X
		b) Cilindru principal defect, dar frâna încă funcționează. Cilindrul principal nesigur defect sau neetanș		X	X
		c) Cilindrul principal nesigur, dar frâna încă funcționează. Cilindru principal nesigur		X	X
		d) Cantitate insuficientă de lichid de frână, sub marcajul MIN. Cantitatea de lichid de frână este considerabil sub marcajul MIN. Lichidul de frână nu este vizibil	X	X	X
		e) Lipsă capac rezervor cilindru principal	X		
		f) Martor pentru lichidul de frână aprins sau defect	X		
		g) Funcționare incorectă a dispozitivului de avertizare/ martor în caz de nivel insuficient al lichidului de frână	X		
1.1.11. Conducte de	Inspecție vizuală a	a) Risc iminent de fisurare sau rupere.			X

frână rigide	componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil	b) Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme pneumatice). Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme de frânare cu acționare hidraulică)		X	X
		c) Conducte deteriorate sau excesiv de corodate. Afectează funcționarea frânelor prin blocaje sau prin riscul iminent de scurgere		X	X
		d) Conducte plasate greșit. Risc de producere a unei avarii	X	X	
		a) Risc iminent de fisurare sau rupere			X
1.1.12. Furtunuri flexibile ale frânei	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil	b) Furtunuri deteriorate, (cu) puncte de fricțiune, răsucite sau prea scurte.	X		
		c) Furtunuri deteriorate sau cu puncte de fricțiune		X	
		d) Lipsa etanșeității la nivelul furtunurilor și al racordurilor (sisteme de frânare cu aer comprimat). Conducte sau conexiuni neetanșe (sisteme de frânare cu acționare hidraulică)		X	X
		e) Umflare exagerată a furtunului sub presiune. Cord deteriorat		X	X
		e) Furtunuri cu porozități		X	
		a) Garnituri excesiv de uzate (la nivelul marcajului minim). Garnituri excesiv de uzate (marcajul minim nu este vizibil)		X	X
1.1.13. Garnitură de frână	Inspecție vizuală	b) Garnituri ancrasate (ulei, unsoare etc.). Funcționarea frânei este afectată		X	X
		c) Garnituri sau plăcuțe lipsă sau montate în mod greșit			X
		a) Tambur sau disc uzat. Tambur sau disc excesiv de uzat, fisurat excesiv, crăpat, nesigur sau spart		X	X
1.1.14. Tamburi de frână, discuri de frână	Inspecție vizuală	b) Tambur sau disc ancrasat (ulei, unsoare etc.). Funcționarea frânei este afectată		X	X

		c) Tambur sau disc lipsă			X
		d) Platou spate nesigur		X	
1.1.15. Cabluri de frână, tije, cuplaj pârghii	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a) Cabluri deteriorate sau cu noduri. Funcționarea frânei este afectată		X	X
		b) Componente excesiv de uzate sau corodate. Funcționarea frânei este afectată		X	X
		c) Cablu, tijă sau îmbinare nesigură		X	
		d) Ghid de cablu defect		X	
		e) Restricționare a mișcării libere a sistemului de frânare		X	
		f) Mișcare anormală a pârghiilor/cuplajului indicând reglare incorectă sau uzură excesivă		X	
1.1.16. Elemente de acționare a frânei (inclusiv arcuri sau cilindri hidraulici)	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a) Element de acționare fisurat sau deteriorat. Funcționarea frânei este afectată		X	X
		b) Element de acționare neetanș. Funcționarea frânei este afectată		X	X
		c) Element de acționare nesigur sau montat necorespunzător. Funcționarea frânei este afectată		X	X
		d) Element de acționare excesiv de corodat. Risc de fisurare		X	X
		e) Cursă insuficientă sau prea mare a pistonului sau a mecanismului cu membrană. Funcționarea frânei este afectată (lipsa rezervei de mișcare)		X	X
		f) Deteriorarea învelișului de protecție contra prafului. Lipsa învelișului de protecție contra prafului sau deteriorarea excesivă a acestuia	X	X	
1.1.17. Regulator automat al frânei în funcție de sarcină	Inspecție vizuală a componentelor în timpul funcționării sistemului de frânare, dacă este posibil	a) Timonerie defectă		X	
		b) Timonerie incorect reglată		X	
		c) Blocarea sau nefuncționarea regulatorului (funcționare ABS).		X	X

		Blocarea sau nefuncționarea regulatorului			
		d) Lipsa regulatorului (dacă este necesar)			X
		e) Plăcuță cu date lipsă	X		
		f) Date ilizibile sau neconforme cu cerințele ¹	X		
1.1.18. Dispozitive și indicatori de reglare a jocurilor	Inspecție vizuală	a) Dispozitiv de reglare deteriorat, blocat sau cu mișcare anormală, excesiv de uzat sau reglat incorect		X	
		b) Dispozitiv de reglare defect		X	
		c) Dispozitiv de reglare instalat incorect sau înlocuit		X	
1.1.19. Frâna încetinitoare (dacă este prevăzută sau necesară)	Inspecție vizuală	a) Racorduri sau montări nesigure. Dacă funcționalitatea este afectată	X	X	
		b) Sistem defect în mod evident sau lipsă		X	
1.1.20. Acționarea automată a frânelor remorcii	Deconectarea cuplării sistemului de frânare între tractor și vehiculul remorcat	Sistemul de frânare al remorcilor nu funcționează automat dacă este deconectată cuplarea			X
1.1.21. Sistem de frânare complet	Inspecție vizuală	a) Alte dispozitive ale sistemului (<i>de exemplu, pompă antigel, uscător de aer etc.</i>) deteriorate la exterior sau corodate astfel încât ar afecta sistemul de frânare. Funcționarea frânei este afectată		X	X
		b) Pierderi de aer sau de antigel. Funcționalitatea sistemului afectată	X	X	
		c) Orice componentă nesigură sau montată în mod necorespunzător		X	
		d) Modificare nesigură a unei componente ³ Funcționarea frânei este afectată.		X	X
1.1.22. Racorduri diagnoză (atunci când sunt montate sau obligatorii)	Inspecție vizuală	a) Lipsă		X	
		b) Deteriorate. Inutilizabile sau neetanșe	X	X	
1.1.23. Frânare inerțială	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	Eficiență insuficientă		X	
1.2. Performanța și eficiența frânei de serviciu					

1.2.1 Performanță	Testare efectuată pe un aparat de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil, frânele sunt acționate în mod progresiv până la forța maximă	a) Forță de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți. Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți		X	X
		b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70% din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul încercării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă. Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50% din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directoare		X	X
		c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
		d) Timp de răspuns prea mare al frânei pe oricare dintre roți		X	
		e) Fluctuație excesivă a forței de frânare în cursul fiecărei rotații complete a roții		X	
1.2.2. Eficiență	Testare efectuată pe un aparat de testare frâne sau, dacă acest lucru nu este posibil din considerente tehnice, cu vehiculul în mișcare, utilizându-se un decelerometru cu înregistrare pentru a se determina coeficientul de frânare aferent masei maxime autorizate sau, în cazul semiremorcilor, sumei sarcinilor autorizate pe fiecare ax. Vehiculele sau remorcile cu masa maximă admisibilă mai mare de 3,5 tone trebuie inspectate în conformitate cu	Coeficient de frânare mai mic decât următoarele valori: 1. Vehicule înmatriculate pentru prima dată după 1 ianuarie 2012: - Categoria M ₁ : 58% - Categoriile M ₂ și M ₃ : 50% - Categoria N ₁ : 50% - Categoriile N ₂ și N ₃ : 50% - Categoriile O ₂ , O ₃ și O ₄ : - în cazul semiremorcilor: 45% ⁽¹⁾ - în cazul remorcilor cu bară de tracțiune: 50%		X	
		2. Vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 2012: - Categoriile M ₁ , M ₂ și M ₃ : 50% ⁽²⁾ - Categoria N ₁ : 45% - Categoriile N ₂ și N ₃ : 43% ⁽³⁾ - Categoriile O ₂ , O ₃ și O ₄ : 40% ⁽⁴⁾		X	

	standardele ISO 21069 sau cu metodele echivalente. Testele rutiere trebuie desfășurate pe un carosabil uscat, neted și drept	3. Alte categorii Categoriile L (ambele frâne împreună): Categorii L _{1e} : 42% Categoriile L _{2e} , L _{6e} : 40% Categorii L _{3e} : 50% Categorii L _{4e} : 46% Categoriile L _{5e} , L _{7e} : 44% Categorii L (frână pe roata din spate): 25% din masa totală a vehiculului. Mai puțin de 50% din valorile de mai sus atinse		X	X
1.3. Performanța și eficiența frânei secundare (de urgență) (dacă este asigurată de un sistem separat)					
1.3.1. Performanță	În cazul în care sistemul de frânare al frânei secundare este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.1	a) Forța de frânare necorespunzătoare pe una sau pe mai multe roți. Lipsa forței de frânare pe una sau pe mai multe roți		X	X
		b) Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 70% din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte. În cazul încercării frânelor pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la direcția dreaptă. Forța de frânare la oricare dintre roți este mai mică decât 50% din cea mai mare forță înregistrată pe cealaltă roată de pe aceeași punte, în cazul punților directoare		X	X
		c) Variație bruscă a forței de frânare (blocaj)		X	
1.3.2. Eficiență	În cazul în care sistemul de frânare al frânei secundare este separat de sistemul frânei de serviciu, a se utiliza metoda menționată la punctul 1.2.2	Forța de frânare mai mică decât 50% ⁽⁵⁾ din performanța frânei de serviciu definită la punctul 1.2.2 în raport cu masa maximă autorizată. Mai puțin de 50% din valorile puterii de frânare de mai sus atinse		X	X
1.4. Performanță și eficiența frânei de staționare					

1.4.1. Performanță	A se acționa frâna în timpul unei inspecții pe un aparat de testare frâne	Frână nefuncțională pe una sau mai multe roți sau, în cazul testării pe carosabil, vehiculul deviază excesiv de la linia dreaptă. Mai puțin de 50% din valorile puterii de frânare menționate la punctul 1.4.2 atinse în ceea ce privește masa vehiculului în timpul inspecției		X	X
1.4.2. Eficiență	Testare efectuată cu un aparat de testare frâne. Dacă nu este posibil, atunci printr-un test rutier cu ajutorul unui instrument de înregistrare a decelerării sau cu vehiculul pe o pantă cu unghi de înclinare cunoscut	Pentru toate categoriile de vehicule, un coeficient de frânare mai mic de 16% în raport cu sarcina maximă autorizată sau, pentru autovehicule, mai mic de 12% în raport cu sarcina combinată maximă autorizată a vehiculului, luându-se în considerare coeficientul cu cea mai mare valoare. Mai puțin de 50% din valorile puterii de frânare de mai sus atinse		X	X
1.5. Performanța frânei încetinitoare	Inspecție vizuală și, dacă este posibil, testarea funcțiilor sistemului	a) Variație bruscă a eficienței (nu se aplică sistemului de frânare pe evacuare)		X	
		b) Nefuncționarea sistemului		X	
1.6. Sistem de frânare cu antiblocare (ABS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare		X	
		b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		c) Senzorii de viteză ai roților lipsă sau deteriorați		X	
		d) Instalație electrică deteriorată		X	
		e) Alte componente lipsă sau deteriorate		X	
		f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
1.7 Sistem electronic de frânare (EBS)	Inspecție vizuală și inspecția dispozitivului de avertizare și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a) Funcționare defectuoasă a dispozitivului de avertizare		X	
		b) Dispozitivul de avertizare indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	

1.8. Lichid de frână	Inspecție vizuală	Lichid de frână contaminat sau sedimentat		X	
		Risc iminent de avarie			X
2. DIRECȚIE					
2.1. Stare mecanică					
2.1.1. Starea mecanismului de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile în aer sau pe plăci turnante, se învâрте volanul de direcție într-o parte și-n alta. Inspecție vizuală a modului de funcționare a mecanismului de direcție	a) Dificultate în acționarea angrenajului		X	
		b) Palier de arbore răsucit sau caneluri uzate. Funcționalitate afectată		X	X
		c) Palier de arbore excesiv de uzat. Funcționalitate afectată		X	X
		d) Mișcare excesivă a palierului de arbore. Funcționalitate afectată		X	X
		f) Pierderi de lichid. Formare de picături	X	X	
2.1.2. Fixarea cassettei de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea roților pe pământ, se învâрте volanul de direcție sau ghidonul în sensul acelor de ceasornic și în sensul invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție. Inspecție vizuală a modului de prindere a cutiei de transmisie la șasiu	a) Fixarea necorespunzătoare a cassettei de direcție. Fixare periculos de slăbită sau joc relativ vizibil față de șasiu/caroserie		X	X
		b) Ovalizarea găurilor de fixare pe șasiu. Fixare grav afectată		X	X
		c) Lipsă sau fisurare a șuruburilor de fixare. Fixare grav afectată		X	X
		d) Casetă de direcție fisurată. Stabilitatea sau fixarea cassettei afectată		X	X
2.1.3. Stare cuplaj direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe pământ, se învâрте volanul de direcție în sensul acelor de	a) Mișcare relativă a componentelor care ar trebui să fie fixe. Mișcare excesivă sau posibilitate de desprindere		X	X
		b) Uzură excesivă a racordurilor/articulațiilor.		X	

	ceasornic și în sensul invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție. Inspecție vizuală a componentelor de direcție în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea	Risc foarte mare de desprindere			X
		c) Componente fisurate sau deformate. Funcționalitate diminuată		X	X
		d) Lipsă a dispozitivelor de închidere		X	
		e) Aliniere greșită a componentelor (<i>de exemplu, bara de conexiune sau bara de comandă a direcției</i>)		X	
		f) Modificare nesigură ³ . Funcționalitate afectată		X	X
		g) Înelișul de protecție contra prafului stricat sau deteriorat. Lipsa protecției contra prafului sau deteriorarea sa puternică	X		
				X	
2.1.4. Funcționare cuplaj direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu roțile pe pământ, se învârt volanul de direcție în sensul acelor de ceasornic și în sensul invers sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție. Inspecție vizuală a componentelor de direcție în ceea ce privește uzura, fisurile și securitatea	a) Mișcarea levierului de direcție produce ciocnirea cu un element fix al șasiului		X	
		b) Nefuncționarea sau lipsa limitatoarelor de cursă		X	
2.1.5. Servodirecție	Se verifică sistemul de direcție în ceea ce privește etanșeitățile și nivelul lichidului de frână din rezervor (<i>dacă este vizibil</i>). Cu roțile pe pământ și cu motorul pornit, se verifică dacă sistemul de servodirecție funcționează	a) Scurgere de lichid sau funcționare afectată		X	
		b) Cantitate insuficientă de lichid (<i>sub marcajul MIN</i>). Capacitate a rezervorului insuficientă	X	X	
		c) Nefuncționare a mecanismului. Direcția afectată		X	X
		d) Mecanism fisurat sau nesigur. Direcția afectată		X	X
		e) Aliniere necorespunzătoare sau tamponarea/ciocnirea componentelor. Direcția afectată		X	X

		f) Modificare nesigură ³ . Direcția afectată.		X	X
		g) Cabluri/furtunuri deteriorate, corodate excesiv. Direcția afectată		X	X
2.2. Volanul, coloana și bara de direcție					
2.2.1. Starea volanului/barei de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe pământ, se aliniaza volanul la coloana, se mișcă volanul/ghidonul în diferite direcții, perpendicular pe coloană/furci. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice	a) Deplasare relativă între volan și coloana de direcție, indicând o fixare proastă. Risc foarte mare de desprindere		X	X
		b) Lipsa dispozitivului de reținere (a siguranței) pe butucul volanului. Risc foarte mare de desprindere		X	X
		c) Butucul, coroana sau spițele volanului de direcție fisurate sau prost fixate. Risc foarte mare de desprindere		X	X
2.2.2. Coloană/juguri, furci de direcție și amortizoare de direcție	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal și cu greutatea vehiculului pe pământ, se aliniaza volanul la coloană, se mișcă volanul/ghidonul în diferite direcții, perpendicular pe coloană/furci. Inspecție vizuală a jocului și a stării cuplajelor flexibile sau a articulațiilor cardanice	a) Joc excesiv axial al centrului volanului în raport cu coloana		X	
		b) Joc excesiv radial al centrului volanului în raport cu coloana		X	
		c) Cuplaj flexibil deteriorat		X	
		d) Dispozitiv de cuplare defect. Risc foarte mare de desprindere		X	X
		e) Modificare nesigură ³ .			X

2.3. Jocul direcției	Cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal, greutatea vehiculului pe roți, motorul, dacă este posibil, pornit pentru vehiculele cu servodirecție și cu roțile în poziție dreaptă, se învâрте ușor volanul de direcție în sensul acelor de ceasornic și invers pe cât posibil fără a mișca roțile. Inspecția vizuală a mișcării libere	Joc excesiv al direcției (de exemplu, un punct de pe coroana volanului poate fi rotit pe un arc de cerc pe o distanță mai mare de o cincime din diametrul volanului fără ca roțile directoare să se miște) sau neconformitate cu cerințele ¹ . Siguranța este afectată		X	X
2.4. Aliniament roți (X) ²	Se verifică alinierea roților de direcție cu ajutorul unor echipamente corespunzătoare	Aliniament neconform cu datele producătorului sau cu cerințele ¹ . Deplasarea în linie dreaptă este afectată, stabilitatea direcțională afectată	X	X	
2.5. Platformă cu punte directoare remorci	Inspecție vizuală sau cu ajutorul unui detector special adaptat pentru jocul de direcție	a) Componentă ușor deteriorată. Componentă puternic deteriorată sau fisurată		X	X
		b) Joc excesiv. Deplasarea în linie dreaptă este afectată, stabilitatea direcțională afectată		X	X
		c) Dispozitiv de cuplare defect. Fixare grav afectată		X	X
2.6. Servodirecție electronica (EPS)	Inspecție vizuală și verificarea concordanței dintre unghiul volanului și unghiul roților în momentul pornirii sau opririi motorului și/sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al servodirecției electronice (EPS) indică o funcționare defectuoasă a sistemului		X	
		b) Neconcordanță între unghiul volanului și unghiul roților. Direcția afectată		X	X
		c) Nefuncționarea asistenței electrice		X	
		d) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
3. VIZIBILITATE					

3.1. Câmpul de vizibilitate	Inspecție vizuală de pe scaunul conducătorului auto	Obstrucționarea câmpului de vizibilitate al conducătorului auto, care nu poate privi clar în față sau în lateral (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile	X		X	
3.2. Stare geamuri	Inspecție vizuală	a) Sticlă fisurată sau decolorată sau panou transparent (dacă este permis) (în afara zonei de baleiaj a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile	X		X	
		b) Sticlă sau panou transparent (inclusiv folie reflectorizantă sau colorată ușor) neconforme cu specificațiile cerințelor ¹ (în afara razei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz). Zona din raza de acțiune a ștergătoarelor de parbriz afectată sau oglinzile exterioare nevizibile	X		X	
		c) Sticlă sau panou transparent în stare inacceptabilă. Vizibilitatea în interiorul razei de acțiune a ștergătoarelor de parbriz puternic diminuată			X	X
3.3. Oglinzi sau dispozitive retrovizoare	Inspecție vizuală	a) Oglindă sau dispozitiv lipsă sau nemontat în conformitate cu cerințele ¹ (există cel puțin două dispozitive retrovizoare). Există mai puțin de două dispozitive retrovizoare			X	
		b) Oglindă sau dispozitiv ușor deteriorat sau prost fixat. Oglindă sau dispozitiv nefuncțional, puternic deteriorat, prost fixat sau nesigur	X		X	
		c) Câmp vizual necesar neacoperit			X	
3.4. Ștergătoare de parbriz	Inspecție vizuală și funcțională	a) Ștergătoarele nu funcționează sau lipsesc sau sunt neconforme cu cerințele ¹			X	
		b) Lamela ștergătorului deteriorată. Lamele lipsă sau deteriorate în mod evident	X		X	

3.5. Spălător de parbriz	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	Spălătoarele nu funcționează corespunzător (lichidul de spălat lipsește dar pompa funcționează sau jetul de apă nu este bine aliniat). Nefuncționarea spălătoarelor	X		
3.6. Sistem de dezaburire (X ²)	Inspecție vizuală și funcțională	Sistem nefuncțional sau în mod evident defect	X		
4. LUMINI, DISPOZITIVE REFLECTORIZANTE ȘI ECHIPAMENTE ELECTRICE					
4.1. Faruri					
4.1.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lumină/sursă de lumină defectă sau lipsă (<i>lumini/surse de lumină multiple; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează</i>). Lumină/sursă de lumină unică; în cazul LED, vizibilitate foarte afectată	X		X
		b) Defecțiune ușoară a sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare). Funcționare defectuoasă sau lipsa sistemului de proiecție (dispozitiv reflectorizant și dispersoare)	X		X
		c) Lampă fixată nesigur			X
4.1.2. Aliniere	Se determină centrul de focalizare orizontal al fiecărui far cu lumină de întâlnire cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a) Centrul de focalizare al unui far nu se încadrează în limitele stabilite în cerințe ¹			X
		b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului			X
4.1.3. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și funcțională sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a) Comutator care nu funcționează în conformitate cu cerințele ¹ (un număr de faruri iluminate concomitent). Depășirea luminozității maxime admise în partea din față	X		X
		b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată			X
		c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața			X

		electronică a vehiculului			
4.1.4. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lumină, culoare emisă, poziție, intensitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹		X	
		b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise		X	
		c) Sursă de lumină și lampă incompatibile		X	
4.1.5. Dispozitive de corectare a orientării farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării, dacă este posibil, sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a) Nefuncționarea dispozitivului		X	
		b) Dispozitivul manual nu poate fi acționat de pe scaunul conducătorului auto		X	
		c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronica a vehiculului		X	
4.1.6. Dispozitiv de spălare a farurilor (acolo unde este obligatoriu)	Inspecție vizuală și în timpul funcționării, dacă este posibil	Nefuncționarea dispozitivului. În cazul lămpilor cu descărcare în gaz	X		X
4.2. Lumini de poziție față și spate, lămpi de gabarit laterale, lămpi de contur și lumini de zi					
4.2.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă		X	
		b) Dispersoare defecte		X	
		c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere	X		X
4.2.2. Switching	Inspecție vizuală și funcțională	a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Lămpile de poziție din spate și lămpile de contur pot fi stinse când lămpile din față sunt aprinse		X	
		b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată		X	
				X	
4.2.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹ . Lumină roșie în față sau lumină albă în spate;	X		X

		luminozitate puternic redusă.			
		b) Dispersoare sau sursă de lumină obstrucționate, reducând intensitatea luminii, luminozitatea sau modificând culoarea luminii emise. Lumină roșie în față sau lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă	X		X
4.3. Lămpi de stop					
4.3.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă (surse de lumină multiple; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează). Sursă de lumină unică (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3). Nicio sursă de lumină nu funcționează	X	X	X
		b) Dispersoare ușor deficiente (fără influență asupra luminii emise). Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă)	X	X	
		c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.3.2. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională sau prin utilizarea interfeței electronice a vehiculului	a) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Acționare întârziată. Complet nefuncțional	X	X	X
		b) Funcționarea dispozitivului de comandă este afectată		X	
		c) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
		d) Lampa pentru frâna de urgență nu funcționează sau nu funcționează corect		X	
4.3.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹ . Lumină albă în spate; luminozitate puternic redusă	X	X	

4.4. Lămpi de semnalizare direcție și de avarie					
4.4.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursă de lumină defectă (surse de lumină multiple; în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează). Sursă de lumină unică (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)	X		X
		b) Dispensor cu defecțiune ușoară (fără influență asupra luminii emise). Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă)	X		X
		c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere	X		X
4.4.2. Comutarea lămpilor de marșarier	Inspecție vizuală și funcțională	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Complet nefuncțional	X		X
4.4.3. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională	Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹			X
4.4.4. Frecvență semnal luminos	Inspecție și funcțională	Frecvența semnalului luminos neconformă cu cerințele ¹ (frecvența deviază mai mult de 25%)	X		
4.5. Faruri și lămpi de ceață					
4.5.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională.	a) Sursă de lumină defectă (sursă multiplă de lumină în cazul LED, cel mult 1/3 nu funcționează). Sursă de lumină unică (în cazul LED, funcționează mai puțin de 2/3)	X		X
		b) Dispensor cu defecțiune ușoară (fără influență asupra luminii emise). Dispersoare cu deficiențe mari (afectează lumina emisă)	X		X
		c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere sau de orbire a traficului din sens opus	X		X

4.5.2. Aliniere (X) ²	Funcțională și cu ajutorul unui dispozitiv de focalizare a luminii	Deviere a lămpii de ceață față de la orientarea orizontală în momentul în care modelul de lumina are o lini întreruptă (linia întreruptă prea jos). Linia întreruptă deasupra celei de faruri	X		X	
4.5.3. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională.	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Nefuncționare	X		X	
4.5.4. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională.	a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹			X	
		b) Nefuncționarea sistemului în conformitate cu cerințele ¹			X	
4.6. Lămpi marșarier						
4.6.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Sursa de lumină defectă	X			
		b) Dispersoare defecte	X			
		c) Lampă fixată nesigur. Risc foarte mare de desprindere	X		X	
4.6.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lumină, culoare emisă, poziție, luminozitate sau marcaj neconform cu cerințele ¹			X	
		b) Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹			X	
4.6.3. Comutare	Inspecție vizuală și funcțională	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹ . Lampa de marșarier poate fi aprinsă fără ca schimbătorul să se afle în poziția de marșarier	X		X	
4.7. Dispozitiv de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate						
4.7.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	a) Lampă care proiectează lumina direct în spate sau lumină albă în spate	X			
		b) Sursă de lumină defectă, surse de lumină multiple Sursă de lumină defectă, sursă unică	X		X	

		c) Lampă fixată nesigur Risc foarte mare de desprindere	X	X	
4.7.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională	Nefuncționarea comutatorului în conformitate cu cerințele ¹	X		
4.8. Catadioptrii, marcaje de vizibilitate (reflectorizante) și plăcuțe de marcaj spate					
4.8.1. Stare	Inspecție vizuală	a) Echipament reflectorizant defect sau deteriorat. Capacitatea de reflecție este diminuată	X	X	
		b) Element reflectorizant fixat nesigur. Se poate desprinde	X	X	
4.8.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală	Dispozitiv, culoare reflectată sau poziție neconformă cu cerințele ¹ . Lipsă ori reflectând culoarea roșie spre față sau culoarea albă spre spate	X	X	
4.9. Martori luminoși obligatorii pentru echipamentul de iluminare					
4.9.1. Stare și funcționare	Inspecție vizuală și funcțională	Nefuncționali.	X		
		Nefuncționali pentru faza lungă sau pentru lampa de ceață spate		X	
4.9.2. Respectarea cerințelor ¹	Inspecție vizuală și funcțională	Neconform cu cerințele ¹	X		
4.10. Conexiuni electrice între vehiculul tractor și (semi)remorcă	Inspecția vizuală: dacă este posibil, se examinează continuitatea electrică a conexiunii	a) Componente fixe atașate nesigur. Priză cu fixare nesigură	X	X	
		b) Izolație stricată sau deteriorată. Poate provoca scurtcircuit	X	X	
		c) Funcționare necorespunzătoare a conexiunilor electrice ale remorcii sau ale vehiculului de remorcă. Luminile de frână ale remorcii nu funcționează deloc		X	X
					X

4.11. Instalație electrică	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal, inclusiv, dacă este cazul, a compartimentului motorului	a) Instalație electrică nesigură sau securizată necorespunzător. Prinderi slăbite, care ating margini ascuțite, conectori ce se pot deconecta. Cablașul poate atinge pământul, componente de stop sau rotative. Conectorii sunt deconectați (părțile relevante pentru frână și direcție)	X		X
		b) Instalație electrică deteriorată. Instalație electrică foarte deteriorată. Instalație electrică extrem de deteriorată (elemente necesare pentru frânare, direcție)	X	X	X
		c) Izolație stricată sau deteriorată. Poate provoca scurtcircuit. Risc major de incendiu, formare de scântei	X	X	X
4.12. Catadioptri și lămpi facultative (X) ²	Inspecție vizuală și funcțională.	a) Lampă/catadioptru nemontat în conformitate cu cerințele ¹ . Emisie sau reflexie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate	X		X
		b) Nefuncționarea lămpii în conformitate cu cerințele ¹ . Numărul farurilor care se aprind simultan depășește luminozitatea permisă. Emisie de lumină roșie în față sau lumină albă în spate	X		X
		c) Lampă/catadioptru atașat nesigur. Risc foarte mare de desprindere	X		X
4.13. Baterie (baterii) de acumulatori	Inspecție vizuală	a) Nesigură (Nesigure). Atașată necorespunzător. Poate provoca scurtcircuit	X		X
		d) Lipsă a etanșeității. Pierde substanțe periculoase	X		X
		e) Comutator defect (dacă este necesar)			X
		f) Siguranțe defecte (dacă sunt necesare)			X
		g) Ventilație necorespunzătoare (dacă este necesară)			X
5. PUNȚI, JANTE, ANVELOPE ȘI SUSPENSIE					

5.1. Punți (axe)					
5.1.1. Punți (axe)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă de cel mult 3,5 tone	a) Punte fisurată sau deformată			X
		b) Atașare nesigură la vehicul. Stabilitate afectată, funcționalitate afectată: Mișcare semnificativă față de dispozitivele de fixare		X	X
		d) Modificare nesigură ³ . Stabilitatea afectată, funcționalitatea afectată, spațiu insuficient față de alte componente sau față de sol		X	X
5.1.2. Fuzete	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă de cel mult 3,5 tone. Se aplică o forță verticală sau laterală la fiecare roată și se constată gradul de mișcare dintre fuzetă și ax	a) Fuzetă fisurată			X
		b) Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor. Posibilitate de slăbire/desprindere; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		c) Mișcare excesivă între fuzetă și axa rigidă. Posibilitate de slăbire/desprindere; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		d) Joc al pivotului fuzetei în punte. Posibilitate de slăbire/desprindere; stabilitatea direcțională afectată		X	X
5.1.3. Rulmenți roată	Inspecție vizuală cu vehiculul pe un elevator sau pe canal. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă de cel mult 3,5 tone. Se aplică o forță laterală sau verticală la fiecare roată și se constată gradul de ridicare a roții față de fuzetă	a) Joc excesiv al unui rulment. Stabilitate direcțională afectată; pericol de distrugere		X	X
		b) Rulment roată prea strâns, gripat. Pericol de supraîncălzire; pericol de distrugere		X	X
5.2. Jante și anvelope					
5.2.1. Butuc	Inspecție vizuală	a) Prizon sau piulițe de fixare a roților lipsă sau slab strânse Fixare lipsă sau slabă astfel încât afectează foarte grav		X	

		siguranța rutieră			X
		b) Butuc uzat sau deteriorat. Butuc uzat sau deteriorat într-un mod care periclitează fixarea sigură a jantelor respective		X	X
5.2.2. Jante	Inspekție vizuală a ambelor părți ale fiecărei roți cu vehiculul pe un elevator sau canal	a) Sudură fisurată sau defectă			X
		b) Montare necorespunzătoare a inelelor de reținere a anvelopelor. Riscă să cadă		X	X
		c) Roată deformată sau uzată excesiv. Este afectată prinderea sigură de butuc; este afectată prinderea sigură a anvelopei		X	X
		d) Dimensiunea, proiectarea tehnică, compatibilitatea sau tipul roții neconform cu cerințele ¹ și afectează siguranța rutieră		X	
5.2.3. Anvelope	Inspekție vizuală a întregii anvelope fie prin rotirea roții în aer și cu vehiculul pe un elevator sau pe canal, fie prin împingerea vehiculului înainte și înapoi deasupra canalului	a) Dimensiunea anvelopei, indicele de încărcare, marca de omologare sau indicele de viteză neconform cu cerințele ¹ , afectând siguranța rutieră. Indice de sarcină sau viteză insuficient pentru utilizarea efectivă, anvelopa atinge alte părți fixe ale vehiculului și periclitează condusul în siguranță		X	X
		b) Anvelopele de pe aceeași punte sau de pe roțile pereche sunt de dimensiuni diferite		X	
		c) Anvelopele de pe aceeași axă au o construcție diferită (radial/diagonal)		X	
		d) Anvelope grav deteriorate sau tăiate. Cord vizibil sau deteriorat		X	X
		e) Indicatorul de uzură a profilului anvelopelor devine expus. Adâncimea profilului anvelopelor neconformă cu cerințele ¹		X	X
		f) Anvelopa se freacă de alte componente (dispozitive flexibile anti-împroșcare)	X		
		Anvelopa se freacă de alte componente (nu este		X	

		periclitat condusul în siguranță)			
		g) Anvelopele reșapate neconforme cu cerințele ¹ . Stratul de protecție a cordului afectat		X	X
		h) Sistemul de monitorizare a presiunii anvelopelor funcționează defectuos sau anvelopele nu sunt umflate, în mod evident, la nivelul corespunzător. Nefuncționare evidentă	X		
5.3. Sistem de suspensie					
5.3.1. Arcuri și stabilizatori	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone	a) Arcuri atașate necorespunzător la șasiu sau punte. Mișcare relativă vizibilă. Fixări foarte slăbite		X	X
		b) O componentă a arcului deteriorată sau fisurată. Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate		X	X
		c) Lipsă arc. Foaia de arc principală deteriorată sau restul foilor foarte afectate		X	X
		d) Modificare nesigură ³ Spațiu prea mic față de alte componente ale vehiculului; sistemul de arcuri nu funcționează		X	X
5.3.2. Amortizoare	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal sau cu ajutorul unor echipamente speciale, dacă acestea sunt disponibile	a) Amortizoare atașate necorespunzător la șasiu sau punte. Amortizor slăbit	X	X	
		b) Amortizor deteriorat prezentând semne grave de neetanșeitare sau funcționare necorespunzătoare		X	
5.3.2.1. Testarea eficienței amortizării (X) ²	Se utilizează un echipament special și se compară diferențele dintre dreapta/stânga	a) Diferențe semnificative între cele două direcții, stânga și dreapta		X	
		b) Neatingerea valorilor minime stipulate		X	
5.3.3. Bară de torsiune, bielete antiruli, bare și levier ale suspensiei	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților	a) Atașare necorespunzătoare a componentei pe șasiu sau punte. Posibilitate de slăbire/desprindere; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		b) Componentă deteriorată sau corodată excesiv.		X	

	pentru vehiculele cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone	Stabilitatea componentei este afectată sau o componentă este fisurată			X
		c) Modificare nesigură ³ . Spațiu prea mic față de alte componente ale vehiculului; sistemul nu funcționează		X	X
5.3.4. Articulațiile suspensiei	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului. Pot fi utilizate și sunt recomandate detectoare de jocuri ale roților pentru vehiculele cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone	a) Uzură excesivă a pivotului fuzetei și/sau a bușelor sau a articulațiilor. Posibilitate de slăbire/desprindere; stabilitatea direcțională afectată		X	X
		b) Îvelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav. Protecția la praf lipsă sau fisurată	X		
				X	
5.3.5. Suspensie pneumatică	Inspecție vizuală	a) Sistem inoperabil			X
		b) Componente defecte, modificate sau deteriorate care afectează funcționarea sistemului. Funcționarea sistemului puternic afectată		X	X
		c) Pierderi de aer audibile		X	
6. ȘASIU ȘI ACCESORII ȘASIU					
6.1. Șasiu sau cadru și accesorii					
6.1.1. Stare generală	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau deasupra canalului	a) Fisură sau deformare ușoară a lonjeroanelor sau traverselor. Fisură sau deformare gravă a lonjeroanelor sau a traverselor		X	X
		b) Plăci de strângere sau legături nesigure. Majoritatea legăturilor slăbite; piesele nu sunt suficient de solide		X	X
		c) Corodare excesivă care afectează rigiditatea ansamblului. Rezistență insuficientă a pieselor		X	X
6.1.2. Tubulatură de	Inspecție vizuală cu vehiculul	a) Sistem de evacuare nesigur sau neetanș		X	

evacuare și amortizoare de zgomot	urcat pe un elevator sau deasupra canalului	b) Pătrunderea de gaze în cabina sau compartimentul călătorilor Pericolizarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	X
6.1.3. Rezervor și conducte de combustibil și conducte de alimentare (inclusiv rezervorul de combustibil pentru dispozitivul de încălzire și conductele)	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal cu ajutorul dispozitivelor de detectare a scurgerilor în cazul sistemelor GPL/GNC/GNL	a) Rezervor sau conducte nesigure, creând un risc deosebit de incendiu			X
		b) Scurgeri de combustibil sau capacul de la rezervor lipsă sau ineficient Risc de incendiu; pierdere importantă de materiale periculoase		X	X
		c) Conducte uzate din cauza frecării Conducte deteriorate	X	X	
		d) Funcționare necorespunzătoare a robinetului de oprire (dacă este necesar)		X	
		e) Risc de izbucnire a incendiului din cauza: - scurgerilor de combustibil; - rezervorului de combustibil sau sistemului de evacuare protejat necorespunzător; - stării compartimentului motorului			X
		f) Sistem GPL/GNC/GNL sau de hidrogen neconform cu cerințele ¹ , oricare parte a sistemului este defectă			X
6.1.4. Bare de protecție, dispozitive de protecție laterală și dispozitive de protecție anti împănare	Inspecție vizuală	a) Fixare incorectă sau deteriorare care poate cauza accidente la zgâriere sau contact. Se pot desprinde componente; funcționalitate puternic afectată		X	X
		b) Dispozitiv în mod evident neconform cu cerințele ¹		X	
6.1.5. Suport pentru roata de rezervă (dacă este prevăzut de producător)	Inspecție vizuală	a) Suport în stare precară	X		
		b) Suport fisurat sau nesigur		X	
		c) O roată de rezervă nefixată sigur pe suport. Risc foarte mare de desprindere		X	X
6.1.6. Cuplare mecanică și echipament de	Inspecție vizuală a uzurii și operării corecte, cu atenție specială la montarea fiecărui	a) Componentă deteriorată, defectă sau fisurată (dacă nu este în uz). Componentă deteriorată, defectă sau fisurată (dacă este		X	

remorcare	dispozitiv de securitate și/sau cu utilizarea unor calibre de măsură.	în uz).			X
		b) Uzură excesivă a unui component. Sub limita de uzură		X	X
		c) Dispozitiv de cuplare defect. Orice dispozitiv de cuplare slăbit, cu un risc foarte mare de desprindere		X	X
		d) Lipsa sau funcționarea necorespunzătoare a dispozitivelor de siguranță		X	
		e) Nefuncționarea oricărui indicator de cuplare		X	
		f) Obstrucționarea plăcuțelor de înmatriculare sau a lămpilor (atunci când nu sunt aprinse). Placa cu numărul de înmatriculare ilizibilă (când nu este în uz)	X	X	
		g) Modificare nesigură ³ (piese secundare). Modificare nesigură ³ (piese principale)		X	X
		h) Cuplare prea slabă		X	
6.1.7. Transmisie	Inspecție vizuală	a) Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă. Șurub de siguranță fixat necorespunzător sau lipsă, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav		X	X
		b) Palierile arborilor de transmisie uzate excesiv. Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X	X
		c) Uzură excesivă a articulațiilor cardanice sau a lanțurilor/curelelor de transmisie. Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X	X
		d) Cuplaje flexibile deteriorate. Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X	X
		e) Arbore deteriorate sau îndoite.		X	
		f) Carcasa lagărului fisurat sau nesigur. Risc foarte mare de slăbire sau de fisurare		X	X
		g) Învelișul de protecție contra prafului deteriorat foarte grav. Protecția la praf lipsă sau fisurată.	X	X	

		h) Modificare ilegală a transmisiei		X	
6.1.8. Suportii motor	Inspeție vizuală fără a fi nevoie de urcarea vehiculului pe un elevator sau pe canal	Elemente de fixare deteriorate grav și evident. Elemente de fixare slăbite sau rupte		X	X
6.1.9. Performanța motorului (X) ²	Inspeție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a) Unitate de comandă modificată, afectând siguranța și/sau mediul		X	
		b) Modificarea motorului, afectând siguranța și/sau mediul			X
6.2. Cabină conducător auto și caroserie					
6.2.1. Stare	Inspeție vizuală	a) Panou fixat necorespunzător sau deteriorat ori element care poate provoca răni. Se poate desprinde		X	X
		b) Montant nesigur. Stabilitate afectată		X	X
		c) Pătrunderea de emisii de gaze ale motorului sau de gaze de evacuare. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	X
		d) Modificare nesigură ³ . Spațiu insuficient față de drum sau de piesele rotative sau în mișcare		X	X
6.2.2. Montare	Inspeție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal.	a) Caroserie sau cabină nesigură. Stabilitatea este afectată		X	X
		b) Caroserie/cabină în mod evident centrată necorespunzător pe șasiu		X	
		c) Fixare nesigură sau lipsa fixării caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse și dacă se menține simetrică. Fixare nesigură sau lipsa fixării caroseriei/cabinei pe șasiu sau pe traverse, astfel încât siguranța rutieră este pusă în pericol în mod grav		X	X
		d) Corodare excesivă în punctele de fixare pe caroseria integrală. Stabilitate afectată		X	X
6.2.3. Uși și	Inspeție vizuală	a) Ușă care nu se deschide sau nu se închide		X	

încuietori		corespunzător			
		b) Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă (uși glisante). Ușă care se poate deschide inopinat sau care nu rămâne închisă (uși batante)		X	X
		c) Ușă, balamale, dispozitiv de asigurare sau montant deteriorați. Ușă, balama, dispozitiv de asigurare sau montant lipsă sau slăbit	X		
6.2.4. Podea	Inspecție vizuală cu vehiculul urcat pe un elevator sau pe canal	Podea nesigură sau foarte deteriorată. Stabilitate insuficientă.		X	X
6.2.5. Scaunul conducătorului auto	Inspecție vizuală	Scaun cu structură defectă. Scaun fixat necorespunzător		X	X
		Funcționare necorespunzătoare a mecanismului de reglare. Scaunul se mișcă sau spătarul nu poate fi fixat		X	X
6.2.6. Alte scaune	Inspecție vizuală	a) Scaune defecte sau nesigure (piese secundare). Scaune defecte sau nesigure (piese principale)	X		
		b) Scaune care nu au fost montate în conformitate cu cerințele ¹ . Numărul permis de scaune a fost depășit; poziționarea neconformă cu omologarea	X	X	
6.2.7. Comenzi de conducere	Inspecție vizuală și funcțională	Funcționare incorectă a oricărei comenzi necesare pentru funcționarea în siguranță a vehiculului. Siguranța este afectată		X	X
6.2.8. Treptele cabinei	Inspecție vizuală	a) Treaptă sau inel de treaptă nesigur. Stabilitate insuficientă	X	X	
		b) Treaptă sau inel care pot provoca rănirea utilizatorilor		X	
6.2.9. Alte	Inspecție vizuală	a) Fixare a altor accesorii sau echipamente defect(ă)		X	

echipamente și accesorii interioare și exterioare		b) Accesorii sau echipamente neconforme cu cerințele ¹ . Elementele montate pot provoca răniri; siguranța este afectată	X		
		c) Neetanșeitarea echipamentelor hidraulice. Pierdere semnificativă de materiale periculoase	X	X	
6.2.10. Apărători de noroi, aripi, dispozitive anti-împroșcare	Inspecție vizuală	a) Lipsă, prost fixate sau foarte corodate. Pot provoca răniri; posibilitate de cădere	X	X	
		b) Spațiu insuficient față de anvelope/roți (dispozitive anti-împroșcare). Spațiu insuficient față de anvelope/roți (apărători)	X		X
		c) Neconforme cu cerințele ¹ Acoperire insuficientă a profilului anvelopei	X		X
6.2.11. Stativ	Inspecție vizuală	a) Lipsă, prost fixat sau foarte corodat		X	
		b) Neconform cu cerințele ¹		X	
		c) Risc de desfacere atunci când vehiculul se află în mișcare			X
6.2.12. Mânere și suporturi pentru picioare	Inspecție vizuală	a) Lipsă, prost fixate sau foarte corodate		X	
		b) Neconforme cu cerințele ¹		X	
7. ALTE ECHIPAMENTE					
7.1. Centuri de siguranță/cataramă și sisteme de reținere					
7.1.1. Siguranța montării centurilor de siguranță și a cataramelor aferente	Inspecție vizuală	a) Punct de fixare deteriorat excesiv. Stabilitatea este afectată		X	X
		b) Fixarea slăbită		X	
7.1.2. Starea centurilor de siguranță/cataramelor	Inspecție vizuală și funcțională	a) Centura de siguranță obligatorie lipsă sau nemontată		X	
		d) Centură de siguranță deteriorată. Orice tăietură sau semn de supratensionare	X		X
		c) Centură de siguranță neconformă cu cerințele ¹		X	
		d) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a cataramei centurii de siguranță		X	

		e) Deteriorarea sau funcționarea incorectă a retractorului centurii de siguranță		X	
7.1.3. Limitatorul sarcinii la centura de siguranță	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a) Lipsa evidentă sau nepotrivirea limitatorului de sarcină pentru vehiculul respectiv		X	
		b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului			X
7.1.4. Centură de siguranță cu dispozitiv de pretensionare	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a) Lipsa evidentă a dispozitivului de pretensionare sau nepotrivirea acestuia cu vehiculul		X	
		b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.1.5. Airbaguri	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a) Lipsa evidentă a airbagurilor sau nepotrivirea acestora cu vehiculul		X	
		b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
		c) Airbag evident nefuncțional		X	
7.1.6. Sisteme SRS	Inspecție vizuală a MIL și/sau prin utilizarea interfeței electronice	a) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al SRS indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		b) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
7.2. Extinctor (X) ²	Inspecție vizuală	a) Lipsă		X	
		b) Neconform cu cerințele ¹ Dacă este necesar (taxi, autobuz, autocar etc.)	X		
				X	
7.3. Dispozitive de închidere și dispozitiv antifurt	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	a) Dispozitivul este defect și nu împiedică conducerea vehiculului	X		
		b) Defect. Închidere sau blocare inopinată		X	X
7.4. Triunghi reflectorizant (dacă este obligatoriu) (X) ²	Inspecție vizuală	a) Lipsă sau incomplet	X		
		b) Neconform cu cerințele ¹	X		
7.5. Trusă de prim ajutor medical (X) ²	Inspecție vizuală	Lipsă, incompletă sau neconformă cu cerințele ¹	X		
7.6. Cală (cale) de	Inspecție vizuală	Lipsă sau în stare precară, stabilitate insuficientă sau		X	

roată (prisme) (dacă sunt obligatorii) (X) ²		dimensiune prea mică.			
7.7. Dispozitive de avertizare acustică	Inspecție vizuală și funcțională	a) Nu funcționează corespunzător. Nu funcționează deloc.	X	X	
		b) Comandă nesigură	X		
		c) Neconforme cu cerințele ¹ . Sunetul emis poate fi confundat cu sirenele oficiale	X	X	
7.8. Vitezometru	Inspecție vizuală sau funcțională în timpul unui control în trafic sau prin mijloace electronice	a) Nu este montat conform cerințelor ¹ . Lipsă (dacă este obligatoriu)	X	X	
		b) Funcționare defectuoasă. Nefuncțional	X	X	
		c) Insuficient iluminat. Lipsa iluminării	X	X	
7.9. Tahograf (dacă este prevăzut/obligatoriu)	Inspecție vizuală	a) Nemontat conform cerințelor ¹		X	
		b) Nefuncțional		X	
		c) Sigilii defecte sau lipsă		X	
		d) Placă de instalare lipsă, ilizibilă sau expirată		X	
		e) Falsificare sau manipulare evidentă		X	
		f) Mărimea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare		X	
7.10. Dispozitiv limitator de viteză (dacă este prevăzut/obligatoriu)	Inspecție vizuală și funcțională dacă echipamentul este disponibil	a) Nu este montat conform cerințelor ¹		X	
		b) Evident nefuncțional		X	
		c) Limita de viteză incorect fixată (dacă este verificat)		X	
		d) Sigilii defecte sau lipsă		X	
		e) Placă lipsă sau ilizibilă		X	
		f) Mărimea anvelopelor incompatibilă cu parametrii de calibrare		X	
7.11. Odometru (dacă este disponibil) (x ²)	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice.	a) Manipulare evidentă (fraudă) pentru a reduce kilometrajul sau pentru a falsifica kilometrajul unui vehicul		X	
		b) Nefuncționare evidentă		X	
7.12. Sistemul de control electronic al	Inspecție vizuală și/sau prin utilizarea interfeței electronice.	a) Senzorii de viteză ai roților lipsă sau deteriorați		X	
		b) Instalație electrică deteriorată		X	

stabilității (ESC) (dacă este prevăzut/obligatoriu)		c) Alte componente lipsă sau deteriorate		X	
		d) Deteriorare sau nefuncționare corespunzătoare a comutatorului		X	
		e) Martorul indicator de defecțiuni (MIL) al ESC indică funcționarea defectuoasă a sistemului		X	
		f) Sistemul indică o defecțiune prin interfața electronică a vehiculului		X	
8. ELEMENTE POLUANTE					
8.1. Zgomotul					
8.1.1. Sistem de eliminare a zgomotului	Evaluare subiectivă (doar dacă inspectorul nu consideră că nivelul de zgomot este la limita acceptată, situație în care poate fi efectuată o măsurare a zgomotului emis de un vehicul staționar cu ajutorul unui sonometru)	a) Nivelurile sonore depășesc nivelurile maxime permise de cerințe ¹		X	
		b) O parte a sistemului de reducere a zgomotului fixată necorespunzător este deteriorată, montată incorect, lipsă sau modificată în mod evident și poate afecta nivelurile de zgomot. Risc foarte mare de cădere		X	X
8.2. Gaze de evacuare					
8.2.1. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin scânteie					
8.2.1.1. Echipament de control al gazelor de evacuare	Inspecție vizuală	a) Echipamentul de control al gazelor montat de producător este absent, modificat sau evident defect		X	
		b) Scurgeri de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor		X	
8.2.1.2. Emisii gazoase	- pentru vehiculele din clasele de emisie până la Euro 5 și Euro V ⁽⁶⁾ : Măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare în conformitate cu cerințele ¹ sau citirea OBD. Măsurarea efectuată la țeava de evacuare	a) Fie emisiile de gaze depășesc nivelurile specifice stabilite de producător,		X	
		b) fie, în cazul în care aceste informații nu sunt disponibile, emisiile de CO depășesc, (i) pentru vehiculele care nu sunt controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor: - 4,5%; sau - 3,5%		X	

	<p>reprezintă metoda de bază pentru evaluarea emisiilor de gaze de evacuare. Pe baza evaluării echivalenței și ținând cont de legislația privind omologarea de tip, se poate utiliza OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe;</p> <p>- pentru vehiculele din clasele de emisie Euro 6 și Euro VI ⁽⁶⁾: măsurătoare cu analizorul de gaze de evacuare conform cerințelor¹ sau prin citirea OBD în conformitate cu recomandările producătorului și cu alte cerințe¹. Măsurătorile nu se aplică în cazul motoarelor în doi timpi</p>	<p>în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe¹;</p> <p>(ii) pentru vehiculele controlate prin intermediul unui sistem avansat de control al emisiilor,</p> <p>- la turația de mers în gol încet: 0,5%;</p> <p>- la turația de mers în gol accelerat: 0,3%; sau</p> <p>- la turația de mers în gol încet: 0,3% ⁽⁶⁾;</p> <p>- la turația de mers în gol accelerat: 0,2%,</p> <p>în funcție de data primei înmatriculări sau utilizări menționate în cerințe¹</p>			
		c) Coeficientul lambda nu se încadrează în seria de valori de $1 \pm 0,03$ sau nu este conform cu specificațiile producătorului		X	
		d) Citirea OBD care indică o funcționare defectuoasă semnificativă		X	
8.2.2. Emisii produse de motoarele cu aprindere prin compresie					
8.2.2.1 Echipament de control al emisiilor de gaze de evacuare	Inspecție vizuală	a) Echipamentul de control al emisiilor instalat de producător este absent sau în mod evident defect		X	
		b) Scurgeri de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor		X	

	<p>condiționare prealabilă, cu toate că, din motive de siguranță, trebuie să se verifice dacă motorul este cald și într-o stare mecanică satisfăcătoare.</p> <p>2. Cerințele specifice condiționării prealabile:</p> <p>(i) Motorul trebuie să fie complet încălzit; de exemplu, temperatura uleiului de motor măsurată printr-o sondă în tubul jojei de ulei să fie de cel puțin 80°C sau temperatura normală de funcționare, dacă aceasta este mai scăzută, ori temperatura blocului motor, măsurată în funcție de nivelul de radiații infraroșii, să atingă cel puțin o temperatură echivalentă. Dacă, din cauza configurației vehiculului, această măsurătoare nu poate fi efectuată, temperatura normală de funcționare a motorului poate fi stabilită prin alte mijloace, de exemplu pe baza funcționării ventilatorului de răcire a motorului.</p> <p>(ii) Sistemul de evacuare trebuie să fie purjat prin cel puțin trei cicluri de accelerare liberă sau printr-o metodă echivalentă</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>Procedura de încercare:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Motorul și orice turbocompresor instalat trebuie să se afle la turația de ralanti înainte de începerea fiecărui ciclu de accelerare liberă. Pentru motoarele diesel ale vehiculelor grele, aceasta înseamnă să se aștepte cel puțin 10 secunde după eliberarea pedalei de accelerație.2. Pentru inițierea fiecărui ciclu de accelerare liberă, pedala de accelerație trebuie să fie apăsată total, în mod rapid și continuu (în mai puțin de o secundă), dar nu brutal, pentru a se obține debitul maxim de la pompa de injecție.3. În timpul fiecărui ciclu de accelerare liberă, motorul trebuie să atingă turația de întrerupere a alimentării sau, pentru vehicule cu transmisie automată, turația specificată de producător sau, dacă aceste date nu sunt disponibile, două treimi din turația de întrerupere a alimentării, înainte de eliberarea pedalei de accelerație. De exemplu, această condiție poate fi verificată prin monitorizarea turației motorului sau permițând trecerea unui timp suficient				
--	---	--	--	--	--

	<p>între apăsarea pedalei de accelerație și eliberarea sa, interval care, în cazul vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃, trebuie să fie de cel puțin două secunde.</p> <p>4. Un vehicul poate fi respins doar dacă media aritmetică a cel puțin ultimelor trei cicluri de accelerație liberă depășește valoarea limită. Această medie poate fi calculată ignorând orice măsurătoare care se abate semnificativ de la media măsurată sau poate rezulta din orice alt calcul statistic care ține cont de dispersia valorilor măsurate.</p> <p>5. Pentru a evita testările inutile, poate fi respins vehiculul ale cărui valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerație liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mari decât valorile-limită. Tot pentru a evita testările inutile, statele membre pot admite vehicule ale căror valori măsurate după mai puțin de trei cicluri de accelerație liberă sau după ciclurile de purjare sunt semnificativ mai mici decât valorile-limită</p>				
--	---	--	--	--	--

8.3. Suprimarea interferenței electromagnetice					
Interferența radio (X) ²		Orice nerespectare a cerințelor ¹	X		
8.4. Alte elemente legate de mediu					
8.4.1. Scurgeri de lichide		Orice scurgere excesivă de lichid, în afară de apă, care poate afecta negativ mediul înconjurător sau care reprezintă un factor de risc în ce privește siguranța altor participanți la trafic. Formare constantă de picături care constituie un risc foarte mare		X	X
9. INSPECȚII SUPPLEMENTARE PENTRU VEHICULELE DIN CATEGORIILE M ₂ ȘI M ₃ PENTRU TRANSPORTUL PASAGERILOR					
9.1. Uși					
9.1.1. Uși de intrare și ieșire	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare defectuoasă		X	
		b) Stare deteriorată. Poate provoca răniri	X	X	
		c) Comandă urgentă defectă		X	
		d) Comandă la distanță a ușilor sau dispozitive de avertizare defecte		X	
		c) Neconform cu cerințele ¹ . Lățime insuficientă a ușii	X	X	
9.1.2. Ieșiri de urgență	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul)	a) Funcționare defectuoasă		X	
		b) Indicatoare ilizibile pentru ieșirile de urgență. Indicatoare lipsă pentru ieșirile de urgență	X	X	
		c) Lipsa ciocanului pentru spart geamurile.	X		
		d) Neconforme cu cerințele ¹ . Lățime insuficientă sau acces blocat	X	X	
9.2. Sistem de dezaburire și dezgheț (X) ²	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	a) Funcționare necorespunzătoare. Afectează operarea în siguranță a vehiculului	X	X	
		b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul.		X	

		Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord			X
		c) Dejivrare defectă (dacă este obligatorie)		X	
9.3. Sistem de ventilație și de încălzire (X) ²	Inspecție vizuală și în timpul funcționării	a) Funcționare defectuoasă. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord	X	X	
		b) Emisii de gaze toxice sau de evacuare în cabina conducătorului auto sau în habitacul. Periclitarea sănătății persoanelor aflate la bord		X	X
9.4. Scaune					
9.4.1. Scaune pentru călători (inclusiv scaune pentru personalul însoțitor)	Inspecție vizuală	Strapontinele (dacă sunt permise) nu funcționează automat. Blochează o ieșire de urgență	X	X	
9.4.2. Scaunul conducătorului auto (cerințe suplimentare)	Inspecție vizuală	a) Dispozitive speciale defecte, cum ar fi protecția antireflexie. Câmpul vizual diminuat	X	X	
		b) Protecție pentru conducătorul auto nesigură sau neconformă cu cerințele ¹ . Poate provoca răni	X	X	
9.5. Iluminatul interior și dispozitivele de ghidare (X) ²	Inspecție vizuală și funcțională	Dispozitiv defect sau neconform cu cerințele ¹ . Nu funcționează deloc	X	X	
9.6. Culoare centrale, zone pentru călătoria în picioare	Inspecție vizuală	a) Podea nesigură. Stabilitatea este afectată		X	X
		b) Bare sau mânere de susținere defecte. Fixate necorespunzător sau inutilizabile	X	X	
		c) Neconform cu cerințele ¹ . Lățime sau spațiu insuficient	X	X	
9.7. Scări și trepte	Inspecție vizuală și în timpul funcționării (dacă este cazul)	a) Stare deteriorată. Avariate.	X	X	

		Stabilitatea este afectată			X
		b) Funcționare necorespunzătoare a scărilor retractabile		X	
		c) Neconforme cu cerințele ¹ . Lățime insuficientă sau înălțime excesivă	X	X	
9.8. Sistem de comunicare cu călătorii (X) ²	Inspecție vizuală și funcțională.	Sistem defect.	X		
		Nu funcționează deloc		X	
9.9. Notificări (X) ²	Inspecție vizuală	a) Notificări lipsă, eronate sau ilizibile	X		
		b) Neconforme cu cerințele ¹ Informații false	X	X	
9.10. Cerințe privind transportul copiilor (X) ²					
9.10.1. Uși	Inspecție vizuală	Siguranța ușilor neconformă cu cerințele ¹ privind acest tip de transport		X	
9.10.2. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale absente sau neconforme cu cerințele ¹	X		
9.11. Cerințe privind transportul persoanelor cu mobilitate redusă (X) ²					
9.11.1. Uși, rampe și lifturi	Inspecție vizuală și funcțională	a) Funcționare defectuoasă. Siguranța este afectată	X	X	
		b) Stare deteriorată. Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri	X	X	
		c) Comandă sau comenzi defectă(e). Siguranța este afectată	X	X	
		d) Dispozitiv(e) de avertizare defect(e). Nu funcționează deloc	X	X	
		e) Neconform cu cerințele ¹		X	
9.11.2. Sistemul de blocare a scaunului rulant	Inspecție vizuală și funcțională, dacă este cazul	a) Funcționare defectuoasă. Siguranța este afectată	X	X	
		b) Stare deteriorată. Stabilitatea este afectată; poate provoca răniri	X	X	
		c) Comandă sau comenzi defectă(e). Siguranța este afectată	X	X	
		d) Neconform cu cerințele ¹		X	

9.11.3. Echipamente de semnalizare și speciale	Inspecție vizuală	Echipamente de semnalizare sau speciale absente sau neconforme cu cerințele ¹		X	
9.12. Alte echipamente speciale (X) ²					
9.12.1. Instalații de preparare a alimentelor	Inspecție vizuală	a) Instalație neconformă cu cerințele ¹		X	
		b) Instalație deteriorată în așa măsură încât utilizarea sa ar putea deveni periculoasă		X	
9.12.2. Instalație sanitară	Inspecție vizuală	Instalație neconformă cu cerințele ¹ Poate provoca răni	X	X	
9.12.3. Alte dispozitive (de exemplu, sisteme audiovizuale)	Inspecție vizuală	Neconform cu cerințele ¹ Funcționarea în siguranță a vehiculului este afectată	X		X

⁽¹⁾ 43% în cazul semiremorcilor aprobate înainte de 1 ianuarie 2012.

⁽²⁾ 48% pentru vehiculele care nu sunt dotate cu ABS sau sunt omologate înainte de 1 octombrie 1991.

⁽³⁾ 45% pentru vehiculele înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.

⁽⁴⁾ 43% pentru semiremorci și remorcile cu bară de tracțiune înmatriculate după 1988 sau de la data menționată în cerințe, oricare dintre acestea este mai recentă.

⁽⁵⁾ 2,5 m/s² pentru vehiculele din categoriile N₁, N₂ și N₃ înmatriculate pentru prima dată după 1 ianuarie 2012.

⁽⁶⁾ Omologare de tip în conformitate cu cerințele aplicabile.

OBSERVAȚII:

¹ „Cerințele” sunt stabilite în omologarea de tip la data omologării, a primei înmatriculări sau a primei puneri în circulație, precum și de obligațiile privind post-echiparea. Aceste motive de respingere se aplică numai în cazul în care a fost verificată conformitatea cu cerințele.

² (X) identifică elementele referitoare la starea vehiculului și la caracterul apt al utilizării acestuia pe carosabil, dar care nu sunt considerate esențiale pentru o inspecție tehnică.

³ Modificare nesigură înseamnă o modificare cu efecte negative asupra siguranței rutiere a vehiculului sau cu efecte disproporționate asupra mediului.

Pentru vehiculele de interes istoric și de competiție nu se vor aplica standarde mai severe decât cele avute în vedere la proiectarea respectivelor vehicule.

CERINȚE MINIME PRIVIND COMPETENȚA, FORMAREA ȘI CERTIFICAREA EXPERTILOR PENTRU ACTIVITATEA DE INSPECȚIE TEHNICĂ

1. Competență

Înainte de eliberarea certificatului de competență profesională unui solicitant pentru un post de expert care efectuează inspecții tehnice periodice, Agenția Națională Transport Auto și/sau unitatea de formare profesională verifică dacă solicitantul:

1.1. are o capacitate de înțelegere și cunoștințe certificate în materie de vehicule rutiere, în următoarele domenii:

- 1.1.1. mecanică;
- 1.1.2. dinamică;
- 1.1.3. dinamica vehiculului;
- 1.1.4. motoarele cu ardere internă;
- 1.1.5. materiale și prelucrarea materialelor;
- 1.1.6. electronică;
- 1.1.7. electricitate;
- 1.1.8. componentele electronice ale vehiculului;
- 1.1.9. aplicații IT;

1.2. are cel puțin doi ani de experiență documentată sau experiență echivalentă, cum ar fi mentorat sau studii documentate, precum și formare adecvată în domeniul vehiculelor rutiere menționat anterior.

2. Formarea inițială și periodică:

Agenția Națională Transport Auto se asigură că experții beneficiază de formarea inițială și periodică corespunzătoare sau sunt examinați în mod adecvat, inclusiv cu privire la elemente teoretice și practice, pentru a fi autorizați să efectueze inspecții tehnice periodice.

Conținutul minim al formării inițiale și periodice sau al examinării adecvate include următoarele subiecte:

- 2.1. Tehnologia vehiculului:
 - 2.1.1. sisteme de frânare;
 - 2.1.2. sisteme de direcție;
 - 2.1.3. câmpul de vizibilitate;
 - 2.1.4. instalații electrice de iluminare, echipamente de iluminare și componente electronice;
 - 2.1.5. punți, jante și anvelope;
 - 2.1.6. șasiu și caroserie;
 - 2.1.7. emisii și poluanți;

- 2.1.8. cerințe suplimentare pentru vehicule speciale;
- 2.2. Metode de inspecție;
- 2.3. Evaluarea deficiențelor;
- 2.4. Cerințe legale aplicabile privind starea vehiculului în vederea omologării;
- 2.5. Cerințe legale privind inspecția tehnică;
- 2.6. Dispoziții administrative privind omologarea, înmatricularea și inspecția tehnică a vehiculelor;
- 2.7. Aplicații IT folosite în procedura de inspecție și în cea administrativă.

3. Formarea periodică sau examinarea adecvată

Inspectorii urmează periodic o formare ulterioară sau fac obiectul unei examinări adecvate, asigurată de către Agenția Națională Transport Auto sau de către unitatea de formare profesională autorizată.

4. Certificatul de competență

Certificatul sau documentele echivalente care se eliberează unui expert pentru activitatea de inspecție tehnică cuprinde cel puțin informațiile următoare:

- 4.1. datele de identificare ale expertului (prenume, nume);
- 4.2. categoriile de vehicule pentru care expertul este autorizat să efectueze inspecția tehnică;
- 4.3. denumirea autorității emitente;
- 4.4. data eliberării.

Către _____
(conducătorul ierarhic superior)

DECLARAȚIE PRIVIND CONFLICTUL DE INTERESE

Prin prezenta, subsemnatul/subsemnata _____
(numele și prenumele declarantului)
deținând funcția de _____
în cadrul stației _____ declar că la data de _____
am constatat că mă aflu în situația unui conflict de interese,
în legătură cu participarea la efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculului
_____ (marca, tipul)
cu numărul de înregistrare _____.

Declar că situația respectivă generează pentru mine un conflict de interese
real, care influențează sau ar putea influența îndeplinirea imparțială și obiectivă a
funcției mele, din următoarele considerente:

(date despre natura conflictului de interese și modul în care acestea influențează sau pot influența exercitarea
funcției)

Declar că, până la depunerea prezentei declarații, m-am abținut de la
exercitarea atribuțiilor care îmi revin în legătură cu situația care generează pentru
mine un conflict de interese.

În legătură cu declarația depusă, rog respectuos să se identifice măsuri
pentru rezolvarea situației în privința căreia am informat, pornind de la interesul
public și nivelul funcției pe care o dețin, natura conflictului de interese pe care
l-am declarat, precum și de la alți factori relevanți.

(numele, prenumele declarantului)

(semnătura)

(data)

Model de „Certificat de competență profesională și cerințele tehnice”⁽¹⁾

1. Forma și conținutul modelului de „Certificat de competență profesională” – față:

MD REPUBLICA MOLDOVA

AGENȚIA NAȚIONALĂ TRANSPORT AUTO

CERTIFICAT
de competență profesională

Seria ANTA Număr de înregistrare 000001

Agencia Națională Transport Auto, certifică: a) că _____
cod personal (IDNP) _____ a promovat examenul/test-grilă în data de _____
organizat pentru obținerea certificatului de competență profesională de _____, în conformitate cu art. 43,
Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17 iulie 2014.

b) că persoana menționată la lit. a) este abilitată să își pună în valoare competența sa profesională într-o
întreprindere de transport rutier care efectuează transporturi naționale și internaționale sau într-o întreprindere
care desfășoară activități conexe, după caz.

Prezentul certificat constituie dovada suficientă a competenței profesionale menționată în Codul
Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17 iulie 2014.

Valabil de la _____ până la _____

Data eliberării: _____ L. Ș. _____
(Semnătura)

⁽¹⁾ după caz, se va completa calificativul: - Manager pentru activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere; - Expert pentru activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere; - Expert ADR de certificare a vehiculelor rutiere pentru transportul mărfurilor periculoase; - Expert CEMT de certificare a vehiculelor rutiere pentru transportul de mărfuri.

2. Forma și conținutul modelului de „Certificat de competență profesională” – verso:

**FIȘA DE EVIDENȚĂ A ÎNCĂLCĂRILOR
CE VIZEAZĂ DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE
ȘI ACTIVITĂȚILOR CONEXE**

EVIDENȚA ÎNCĂLCĂRILOR				
Nr. crt.	Nume/Prenume Inspector	Abaterea constatată, nr. procesului-verbal de contravenție	Data	Semnătura Inspectorului
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				

OBSERVAȚII:

* Certificatul de competență profesională se reține de către inspectorii Agenției Naționale Transport Auto și se anulează dacă posesorul acestuia a săvârșit contravenții ce vizează domeniul transporturilor rutiere și activităților conexe prevăzute în Codul Transporturilor Rutiere.

Cerințele privind modelul certificatului de pregătire profesională:

1. Caracteristicile fizice ale certificatului sunt: culoare Pantone bej, format din A4 hârtie celuloză de 100 g/m² sau mai mult.
2. Toate înscrisurile se imprimă cu culoare neagră.
3. Elemente de siguranță pentru certificatul de competență profesională: hologramă, dublă numerotare: număr de serie și număr de înregistrare, fibre special în hârtie care devin vizibile prin expunere la lumina ultraviolet.

Modelul de autorizație pentru activitatea de inspecție tehnică

MD

REPUBLICA MOLDOVA

AGENȚIA NAȚIONALĂ TRANSPORT AUTO

AUTORIZAȚIE

- PENTRU DESFĂȘURAREA ACTIVITĂȚII DE INSPECȚIE TEHNICĂ PERIODICĂ -

Seria:

Numărul de înregistrare:

În conformitate cu prevederile Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, Agenția Națională Transport Auto, în baza verificărilor efectuate, a constatat că

Întreprinderea:

cod fiscal (IDNO)

Cod ITP:

Adresa:

Tel.:

Fax:

se conformează tuturor cerințelor actelor normative aplicabile și a demonstrat capacitatea sa de operare și, prin urmare, autorizează această întreprindere pentru a deservi activități conexe transportului rutier/**DESFĂȘURAREA ACTIVITĂȚII DE INSPECȚIE TEHNICĂ PERIODICĂ** în spațiul special amenajat și conform condițiilor speciale menționate în anexă.

Prezenta autorizație este valabilă doar cu prezentarea anexei pentru perioada specificată și poate fi suspendată sau revocată de către Agenția Națională Transport Auto în cazul în care condițiile în care s-a aprobat autorizarea nu sunt respectate.

Valabilă de la _____ până la _____

Data eliberării:

L.Ș.

(semnătura)

ANEXA

**LA AUTORIZAȚIA PENTRU DESFĂȘURAREA ACTIVITĂȚII
DE ÎNSPECȚIE TEHNICĂ PERIODICĂ nr. _____**

CONDIȚII SPECIALE

Deținătorul prezentei Autorizații este autorizat să presteze următoarele categorii de **activități de inspecție tehnică periodică**, în conformitate cu prevederile Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014:

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____

Data eliberării:

L.Ș.

(semnătura)

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

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (<i>în continuare - MIDR</i>).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii de Guvern a fost elaborat în vederea transpunerii parțiale a prevederilor Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX:32014L010045, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021, și întru executarea prevederilor art. 3 lit. g) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, fiind inclusiv prevăzut în: <ul style="list-style-type: none">- Planul de Acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023 (Infrastructură și dezvoltare regională, pct. 265).- Planul Național de Acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.829/2023 (cluster 4. -Agenda verde și conectivitate Sustenabilă, capitolul 14.- Politica de transport, pct. 50).- Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr. 315/2022 (Obiectiv general2, obiectiv specific 2.1).
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Inspeția tehnică periodică este o componentă a unui sistem de reglementare mai amplu, la care vehiculele participă pe toată durata ciclului lor de viață, de la omologare, trecând prin înmatriculare și inspecții tehnice, până la casare. <p>La 3 aprilie 2014 Parlamentul European a adoptat Directiva 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX:32014L010045, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021 ca urmare a identificării de către Comisia Europeană a unor probleme care au fost desfășurate în preambulul Directivei 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora:</p> <ul style="list-style-type: none">- În cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, circulația rutieră a anumitor vehicule în spațiul comunitar trebuie să se desfășoare în cele mai bune condiții, în ceea ce privește atât siguranța, cât și concurența între operatorii de transport din statele membre.- Dezvoltarea circulației rutiere și, ca urmare, sporirea pericolelor și a noxelor face ca toate statele membre să se confrunte cu probleme de siguranță similare în ceea ce privește natura și gravitatea acestora.- Controalele efectuate pe parcursul duratei de viață a unui vehicul trebuie să fie relativ simple, rapide și necostisitoare.- Standardele și metodele comunitare minime, care urmează a fi utilizate pentru verificarea elementelor enumerate în prezenta directivă ar trebui, prin urmare, să fie definite în cadrul unor directive speciale.- Se impune adaptarea rapidă la progresul tehnic a standardelor și metodelor precizate în directivele speciale, precum și, pentru a facilita punerea în aplicare a măsurilor impuse

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

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

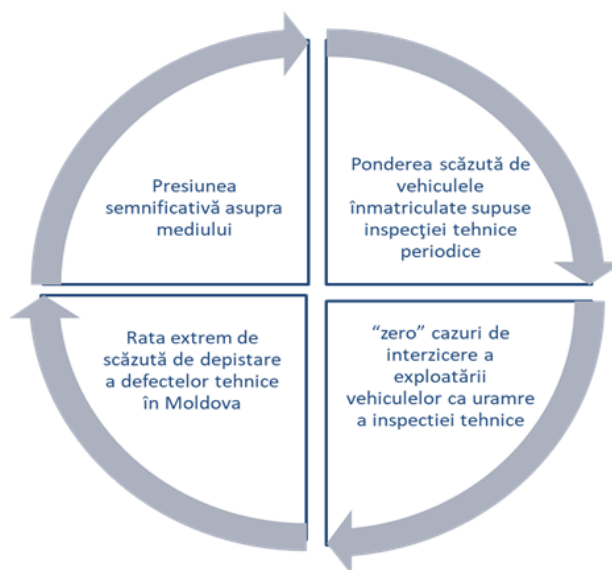
autovehiculele comerciale ușoare, în vederea monitorizării funcționării sistemului de control al emisiilor autovehiculului. În mod similar, SBD sunt obligatorii și pentru noile vehicule cu motoare diesel începând cu anul 2003.

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

Actualmente în Republica Moldova procesul de inspecție tehnică este reglementat în conformitate cu prevederile Codului Transporturilor Rutiere nr.150/2014 și Anexei nr.3 la HG nr.1047/1999 *cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora*, cu modificările și completările ulterioare. Totuși, actele sus menționate prevăd fragmentat procesul de inspecție tehnică periodică, iar în timp unele standarde au evoluat.

Examinând activitatea stațiilor de inspecție tehnică periodică din Republica Moldova și situația actuală în domeniul inspecției tehnice periodice, au fost identificați următorii factori ce determină apariția problemei:

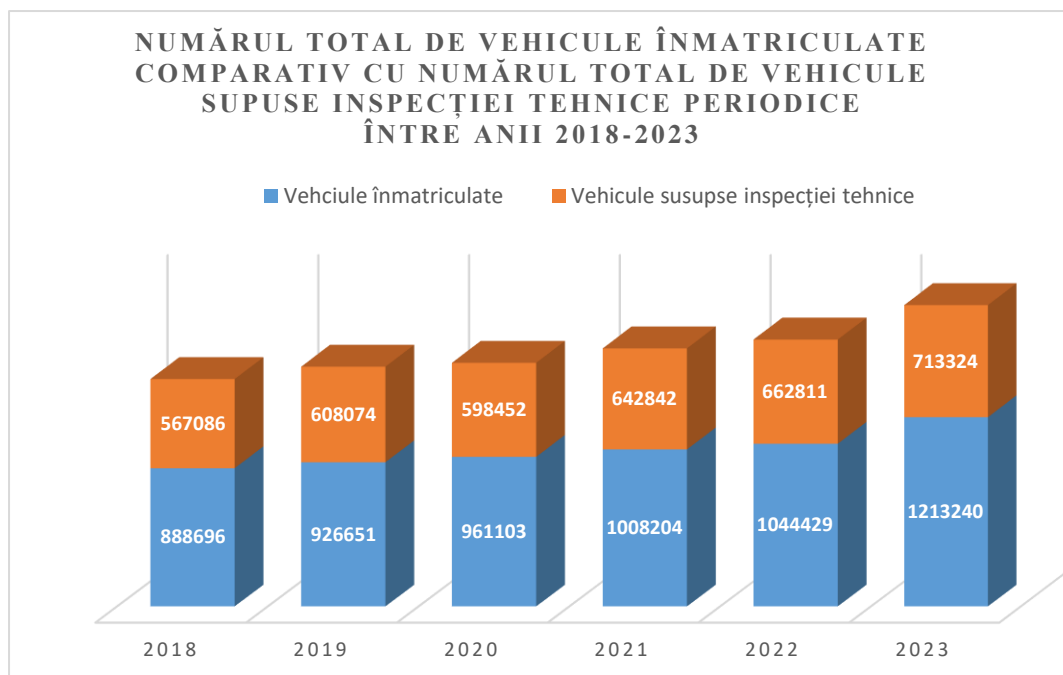
1. Ponderea scăzută de vehicule înmatriculate supuse inspecției tehnice periodice.
2. „Zero” cazuri de interzicere a exploatării vehiculelor ca urmare a inspecției tehnice.
3. Rata extrem de scăzută de depistare a defectelor tehnice.
4. Presiunea semnificativa asupra mediului ca urmare a parcului auto învechit.



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

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

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



Ponderea scăzută de vehicule înmatriculate supuse ITP este cauzată de:

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

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

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

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

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

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

Inspecția tehnică este percepută de mulți ani ca fiind o formalitate mai degrabă decât o obligație necesară pentru siguranța și buna funcționare a vehiculelor. Chiar dacă legislația națională actuală prevede verificarea periodică anuală a conformității tehnice al vehiculelor, aceasta este una formală și deseori ignora.

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

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

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

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

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

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

Deși în **Republica Moldova** se efectuează **anual** inspecția tehnică și rata de depistare a deficiențelor periculoase e „zero” majoritatea vehiculelor supuse inspecției tehnice periodice sunt într-o stare tehnică necorespunzătoare și nu corespund pe deplin normelor tehnice de exploatare și de siguranța traficului rutier, cât și de protecție a mediului înconjurător.

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

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

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

- pentru anul 2018 - 16, 776 procese-verbale;
- pentru anul 2019 - 11,386 procese-verbale;
- pentru anul 2020 - 18,044 procese-verbale;
- pentru anul 2021 - 18,965 procese-verbale;
- pentru anul 2022 - 22,483 procese-verbale;
- pentru (10 luni ale anului 2023) - 16, 447 procese-verbale.

Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat “Registrul accidentelor” pe parcursul lui 2023 în toată țara s-au înregistrat 1.976 de accidente. În rezultatul acestora 197 de

Astfel, ca urmare a analizei efectuate, introducerea unor norme cum sunt:

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

sunt inevitabile, totodată oferirea termenului de conformare de 6 luni, va permite proprietarilor de vehicule și agenților economici prestatori de servicii de inspecție tehnică periodică să revizuiască unele procese pentru a se adapta noilor condiții.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

3.1. Scopul proiectului constă transpunerea parțială a prevederilor Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX:32014L010045, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021, cât și în revizuirea prevederilor actuale ale HG nr.1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora și al Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, și aducerea acestora în concordanță cu cadrul național și internațional de reglementare a inspecției tehnice periodice ale vehiculelor.

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

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

Prezentul proiect cuprinde:

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

Prin adoptarea proiectului se urmărește:

- Includerea periodicității efectuării inspecției tehnice în dependență categoria vehiculelor, destinația și starea tehnică, în scopul stimulării reînnoirii parcului auto și menținerii siguranței traficului rutier și protejării mediului înconjurător;

- Evitarea neglijării procesului de inspecție tehnice și greșelilor neintenționate, care sunt săvârșite în timpul activității de inspecție tehnică ca urmare a testelor greșite, ce pot duce la pagube cauzate vieții, sănătății, mediului natural (*prin introducerea categoriilor de deficiențe depistate*).

- Optimizarea procesului de efectuare a inspecției tehnice și îmbunătățirea ratei de depistare și remediere a neconformităților tehnice ale vehiculelor (*prin introducerea criteriilor de evaluare a deficiențelor vehiculelor la efectuarea inspecției tehnice (anexa.nr.2 la regulament)*);

- Crearea condițiilor tehnice pentru dezvoltarea infrastructurii stațiilor de inspecție tehnică.

- Ajustarea condițiilor minime de supraveghere a stațiilor de inspecției tehnice;

- Eficientizarea instruirii personalului prin instituirea unor cerințe minime privind competența profesională, formare și calificare.

În scopul realizării obiectivelor propuse, proiectul prevede modificarea:

- Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.589/2017;

- Regulamentului resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024.

Totodată, se prevede abrogarea Anexei nr.3 și 4 la [Hotărârea Guvernului nr.1047/1999](#) cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora.

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

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

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

Abrogarea Anexei nr.3 și nr.4 la [Hotărârea Guvernului nr.1047/1999](#) cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora, este necesară pentru a evita paralelismului în legislație.

Potrivit capitolului I prevederile regulamentului se aplică doar:

2.1. vehiculelor rutiere proiectate și fabricate pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au cel mult opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoria M₁;

2.2. vehiculelor rutiere proiectate și fabricate pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoriile M₂ și M₃;

2.3. vehiculelor rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone – categoria N₁;

2.4. vehiculelor rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N₂ și N₃;

2.5. remorcilor și semiremorcilor proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri sau de persoane, precum și pentru cazarea de persoane – categoriile O₁, O₂, O₃ și O₄;

2.6. vehiculelor rutiere cu două sau trei roți și cvadricicluri din categoriile L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e;

2.7. vehiculelor rutiere care fac obiectul imunității diplomatice;

2.8. vehiculelor rutiere de uz civil utilizate de forțele armate.

2.9. vehiculelor rutiere din dotarea Inspectoratului General al Poliției, Inspectoratului General de Carabinieri, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, Inspectoratul General al Poliției de frontieră și Inspectoratului General pentru Migrație și subdiviziunile subordonate acestora.

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

5.1. autoturismele din categoriile (M1) și (N1): la fiecare doi ani dacă la data primei înmatriculări au fost noi și neînmatriculate anterior în alte state, respectiv anual pentru vehiculele cu o vârstă mai mare de 10 ani.

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

5.3. vehiculele din categoriile (M2, M3): la un an dacă la data primei înmatriculări au fost noi și neînmatriculate anterior în alte state, ulterior, pentru vehiculele cu o vârstă mai mare de 10 ani inspecția tehnică periodică se va efectua o dată la 6 luni.

5.4. vehiculele din categoriile (N2, N3, O2, O3 și O4): la un an de la data primei înmatriculări și, ulterior, anual;

5.5. vehiculele din categoria (O1): la fiecare doi ani.

5.6. vehiculele din categoriile (N1, N2, N3, O2, O3 și O4) implicate în transportarea mărfurilor periculoase, periodicitatea este un an .

5.7. vehicule din categoriile (L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e) la fiecare doi ani.

5.8. vehiculele din destinate instruirii - anual.

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

În scopul optimizării procesului de inspecție tehnică la capitolul IV se propune de a nu se mai solicita prezentarea buletinului în original, fiind suficientă verificarea datelor de identitate a persoanei care prezintă vehiculul la inspecția tehnică, a proprietarului sau conducătorului auto.

Prin intermediul resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, expertul la inițierea inspecției , va verifica informațiile despre datele vehiculului, datele de identificare a proprietarului vehiculului, datele privind plata taxei pentru folosire drumurilor, dovada deținerii RCA (internă).

Totodată se propune verificarea următoarelor aspecte:

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

Regulament.

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

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

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

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

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

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

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

- 1) Îmbunătățirea ratei de depistare a defectelor tehnice a vehiculelor (100%);

2) Creșterea ratei de inspecție tehnică a vehiculelor înmatriculate (80% din totalul de vehicule);

3) Creșterea cu 80 la sută a ratei de asigurare a securității circulației rutiere urmarea a depistării deficiențelor majore și restricționării exploatării vehiculelor ce nu corespund standardelor de securitate;

4) Reducerea emisiilor de poluanți de la vehicule (50% din totalul de vehicule);

5) Îmbunătățirea reglementării modului de efectuare a inspecție tehnice periodice.

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

Există doar două opțiuni:

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

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

Prin urmare este recomandat aprobarea unui nou regulament.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

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

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

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

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

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

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

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

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

în 2025-700,0 mii lei

în 2026-700,0 mii lei

în 2027-700,0 mii lei

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

4.3. Impactul asupra sectorului privat

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

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

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

Deși acest lucru poate genera costuri suplimentare, impactul financiar este estimat a fi minim.

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

Pentru consumatori implementarea proiectului poate duce la majorarea tarifelor de inspecție tehnică periodică (*estimativ costurile pentru inspecția tehnică periodică, vor crește până la 15-20%*).

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

Tarife conform Anexei nr.4 la HG nr.1047/1999 și Tarife estimative majorate cu 15%-20%

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

Creșterea tarifelor este justificată și de faptul că inflația a înregistrat fluctuații semnificative între anii 2012 (*când a fost aprobată Anexa nr.4 al HG 1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora*) și 2024 variind de la 4,8% la 38%.

Pe de altă parte implementarea noilor norme ar putea duce la o creștere a calității serviciilor prestate, ceea ce ar putea contribui la sporirea încrederii publicului în sistemul de inspecție tehnică, și implicit la creșterea cererii pentru aceste servicii.

4.4. Impactul social

Efectele indirecte de la implementare prevederilor regulamentului sunt:

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

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

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

3. Conștientizarea și educația publicului privind siguranța rutieră:

Implementarea unui nou regulament ar putea veni cu campanii de conștientizare și educare a publicului despre importanța menținerii vehiculelor în stare bună de funcționare.

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

Ca impact negativ:

1. Creșterea costurilor pentru unii proprietari de vehicule:

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

Drept urmare a aprobării Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și modificarea unor acte normative se va abroga Anexa nr. 4 la [Hotărârea Guvernului nr.1047/1999](#) cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora. Drept urmare, unele categorii de persoane (*participanții la războiul din Afganistan, la conflictul transnistrean, la lichidarea urmărilor avariei de la Cernobil și persoanele cu dizabilități severe*) v-or fi lipsite de scutirea de plată a serviciilor pentru testarea tehnică periodică a vehiculelor.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu este aplicabil.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Transporturile sunt o sursă majoră de poluare a mediului, din cauza motoarelor cu ardere internă, iar poluarea mediului urmează o curbă ascendentă, fără o scădere a nivelului poluării din cauza autoturismelor care se înmulțesc an de an pe șosele.

Un exemplu concret este starea precară a vehiculelor de rută, începând de la emisii ridicate de gaze toxice și până la lipsa confortului pentru pasageri.

Un alt exemplu este că parcul autovehiculelor înregistrate în Republica Moldova este învechit. Conform datelor Registrului de Stat al Transporturilor, peste 80% din autovehicule înmatriculate au o vârstă mai mare de 10 ani, 15 la sută vehicule între 5 și 10 ani, circa 5% vehicule cu vârsta de până la cinci ani. Astăzi, pe piața vehiculelor rutiere activează circa 8 agenți economici care au statut de dealer autorizat sau reprezentant al producătorului, care

asigură importul a peste 70% din vehiculele rutiere noi comercializate pe piață. Restul sunt importate de alți agenți economici mici.

Toate aceste aspecte contribuie tot mai intens la poluarea mediului, la apariția diverselor afecțiuni.

O soluție la această situație ar putea fi optarea pentru mijloace de transport „verde”, care au o emisie scăzută de CO₂, cum sunt mijloacele de transport electric sau cele de tip hibrid și sunt eficiente energetic, având un consum de combustibil redus.

Dar cele mai optime soluții pentru Republica Moldova ar fi optimizarea cadrului de reglementare a inspecției tehnice, îmbunătățirea ratei de depistare a defectelor tehnice a vehiculelor și perceperea inspecției tehnice ca o obligativitate. Ca urmare se va diminua numărul vehiculele neconforme sau nesigure care au un efect negativ asupra mediului, prin emisiile poluante sau consumul ineficient de resurse.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Prezentul proiect este elaborat în sensul armonizării legislației naționale în baza Acordul de Asociere RM-UE, Anexa X la Capitolul 15 „Transporturi” din titlul IV „Cooperare economică și alte tipuri de cooperare sectorială” potrivit căruia Republica Moldova urmează să întreprindă măsuri pentru a asigura apropierea cadrului normativ național cu actele relevante ale Uniunii Europene.

Proiectul hotărârii Guvernului transpune parțial (art.1, art.2, art.3, art.4, art.5, art.6, art.7, art.8, art.9, art.10, art.11, art.12, art.13, art.14 alin. (2), Anexa I, tabelul Anexei I, Anexa II, Anexa III, Anexa IV, prevederile Anexei V) **Directiva 2014/45/UE** a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene CELEX: 02014L0045, așa cum a fost modificată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021.

Unele aspecte nepreluat din Directivă vor fi transpuse în legislația națională ca urmare a procesului de modificare a Codului Transporturilor nr.150/2014, proces care urmează a fi inițiat până la intrarea în vigoare a proiectului. Altele (art.10 alin.(2), (3), art.13 alin.(3), art.14 alin.(3), (4), Art.15, art.16, art.17, art.18, art.19, art.20, art.22, art.23, art.24, art.25, art.26) în general nu pot fi transpuse până la aderarea la Uniune Europeană.

Obiectul urmărit îl constituie stabilirea periodicității, identificarea deficiențelor, definirea conținutului inspecției tehnice, evaluarea deficiențelor conform unor criterii clare, precum și supravegherea stațiilor de inspecție tehnică periodică, ținând cont de practicile deja existente în țările UE.

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art.35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Nu este aplicabil.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere a fost plasat pe pagina web oficiala a MIDR (*compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor* <https://midr.gov.md/ro/transparența-decizională/anunțuri-de-initiere-a-politicilor>) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md. Suplimentar, proiectul a fost remis spre avizare Asociațiilor patronale

din domeniu și mediul de afaceri. Ca urmare a consultărilor majoritatea propunerilor înaintate au fost acceptate și incluse în proiectul definitivat al Regulamentului. Informația detaliată privind propunerile au fost inclusă în tabelul de sinteză.

Întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul a fost plasat spre consultare publică pe paginile web menționate.

Totodată, proiectul a fost avizat de către:

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

Intrarea în vigoare a proiectului la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova este justificată de necesitatea urgentă de a îndeplini angajamentele internaționale ale Republicii Moldova, în conformitate cu recomandările Comisiei Europene în cadrul procesului de aderare la Uniunea Europeană, așa cum este detaliat la punctul 2 din prezentul document, precum și ca urmare a beneficiilor pe care proiectul le aduce societății, cât și de necesitatea ajustării sistemelor informaționale din domeniul transportului rutier.

Totodată, intrarea în vigoare la 1 iunie 2025 a punctelor 5 - 8, 25 – 42 și a Anexelor nr.1 și 2, va acorda suficient timp pentru ajustarea activităților în cazul mediului de afaceri și autorităților implicate.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, iar prin scrisoarea nr.31/02-126-10135 din 10.09.2024 Centrul de Armonizare a Legislației a remis avizul cu propuneri. Urmare a recepționării expertizei CAL, a fost ajustat Tabelul de concordanță, iar concluziile au reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor.

În temeiul art. 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul de hotărâre a fost supus expertizei anticorupție (*Raport de expertiză nr.EHG24/10073 din 29.10.2024*) și expertizei juridice (*aviz nr.04/2-9668 din 15.10.2024*).

Ca urmare, obiecțiile expuse au fost acceptate și integrate în varianta finală a proiectului, totodată informația privind rezultatele expertizelor au fost reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor, care se anexează.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Ca urmare a aprobării proiectului se modifică pct.2 și se abrogă anexa nr. 3 și 4 la [Hotărârea Guvernului nr.1047/1999](#) cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora. Urmează să fie modificat pct.56 al Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase (aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.589/2017) și pct.3 al Regulamentului resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest” (aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024).

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea proiectului va fi asigurată de Stațiile de inspecție tehnică, Agenția Națională Transport Auto.
Intervenția propusă nu necesită schimbări instituționale.

Secretar general

Angela ȚURCANU

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.	<p>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>”.</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
	2.	<p>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>”</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

		<p><i>plății/primei de asigurare</i>”, 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.</p>	
<p>Inspectoratul pentru Protecția Mediului (scrisoarea Nr.1149 din 02.09.2024)</p>	1.	Inspectoratul pentru Protecția Mediului expune asupra lipsei obiecțiilor și propunerilor.	Se acceptă
<p>Agencia Națională Transport Auto (scrisoarea Nr.06/1-1-5102 din 26.08.2024)</p>	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

	<p><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></p> <p><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></p> <p><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></p> <p>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,</p>	<p>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.</p> <p>Noțiunea de "reutilare" va fi inclusă în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.</p> <p>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</p>
4.	<p>Pct.6, întru executarea prevederilor art.18 alin.3(e) și art.133 (d) CTR, se propune modificarea și completarea cu următorul conținut:</p> <p><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></p> <p><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></p>	<p>Se acceptă</p> <p>Proiectul a fost modificat cu completarea prevederilor la pct.12, 69 al prezentului Regulament.</p>

5.	<p>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></p>	<p>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.</p>
6.	<p>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></p>	<p>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”.</p>
7.	<p>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></p>	<p>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”.</p>

	<p><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></p>	
8.	<p>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></p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>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”.</p> <p>Unele prevederi propuse se regăsesc deja în pct.15 al prezentului Regulament.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

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.

		<p>include documentele minime necesare stabilite în metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică;</p> <p>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",</p>	
	10.	<p>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></p>	Prevederea dată nu se regăsește în prezentul Regulament
<p>Agencia Servicii Publice (scrisoarea Nr.01/568 din 29.08.2024)</p>	1.	Comunicăm lipsa de obiecții.	Se acceptă
<p>Ministerul Afacerilor Interne (scrisoarea Nr.38/3483 din 02.09.2024)</p>	1.	<p>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 (<i>Monitorul</i></p>	<p>Se acceptă Proiectul hotărârii a fost modificat.</p>

	<i>Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art. 412), cu modificările ulterioare,” , întrucât acesta este inutil.</i>	
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.

	<p>ca vehicule a „serviciilor de urgență” și, respectiv, ca „vehicule utilizate în situații de urgență”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
4.	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Noțiunile au fost excluse din regulament conform propunerilor Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.</p>

		<p>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.</p> <p>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.</p>	
<p>Agencia de Guvernare Electronică (scrisoarea Nr.3007-171 din 29.08.2024)</p>	<p>1.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
	<p>2.</p>	<p>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, <i>RI SI „Autotest”</i> interacționează prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect) cu alte resurse informaționale de stat pentru schimbul de informații necesare în activitatea resursei informaționale;</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

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;

	<p>3) datele privind achitarea taxei pentru folosirea drumurilor pentru anul curent;</p> <p>4) asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule (în continuare – asigurare obligatorie RCA).</p> <p>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.</p>	
3.	<p>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.</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
4.	<p>Totodată, pornind de la motivele sus-invocate: 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</p>	<p>Se acceptă pct.53 al proiectul a fost modificat.</p>

	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.

		<p>4.2. la subpunctul 7), cuvintele „Comisia Națională a Pieței Financiare” se substituie cu cuvintele „Banca Națională a Moldovei”.</p> <p>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.</p>	
<p>Ministerul Sănătății (scrisoarea Nr.09/3411 din 04.09.2024)</p>	1.	<p>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”.</p> <p>Conform pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 1306/2008 <i>cu privire la stabilirea conținutului minim al truselor de prim ajutor medical din dotarea autovehiculelor, dotarea autovehiculelor cu truse de prim ajutor medical este obligatorie.</i></p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
<p>Comisia Națională a Pieței Financiare (scrisoarea Nr.04-4/2867 din 04.09.2024)</p>	1.	<p>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>”</p>	<p>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.</p>
	2.	<p>La pct. 16, după sintagma „se efectuează” a exclude cuvântul „pe”.</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
	3.	<p>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</p>	<p>Se acceptă parțial Proiectul a fost modificat conform avizului BNM nr.31-002/92/4322 din 29.08.2024</p>

		<i>financiar</i> ” se recomandă a substitui această noțiune cu o alta, care ar corespunde cadrului normativ.	
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 următoarea 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 trimerile (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 trimerile (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 *Tabelul de concordanță a proiectului în care se expune Conținutul minim al Certificatului de inspecție tehnică UE, eliberat în urma*

Se acceptă
Proiectul a fost ajustat

	<p><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></p>	
2.	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Se acceptă Anexa a fost exclusă din regulament.</p>

		<p>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.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)”; <p>Reieșind din cele expuse comunicăm despre susținerea proiectului, cu condiția includerii modificărilor enunțate.</p>	
<p>Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (scrisoarea Nr.03-2851 din 12.09.2024)</p>	<p>1.</p>	<p>La proiectul hotărârii Guvernului (partea dispozitivă):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Se acceptă</p> <p>Pct.2 din proiectul de hotărâre a fost exclus conform propunerilor Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.</p>
	<p>2.</p>	<p>La proiectul Regulamentului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Nu se acceptă</p> <p>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</p>

			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 Cernobil 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

		<p>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.</p>
2.	<p>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;</p>	<p>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.</p>
3.	<p>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.</p>	<p>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”.</p>

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:
Categorii II Spațiu dintre scaune (mm) 650
Înălțimea minimă a spătarului (mm) 500
Categorii I Spațiu dintre scaune (mm) 680
Înălțimea minimă 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;

	<p>9. Denumirea organismului sau centrului de inspecție și semnătura sau identificarea inspectorului responsabil de inspecție;</p> <p>10. Alte informații.</p> <p>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.</p>	
3.	<p>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</p>	<p>Se acceptă Prevederea a fost exclusă.</p>

		<p>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.</p>	
<p>Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (scrisoarea Nr.38-78-10066 din 09.09.2024)</p>	1.	<p>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.</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
	2.	<p>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</p>	<p>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,</p>

		<p>Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora.</p> <p>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.</p>	<p>proiectul a fost transmis spre avizare prealabilă către mediul de afaceri, care în aviz nu au menționat careva costuri de implementare.</p>
	3.	<p>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</p>	<p>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.</p>
	4.	<p>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</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

		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.

	<p>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</p>	<p>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:</p> <p>a) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată de până la 3,5 tone inclusiv;</p> <p>b) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere, inclusiv pentru vehicule rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone;</p> <p>c) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT);</p> <p>d) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR);</p> <p>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);</p> <p>f) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în</p>
--	--	---

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 și 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;

		<ul style="list-style-type: none"> • 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.	<p>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.</p>	<p>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.</p>
8.	<p>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.</p>	<p>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.</p>
9.	<p>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</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost completat cu un capitol nou.</p>

	privind supravegherea centrelor de inspecție în baza directivei în cauză.	
10.	<p>La Nota de Fundamentare <i>Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ</i></p> <p>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</p>	<p>Se acceptă Nota a fost completată.</p>
11.	<p><i>Obiectivele urmărite și soluțiile propuse</i></p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Se acceptă Nota a fost completată.</p>
12.	<p>Analiza impactului de reglementare</p> <p>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.</p>	<p>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</p>

			afaceri, care în aviz nu au menționat careva costuri de implementare.
<p align="center">Centrul de armonizare a legislației (scrisoarea Nr.31/02-126-10135 din 10.09.2024)</p>		<p><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;</p>	<p>Se acceptă Tabelul de Concordanță a fost ajustat.</p>
		<p>-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;</p>	<p>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.</p>
		<p>-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</p>	<p>Nu se acceptă Procesul de verificare metrologică presupune și aspectele ce țin de</p>

	<p>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;</p>	<p>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.</p>
	<p>-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 inspecții 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;</p>	<p>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.</p>
	<p>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.</p>	<p>Nu se acceptă pct.7.13 prevede expres că sistemul eCall este verificat “ dacă există, în conformitate cu legislația UE privind omologarea de tip”.</p>
	<p><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</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

	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.”	
	<p><i>b) Obiecții privind tabelul de concordanță</i></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> -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.
	<p><i>c) Obiecții privind nota de fundamentare</i></p> <p>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</p>	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 <i>(scrisoarea Nr.04-4/3385 din 20.10.2024)</i>		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 <i>(scrisoarea Nr.11-5387 din 15.10.2024)</i>		Comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea proiectului indicat.	Se acceptă
Expres Test Auto <i>(scrisoarea Nr.2910 din 29.10.2024)</i>		<p>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:</p> <p>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</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Totodată potrivit Avizului Grupului de lucru al comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător,</p>

proces corect, transparent și echidistant de elaborare a actelor normative.

Atenționăm, că toate propunerile și obiecțiile expuse prin avizele anterioare sunt susținute și se înaintază 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 economice 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 <i>(scrisoarea Nr.31-001/7/5323 din 04.11.2024)</i>	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

		<p>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.</p>	
	5.	<p>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</p>	<p>Se acceptă parțial Codul stației nu face referire la IDNP sau IDNO, este codul acordat stației în cadrul regimului de autorizare.</p>
	6.	<p>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</p>	<p>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</p>

	<p>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”.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
7.	<p>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</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>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;</p> <p>Ca urmare această categorie de vehicule urmează a fi reglementată prin actele normative aplicabile acestei categorii de vehicule.</p>

		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)		<p>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;”</p> <p>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</p>	<p>Se acceptă Prevederea a fost exclusă.</p>

	<p>autovehiculului pentru care taxa pe perioada fiscală curentă a fost achitată, noul posesor nu achită taxa [...]</p> <p>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).</p>	
	<p>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></p> <p>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</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

	<p>măsuri disciplinare pentru cazurile în care un conflict de interese nu este declarat de către expert.</p> <p>Recomandări:</p> <p>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.</p>	
	<p>pct.26</p> <p><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></p> <p>Obiecții:</p> <p>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</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Proiectul a fost modificat.</p>

	<p>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.</p> <p>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 odometruului 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.</p>	
	<p>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></p> <p>Obiecții: Prevederile pct. 39, în parte ce ține de informarea conducătorului auto cu privire la deficiențele care necesită a fi remediate, sunt generale, astfel, considerăm</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

	<p>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.</p> <p>Recomandări:</p> <p>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.</p>	
	<p>Obiecție generală asupra proiectului</p> <p>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</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p>	
	<p>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</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

	<p>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.</p>	
<p>Ministerul Justiției (scrisoarea Nr.04/2-9668 din 15.10.2024)</p>	<p>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.</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
	<p>La proiectul Regulamentului:</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

	<p>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.</p>	
	<p>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”.</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
	<p>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</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
	<p>Cu referire la pct. 16, prin care se stabilește că „Inspekția tehnică periodică se execută de către experți pentru activitatea de inspekție 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 inspekție tehnică este prevăzut în Regulamentul cu privire la inspekția tehnică periodică a vehiculelor rutiere.”. Astfel, Regulamentul cu privire la inspekția tehnică periodică a vehiculelor rutiere urmează să prevadă doar modelul certificatului de competență profesională al expertului de inspekție 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</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>

	<p>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).</p>	<p>Se acceptă Proiectul a fost modificat.</p>
--	---	--

Secretar General

Angela ȚURCANU