

Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2025

Decizia protocolară nr. _____/2025

LEGE **privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege:

- transpune parțial Regulamentul (UE) 858/2018 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32018R0858, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 mai 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956;

- transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32013R0168, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/2838 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1379/2013, (UE) nr. 167/2013 și (UE) nr. 168/2013.

Capitolul I **DISPOZIȚII GENERALE**

Articolul 1. Obiectul de reglementare

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

(2) Prezenta lege instituie cerințe privind:

a) supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării;

b) supravegherea pieței pentru piesele și vehiculele prevăzute la alin.(1).

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

Articolul 2. Domeniu de aplicare

(1) Prezenta lege se aplică tuturor vehiculelor:

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

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

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

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

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

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

a) vehicule agricole sau forestiere;

b) vehicule cu șenile;

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

d) vehicule cu două sau trei roți și cvadricluri:

- cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h;

- destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic;

- destinate exclusiv a fi conduse de un pieton;

- destinate utilizării exclusiv în competiții;

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

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

- cu autoechilibrare;

- neprevăzute cu cel puțin un loc șezând;

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

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

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

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

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

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

a) vehicule destinate exclusiv curselor automobilistice organizate pe drum;

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

(5) Modul de clasificare și categoriile de vehicule rutiere, inclusiv vehiculele motorizate cu două, trei și patru roți, se stabilesc de către Guvern.

Articolul 3. Noțiuni

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

UE

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

omologare UE de tip înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare dintr-un stat UE certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice prevăzute în legislația unui stat membru, valabilitatea unei astfel de omologări fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vehicul înseamnă orice autovehicul în sensul art. 2;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UE

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

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

- a) șa în care stă fie conducătorul, fie un pasager, care este folosită prin încălecare; sau
- b) orice scaun în care poate sta cel puțin o persoană de dimensiunile unui manechin antropomorf corespunzător unui adult de sex masculin, de dimensiunea 50 percentile, în cazul conducătorului;

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

vehicul cu destinație specială înseamnă un vehicul din categoriile M, N sau O, potrivit art. 2 alin. (1) lit.(a), având caracteristici tehnice specifice care îi permit să îndeplinească o funcție care necesită adaptări sau echipamente speciale;

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

- a) categoria și subcategoria;
- b) producătorul;
- c) șasiu, cadru, sub cadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente;
- d) denumirea tipului dată de producător;

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

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

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

cilindree înseamnă:

- a) pentru motoarele cu piston în mișcare de translație alternativă, volumul nominal baleiat de piston;
- b) pentru motoarele cu piston în mișcare de rotație (de tip Wankel), dublul volumului nominal baleiat de piston;

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

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

UE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UE

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

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

evaluare la fața locului înseamnă o verificare la sediul unui serviciu tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia;

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

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

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

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

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

vehicul cu autoechilibrare, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un concept de vehicul bazat pe echilibru instabil inerent care necesită un sistem de control auxiliar pentru menținerea echilibrului și care cuprinde vehicule motorizate cu o roată sau vehicule motorizate cu două roți sau cu două șenile;

variantă înseamnă vehicule de același tip la care:

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

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

Capitolul II

OBLIGAȚII GENERALE

Secțiunea 1. Cadrul instituțional și atribuțiile autorităților publice

Articolul 4. Cerințe tehnice generale

(1) Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt admise spre plasare pe piață, înmatriculare și utilizarea pe drumurile publice dacă respectă cerințele tehnice aprobate pentru categoria de vehicule din care face parte.

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

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

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

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

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

Articolul 5. Competențele autorităților

(1) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor se desemnează ca autoritate reglementare pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. Pentru realizarea atribuțiilor de reglementare, organul central de specialitate este împuternicit cu dreptul de a aproba regulamente, reglementări, instrucțiuni, cerințe tehnice, ordine și ghiduri pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi.

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

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

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

a) prevăzute expres în Capitolul X;

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

(5) Autoritatea de supraveghere a pieței, în cadrul îndeplinirii atribuțiilor sale, prevăzute de prezenta lege, are dreptul de acces în incintele operatorilor economici de pe

UE

teritoriul lor și să ridice un eșantion necesar de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pentru efectuarea încercărilor de conformitate.

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

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

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

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

Articolul 6. Obligațiile organului central de specialitate din domeniul transporturilor

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

a) aprobă regulamente, reglementări, instrucțiuni, cerințe tehnice, ordine și ghiduri pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi și monitorizează implementarea acestora.

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

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

d) participă la elaborarea programului național de supraveghere a pieței;

e) aprobă planurile anuale de supraveghere a pieței prezentate de autoritatea de supraveghere a pieței;

f) evaluează rezultatele activității de omologare și autorității de supraveghere a pieței și elaborează raportul anual.

Articolul 7. Obligațiile autorității de omologare

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

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

a) implementarea procedurilor și cerințelor tehnice aprobate la efectuarea procedurilor de omologare și introducerea produselor pe piață;

b) desemnează, controlează și monitorizează serviciile tehnice acreditate implicate în testare și inspecții;

c) emite certificate de omologare, revizuieste sau retrage certificatele atunci când sunt identificate neconformități și menține Registrul privind certificatele eliberate;

d) suspendă sau retrage desemnarea serviciilor tehnice neconforme.

e) suspendă sau retrage omologarea de tip în caz de neconformitate.

f) notifică alte autorități despre neconformitățile identificate..

g) verifică conformitatea cu toate actele delegate și de punere în aplicare relevante.

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

a) autoritățile publice naționale cu care face schimb de informații ce țin de exercitarea atribuțiilor sale funcționale;

b) autorități de omologare din statele membre ale Uniunii Europene, pe bază de reciprocitate.

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

(4) Dacă Autoritatea de omologare are suspiciuni rezonabile că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu este conform cu prevederile legale, autoritatea întreprinde toate măsurile necesare în vederea examinării omologării de tip acordate și în funcție de abaterile constatate, ia decizia, după caz, de corectare sau retragere a omologării de tip.

Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței

(1) Autoritatea de supraveghere a pieței efectuează verificări periodice, în cooperare cu Inspectoratul Național de Securitate Publică și alte autorități de reglementare, conform competențelor acestuia, pentru a:

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

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

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

a) principiile în materie de evaluare a riscurilor;

b) reclamațiile justificate; și

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

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

(4) Autoritatea de supraveghere a pieței are dreptul să solicite operatorilor economici, iar ultimii au obligația să pună la dispoziția autorității documentele, informațiile și alte specificații tehnice, pe care autoritatea le consideră necesare în vederea desfășurării activităților de supraveghere a pieței.

(5) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritatea de supraveghere a pieței ține cont în mod corespunzător de certificatele de conformitate, de mărcile de omologare de tip sau de certificatele de omologare de tip prezentate de operatorii economici.

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

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

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

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

- a) de raportare, în conformitate cu prevederile prezentei legi;
- b) de publicare a informațiilor aplicabile, prevăzute de lege, în vederea protejării intereselor utilizatorilor.

(10) Autoritatea de supraveghere:

a) cooperează și face schimb de informații care țin de competența sa și sunt relevante în scopul exercitării eficiente a funcțiilor și atribuțiilor sale cu alte autorități publice naționale.

b) își poate coordona activitățile sale, poate coopera și partaja rezultatele respectivelor activități cu alte autorități similare din statele membre ale Uniunii Europene.

Secțiunea 2. Obligațiile operatorilor economici

Articolul 9. Obligațiile producătorilor

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

(2) Producătorii sunt responsabili în fața Autorității de omologare pentru întreg procesul de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate.

(3) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul.

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

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

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

(7) În scopul omologării de tip, un producător stabilit în afara Republicii Moldova poate desemna:

a) un reprezentant care este reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană pentru a reprezenta producătorul în fața Autorității de omologare.

b) un reprezentant în Republica Moldova, care este reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană, care poate fi același ca reprezentantul desemnat în vederea omologării de tip.

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

(9) Producătorii analizează reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate cu vehiculele, sistemele, componentele,

UE

unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele pe care le-au introdus pe piață și țin evidența reclamațiilor, precum și informează distribuitorii și importatorii cu privire la acestea.

(10) Pe lângă plăcuța producătorilor fixată pe vehiculele lor și de mărcile de omologare de tip aplicate pe componentele sau unitățile lor tehnice separate, pe vehiculele, componentele sau unitățile sale tehnice separate puse la dispoziție pe piață, se indică, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa din Republica Moldova sau Uniunea Europeană la care pot fi contactați. În cazul în care acest lucru nu este posibil, această indicație se face pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.

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

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

(1) Producătorul este obligat, să ia fără întârziere măsurile corective necesare, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului și/sau pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, în funcție de caz, dacă un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe piață sau puse în exploatare nu sunt în conformitate cu prezenta lege sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte.

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

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

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

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

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

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

Articolul 11. Obligațiile reprezentanților producătorului

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

a) are acces la certificatul de omologare de tip și la anexele acestora, precum și la certificatul de conformitate în limba română, pe care le pune la dispoziția Autorității de omologare și la Autoritatea de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani după încetarea

valabilității omologării de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate;

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

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

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

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

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

Articolul 12. Obligațiile importatorilor

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

(2) Până la introducerea pe piață:

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

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

(3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu respectă cerințele stabilite de prezenta lege și în speță dacă nu corespunde omologării sale de tip, importatorii nu pot introduce pe piață și nici nu permit punerea în exploatare și nici înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate până când conformitatea nu a fost adusă în concordanță.

(4) Importatorul informează producătorul și Autoritatea de supraveghere a pieței în cazul în care un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează, suplimentar, în această privință și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea.

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

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

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

sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au introdus pe piață.

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

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

(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdusă pe piața Republicii Moldova de către un importator nu este în conformitate cu prevederile prezentei legi, importatorul ia fără întârziere măsurile corective necesare pentru restabilirea conformității vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, sub supravegherea producătorului, pentru retragerea de pe piață sau pentru rechemare, după caz. În același timp, importatorul informează, producătorul și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.

(2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, importatorii informează imediat și pun la dispoziția Autorității de omologare și Autorității de supraveghere toate informațiile necesare în privința riscului respectiv, precum și informează producătorilor.

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

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

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

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

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

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

(5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), importatorii pun la dispoziția autorităților, toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în limba română sau limba engleză și cooperează în privința eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

Articolul 14. Obligațiile distribuitorilor

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu este conformă cu cerințele din prezenta lege, distribuitorii trebuie să informeze în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și nu le pun la dispoziție pe piața Republicii Moldova pînă cînd conformitatea nu a fost asigurată.

(2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova de către distribuitori nu este în conformitate cu prezenta lege, aceștia au obligația de a informa:

a) producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se întreprind măsurile corective necesare, potrivit prezentei legi, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul;

b) importatorul;

c) Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.

(3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat despre acest fapt producătorul, importatorul, Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței și pune la dispoziția lor toate informațiile detaliate cu privire la riscul grav vizat, precum și despre toate măsurile întreprinse, cu descrierea tuturor măsurilor întreprinse de către producător.

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

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

În sensul prezentei legi, unui importator sau unui distribuitor i se aplică obligațiile care îi revin unui producător în temeiul articolelor 8, 9 și 10, atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață sau este responsabil pentru punerea în exploatare:

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

b) a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate pe baza unei omologări ONU de tip acordate pentru un producător din afara Republicii Moldova și nu poate fi identificat niciun reprezentant al producătorului pe teritoriul țării.

Articolul 17. Identificarea operatorilor economici

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

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

Capitolul III PROCEDURI PENTRU OMOLOGAREA DE TIP

Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip

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

- a) omologarea de tip în etape succesive;
- b) omologarea de tip într-o singură etapă;
- c) omologarea de tip mixtă.

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

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

(4) Omologarea de tip în mai multe etape:

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 19. Cererea de omologare de tip

UE

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

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

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

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

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

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

(4) Autoritatea de omologare refuză o cerere de omologare de tip pentru o desemnare de tip diferită sau pentru o modificare cu privire la o cerere anterioară în cazul în care modificările nu sunt suficiente pentru a constitui un nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

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

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

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

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

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

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

Articolul 20. Dosarul informativ

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

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

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

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

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

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

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

a) în format electronic semnat cu semnătură electronică;

b) pe suport de hârtie semnat olograf.

(4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru fișa de informații și orice altă parte a dosarului informativ și a unui format electronic conform alin.(3).

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

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

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

(3) Cererea de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de dosarul informativ, conținând toate informațiile prevăzute de lege.

(4) O cerere de omologare de tip mixtă, suplimentar la dosarul informativ, conține certificatele de omologare de tip, sau certificatele de omologare ONU de tip și anexele la acestea care sunt necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.

(5) În cazul sistemelor pentru care nu a fost prezentat niciun certificat de omologare de tip sau niciun certificat de omologare ONU de tip, cererea conține, suplimentar la dosarul informativ, informațiile necesare pentru omologarea sistemelor respective în faza de omologare a vehiculului și un raport de încercare în locul certificatului de omologare de tip, sau un certificat de omologare ONU de tip.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(9) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita producătorului, printr-o cerere motivată, să furnizeze documente sau orice informații suplimentare necesare, pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective.

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR PENTRU OMOLOGAREA DE TIP

Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip

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

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

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

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

- a) dosarul informativ prevăzut la art. 20;
- b) rapoarte de încercare;
- c) celelalte documente adăugate la dosarul informativ de către serviciul tehnic sau de către Autoritatea de omologare în îndeplinirea atribuțiilor sale conform prezentei legi.

(5) Autoritatea de omologare:

- a) poate păstra dosarul de omologare în format electronic, care include o descriere de precizie a numărului total al paginilor, formatului fiecărui document și care înregistrează în ordine cronologică orice modificare a omologării naționale de tip;
- b) păstrează dosarul de omologare timp de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip.

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

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

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

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

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

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

Articolul 23. Notificarea privind omologarea de tip

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

(2) Autoritatea de omologare, poate informa autoritățile de omologare din statele membre a Uniunii Europene, despre refuzul acordării sau despre retragerea oricărei omologări naționale de tip, precizând motivele deciziei sale.

Articolul 24. Certificatul de omologare de tip

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

- a) dosarul de omologare prevăzut la art.22 alin.(4);
- b) rapoartele de încercare prevăzute la art. 26 în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori fișa rezultatelor încercărilor în cazul omologării de tip a întregului vehicul;
- c) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, numele și specimenul de semnătură ale persoanei sau persoanelor autorizate să semneze certificatele de conformitate și o declarație privind funcția lor în cadrul persoanei juridice;
- d) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, un specimen completat al unui certificatului de conformitate pentru acel tip de vehicul.

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

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

- (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare național de tip, inclusiv anexele sale;
- (b) redactează descrierea dosarului de omologare conform prevederile art.22 alin.(4);
- (c) emite producătorului, certificatul de omologare de tip completat și anexele sale.
- (4) În cazul omologării de tip a cărei perioadă de valabilitate a fost limitată în sau cu privire la care anumite dispoziții din prezenta lege nu se aplică, certificatul de omologare de tip precizează restricțiile respective sau dispozițiile relevante care nu se aplică.
- (5) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, Autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu menționarea rapoartelor de încercare în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care nu a fost emis niciun certificat de omologare național de tip.
- (6) În sensul alin. (5), Autoritatea de omologare identifică exact în dosarul de omologare cerințele tehnice din actele de reglementare pentru care a fost încercat vehiculul.
- (7) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, Autoritatea de omologare anexează la certificatul de omologare de tip o listă a actelor de reglementare relevante în conformitate cu modelul aprobat.

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

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

(2) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea de tip suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se prevede o astfel de omologare de tip în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

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

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

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

Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 27. Măsurile privind conformitatea producției

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

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

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

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

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

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

Articolul 28. Finanțarea activităților de omologare

(1) Serviciile de omologare sunt prestate contra cost conform tarifelor aprobate de Guvern.

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

(3) Se pot percepe tarife administrative de la serviciile tehnice care solicită desemnarea, pentru acoperirea costurilor aferente evaluării, desemnării și monitorizării acestora.

(4) Veniturile obținute din tarifele prevăzute la alin. (1) și alin. (3) se încasează de către Autoritatea de omologare și se utilizează conform destinațiilor aprobate pentru asigurarea desfășurării activităților prevăzute de prezenta lege.

(5) Modul de stabilire, cuantumul, condițiile de aplicare și utilizare a tarifelor prevăzute la prezentul articol se stabilesc de Guvern.

Capitolul V

MODIFICĂRILE ȘI VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR

Secțiunea 1. Modificările omologării de tip pentru vehicule

Articolul 29. Modificările omologării de tip

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

(2) Autoritatea de omologare:

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

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

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

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

(5) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei să considere că modificările în ceea ce privește datele din dosarul de omologare nu pot fi acoperite de o extindere a omologării

de tip existente, aceasta refuză să modifice omologarea de tip și dispune solicitarea de către producător a unei noi omologări de tip.

Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip

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

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

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

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

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

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

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

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

(4) În cazul unei extinderi conform prevederilor alin. (2), Autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat de omologare național de tip actualizat:

a) care este însoțit de un număr de extindere;

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

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

d) prevede durata de valabilitate, dacă este aplicabil.

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

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

Articolul 31. Încetarea valabilității

(1) Omologarea de tip se eliberează:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(9) La primirea notificării efectuate de producător conform alin.(7), Autoritatea de omologare poate comunica autorităților de omologare ale statelor membre a Uniunii Europene toate informațiile relevante pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz.

(10) În ceea ce privește vehiculele, comunicarea prevăzută la alin.(8), precizează data la care a fost fabricat vehiculul și numărul de identificare („VIN”) al acestuia, corespunzătoare ultimului vehicul produs.

Secțiunea 2. Modificările omologării de tip pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricluri

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

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

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

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

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

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

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

Capitolul VI CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie

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

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

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

b) include data de fabricație a vehiculului;

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

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

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

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

a) modelul certificatului de conformitate;

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

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

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

(7) Persoana autorizată să semneze certificatul de conformitate pe suport de hârtie face parte din personalul producătorului și este autorizată în mod corespunzător să reprezinte

asumarea responsabilității juridice a producătorului cu privire la proiectarea și la fabricația vehiculului sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.

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

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

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

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

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

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

Articolul 35. Certificatul de conformitate în format electronic

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare

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

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

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

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

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

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

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

Capitolul VII TEHNOLOGII SAU CONCEPTE NOI

Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi

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

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

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

b) în cererea de omologare de tip sunt descrise:

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

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

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

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

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

UE

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 38. Ajustarea cadrului de reglementare

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

(2) În cazul în care derogarea acordată în temeiul art.37 se referă la un regulament ONU, Organul central de specialitate din domeniul transporturilor înaintează propuneri pentru modificarea regulamentului ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.

Capitolul VIII
VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI

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

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

(2) Autoritatea de omologare poate decide să exonereze orice tip de vehicul prevăzut la alin.(1) de obligația de a respecta una sau mai multe dintre cerințele prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, doar în cazuri întemeiate, cu condiția că sunt aplicate eficient cerințele alternative.

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

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

a) statului care a acordat omologarea de tip;

b) mențiunea faptului că omologarea este una acordată pentru o serie mică la nivel național.

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitolul IX

OMOLOGĂRI INDIVIDUALE ALE VEHICULELOR

Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor

(1) Prezentul capitol IX nu se aplică vehiculelor incomplete.

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

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

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

(5) Certificatului de omologare individuală a unui vehicul:

- a) i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat;
- b) are mențiunea „Republica Moldova”;
- c) poate conține și alte date relevante.

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

(7) Autoritatea de omologare poate permite introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor care au un certificat de omologare UE individuală în curs

de valabilitate, cu condiția că respectă cerințele aplicabile din prezenta lege și actele de punere în aplicare a prezentei legi.

Articolul 42. Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor

(1) Pentru un anumit vehicul, fie unic sau nu, Autoritatea de omologare poate decide să acorde o derogare de la obligația de a respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, doar în cazuri întemeiate, cu condiția că sunt aplicate efectiv cerințe alternative corespunzătoare.

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

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

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

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

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

Articolul 43. Valabilitatea omologării individuale a vehiculului

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

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

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

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

Articolul 44. Dispoziții specifice

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

PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE

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

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

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

- a) pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete;
- b) nu se folosesc cu scopul de a eluda aplicarea art. 46.

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

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

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

- a) în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării de tip;
- b) în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.

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

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

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

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

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

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

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

- a) cad sub incidența prezentei legi.
- b) îndeplinesc cerințele stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi;
- c) sunt marcate în conformitate cu prevederile art.36;

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

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

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

Capitolul XI **CLAUZE DE SIGURANȚĂ**

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

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

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

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

(1) În cazul în care, în urma efectuării evaluării conform art.48, Autoritatea de supraveghere a pieței constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentei legi, aceasta solicită fără întârziere operatorului economic vizat să ia imediat toate măsurile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă riscul respectiv în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare.

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

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

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

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

UE

(6) Autoritatea de supraveghere a pieței și Autoritatea de omologare, conform competențelor sale, iau toate măsurile restrictive provizorii necesare pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe piața Republicii Moldova, sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema, în cazul în care:

a) operatorii economici nu iau măsuri corective adecvate în termenul prevăzut la alineatele (1)-(3);

b) un risc impune măsuri de acțiune rapidă.

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

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

Articolul 50. Măsuri corective și restrictive

(1) În cazul adoptării măsurilor corective sau restrictive în conformitate cu art.49, autoritatea care dispune aplicarea măsurilor, informează Autoritatea de supraveghere a pieței, autoritatea de înmatriculare și autoritatea de omologare din alt stat, cu privire la constatările sale;

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

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

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

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

Articolul 51. Omologarea de tip neconformă

(1) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că o omologare UE de tip care a fost acordată nu este conformă cu prevederile prezentei legi, autoritatea refuză recunoașterea respectivei omologări de tip.

(2) Autoritatea de omologare notifică refuzul său autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip din statul membru al Uniunii Europene.

(3) Articolele 48, 49 și 50 se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul unei omologări de tip neconforme și care sunt deja puse la dispoziție pe piață.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) Cererea de autorizare include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul fabricării, precum și orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate piesele sau echipamentele.

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

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

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

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

UE

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

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

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

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

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

- a) unei situații de urgență cu un grad de pericol sporit;
- b) în cazul în care producătorul nu răspunde autorității sau nu ia măsurile necesare, după cum a stabilit Autoritatea de omologare.

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

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

Capitolul XII

REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE

Articolul 54. Regulamentele ONU necesare pentru omologarea de tip

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

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

Articolul 55. Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării de tip

(1) Regulamentele ONU sunt recunoscute ca fiind echivalente cu actele de reglementare naționale, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect, sub condiția că Republica Moldova este parte la ele.

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

Capitolul XIII

COMUNICAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 56. Informații destinate utilizatorilor

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

(2) Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile care descriu orice condiție specială sau restricție privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament.

(3) Informațiile prevăzute la alin.(2) sunt puse la dispoziție în manualul de utilizare în limba română.

Articolul 57. Informații destinate producătorilor

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

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

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

Capitolul XIV

ACCESUL LA INFORMAȚIILE PRIVIND REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) pentru vehiculele cu destinație specială;

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

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

(9) Prevederile stabilite în anexa X se aplică cerințelor tehnice referitoare la:

a) accesul la OBD-urile vehiculelor;

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

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

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

(11) Producătorii au obligația să asigure accesibilitatea permanentă a informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic, fapt despre care anunță în prealabil.

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) În cazul unei omologări de tip mixte, în etape succesive sau în mai multe etape, producătorul are obligația de a comunica atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informațiile referitoare la repararea și întreținerea sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză sau privind etapa respectivă.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UE

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

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

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

(1) Autoritatea de omologare poate, în orice moment, să verifice dacă producătorul respectă cerințele stabilite în prezentul capitol XIV și certificatul producătorului de acces la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor menționate în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, în următoarele cazuri:

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

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

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

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

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

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

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

Capitolul XV SERVICIILE TEHNICE

Articolul 63. Autoritatea de omologare responsabilă pentru servicii tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip:

- a) este responsabilă pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivelor servicii tehnice;
- b) decide cazurile când evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice și, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivelor servicii tehnice sunt efectuate de către organismul național de acreditare.

Evaluarea, desemnarea, notificarea serviciilor tehnice este efectuată în **conformitate cu prevederile Legii nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității**

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

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

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

Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice

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

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

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

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

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

(2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1).

(3) Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația Republicii Moldova și dispune de personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care aparțin Autorității de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum este prevăzut la art.68.

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

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

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

Articolul 65. Independența serviciilor tehnice

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

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

(3) O societate comercială sau asociație necomercială care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează, considerate le supune încercărilor sau le inspectează, se consideră că îndeplinesc cerințele prevăzute în alin.(1), cu

condiția ca independența sa și absența oricărui conflict de interese să fie demonstrate Autorității de omologare de tip.

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

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

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

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

Articolul 66. Competența serviciilor tehnice

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

(2) Serviciul tehnic demonstrează Autorității de omologare de tip sau organismul național de acreditare care efectuează evaluarea sau monitorizarea serviciului tehnic respectiv că îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

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

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

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

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

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

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

Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

UE

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

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

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

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

Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului

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

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

(3) Un serviciu tehnic intern îndeplinește următoarele cerințe:

a) a fost acreditat de organismul național de acreditare conform prevederilor prezentei legi și a Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității și îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi;

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

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

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

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

Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice

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

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

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

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

(5) Evaluarea se realizează de către organismul național de acreditare, iar serviciul tehnic solicitant furnizează Autorității de omologareun certificat de acreditare valabil și

UE

raportul de evaluare corespunzător care atestă că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi în ceea ce privește categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită desemnarea.

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

(7) Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice nu depășește termenul de cinci ani.

(8) Autoritatea de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu art.64 alin.(2), demonstrează conformitatea cu prezenta lege printr-o evaluare realizată de auditori independenți.

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

Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice

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

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

(3) În caz de restricționare, de suspendare sau de retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, Autoritatea de omologare păstrează dosarele serviciului tehnic respectiv la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței ori transferă dosarele respective către un alt serviciu tehnic ales de producător de comun acord cu serviciul tehnic respectiv.

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

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

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

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

Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare monitorizează continuu serviciile tehnice pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, 80-81, precum și cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 72. Contestarea competenței serviciilor tehnice

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

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

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

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

Articolul 73. Schimbul de informații cu privire la serviciile tehnice

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

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

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

Articolul 74. Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice

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

(2) Serviciile tehnice au obligația să:

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

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

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

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

Articolul 75. Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea

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

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

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

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

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

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

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

c) activitățile transfrontaliere și subcontractările.

Capitolul XVI DISPOZIȚII FINALE

Articolul 76. Încălcări

(1) Încălcarea prezentei legi poate atrage, în funcție de caz, răspundere civilă, administrativă, contravențională sau penală.

(2) La stabilirea sancțiunilor autoritățile de stat competente iau în calcul ca acestea să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.

(3) În cazul aplicării sancțiunilor ele trebuie să fie proporționale cu gravitatea neconformității și cu numărul de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

(4) În sensul prezentei legi, următoarele tipuri de încălcări săvârșite de operatorii economici și serviciile tehnice sunt supuse sancțiunilor:

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

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

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

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

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

- a) refuzul de a acorda acces la informații;
- b) punerea la dispoziție pe piață de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de documente, certificate de conformitate, plăcuțe ale producătorului sau mărci de omologare în acest scop;
- c) intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.

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

- a) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru conformitatea în funcționare în cadrul omologării de tip privind emisiile;
- b) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule care încorporează dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare care fac ca un vehicul neconform să pară conform cu prezenta lege;
- c) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule din categoriile M1, M2, M3, N1, N2 și N3 care nu dispun de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto privind emisiile de gaze de evacuare în exces sau de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv.

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

Articolul 77. Sancțiuni

(1) În funcție de gravitatea faptei, sancțiunile pot fi aplicate individual sau cumulativ și includ:

- a) avertisment scris – notificare formală privind constatarea unei neconformități minore, fără impact semnificativ, acordându-se un termen determinat pentru remediere;
- b) prescripție – impunerea de măsuri corective și termene ferme de conformare;
- c) interzicerea temporară sau definitivă a introducerii pe piață a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme;
- d) suspendarea activității serviciului tehnic;
- e) suspendare sau retragerea autorizației sau a certificatului de omologare;
- f) amendă;
- g) sesizarea organelor de ocrotire a normelor de drept.

(2) Avertismentul și prescripția se utilizează prioritar pentru abateri minore, fără risc imediat pentru siguranță sau mediu, ori ca etapă premergătoare altor sancțiuni, în lipsa repetării sau intenției.

Articolul 78. Principiile răspunderii și ale individualizării sancțiunilor

(1) Răspunderea pentru încălcarea prezentei legi se efectuează cu respectarea principiilor legalității, proporționalității, gradualității și caracterului disuasiv al sancțiunilor.

(2) Individualizarea sancțiunilor se realizează în baza actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi aprobate de către Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, după caz și ține cont de următoarele criterii:

- a) existența unor încălcări anterioare de același tip;
- b) gradul de cooperare al operatorului economic cu autoritatea competentă;
- c) acțiunile întreprinse de operator pentru reducerea consecințelor neconformității;
- d) beneficiul patrimonial obținut ca rezultat al încălcării;

e) alte circumstanțe relevante.

(3) Aplicarea unei sancțiuni nu exclude dispunerea măsurilor corective necesare restabilirii conformității și prevenirii repetării încălcării.

(4) Clasificarea încălcărilor se efectuează în funcție de întinderea temporală, scara încălcării și niveluri de gravitate:

a) scăzut – prima încălcare sau încălcări izolate, cu impact redus sau nesemnificativ asupra siguranței rutiere, mediului ori sănătății publice, de regulă fără consecințe materiale importante și remediate într-un termen scurt;

b) mediu – încălcare cu impact mai pronunțat sau repetitiv, care poate afecta funcționalitatea ori conformitatea produselor și serviciilor, cu potențial de prejudiciere a interesului public, necesitând măsuri corective substanțiale;

c) sporit - încălcări grave, cu impact semnificativ sau extins asupra siguranței rutiere, mediului, sănătății publice ori interesului economic general, care pot implica riscuri imediate ori prejudicii considerabile și impun măsuri restrictive stricte.

(5) În caz de pluralitate de încălcări, evaluarea se face pentru fiecare faptă separat, iar sancțiunea finală poate fi cumulată sau absorbită, motivat, pentru a rămâne proporțională și disuasivă.

Articolul 79. Evidența sancțiunilor

(1) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței ține câte un registru al tuturor sancțiunilor aplicate și remite, anual, un raport Organului central de specialitate din domeniul transporturilor privind aplicarea sancțiunilor.

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

Articolul 80. Dispoziții tranzitorii

(1) Vehiculele înmatriculate sau piesele componente plasate pe piață pînă la intrarea în vigoare a prezentei legi se consideră conforme cu prevederile legii.

(2) Prezenta lege nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare națională sau UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de intrarea sa în vigoare.

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

(4) Serviciile tehnice vor putea fi desemnate după data intrării în vigoare a prezentei legi dacă respectă cerințele prevăzute în aceasta.

Articolul 81. Modificări

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

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

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

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

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

Articolul 82. Intrare în vigoare și aplicare

(1) Prezenta lege intră în vigoare la 01.01.2029.

(2) Art. 2, 3 și 9-75 se abrogă la momentul aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

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

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

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

(4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, în termen de 24 luni de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, va aduce actele sale în concordanță cu prezenta lege, va elabora și aproba actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, după cum urmează:

- a) modelul pentru fișa de informații și orice altă parte a dosarului informativ și formatul electronic, conform art. 20 alin. (5);
- b) modelul certificatului de omologare de tip și al fișei rezultatelor încercărilor, conform, art. 24 alin. (2);
- c) formatul rapoartelor de încercare, conform art. 26 alin. (3);
- d) modelul certificatului de conformitate pe suport de hârtie, formatul și conținutul acestuia, inclusiv condițiile privind completarea integrală și limitarea restricțiilor de utilizare, conform art. 34 alin. (8);
- e) cerințele tehnice, forma și conținutul plăcuțelor suplimentare, indicațiilor sau simbolurilor cu marcajele de omologare, conform art. 36 alin. (1) lit. b);
- f) certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, conform art. 35 alin. (4);
- g) modelul pentru marca de omologare națională de tip, conform art. 36 alin. (3);
- h) procedura privind acordarea omologărilor de tip prin derogare pentru tehnologii sau concepte noi, conform art. 37 alin. (3);
- i) procedura cu privire la acordarea dreptului prevăzut la art. 37 alin. (1), conform art. 37 alin. (4);
- j) condițiile și procedura de acordare a derogărilor de la cerințele legii pentru vehiculele produse în serii mici, conform art. 39 alin. (2);
- k) cerințele tehnice și procedura de acceptare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în cazul omologării de tip pentru vehicule produse în serii mici, conform art. 39 alin. (3);
- l) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul de omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici, și precizează conținutul și natura derogărilor acordate, conform art. 39 alin. (5);
- m) cerințele și procedura de acordare a omologării individuale a vehiculelor, conform art. 41 alin. (2);
- n) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatele de omologare individuală naționale a vehiculului, conform art. 41 alin. (6);
- o) procedura de acceptare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în cadrul omologării individuale, conform art. 42 alin. (3);
- p) modelul și sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare individuală a vehiculului, art. 42 alin. (6);
- q) clasificarea gravității neconformității și a măsurilor corespunzătoare ale autorităților, conform art. 49 alin. (8);

UE

- r) lista pieselor sau echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale, condițiile de utilizare și restricțiile aplicabile, conform art. 52 alin. (6);
- s) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul de autorizare, conform art. 53 alin. (6);
- t) cerințele și procedura pentru evaluarea serviciilor tehnice, conform art. 66 alin. (5);
- u) cerințele pentru evaluarea serviciilor tehnice, conform art. 66 alin. (4);
- v) procedura de suspendare și retragere a omologării de tip, conform art. 68 alin. (4);
- w) procedura de depunere, examinare și aprobare a cererii de desemnare a serviciilor tehnice, conform art. 69 alin. (1);
- x) procedura de extindere a domeniului de aplicare al desemnării unui serviciu tehnic, conform art. 70 alin. (6);
- y) cerințele și procedura de monitorizare continuă a serviciilor tehnice, art. 71 alin. (1).

(5) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, în termen de 24 luni de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, vor aduce actele sale în concordanță cu prezenta lege, vor elabora și aproba:

- a) Regulamentele cu privire la individualizarea și aplicarea sancțiunilor pentru faptele ce constituie încălcări conform prezentei legi, conform art. 78 alin.(2);
- b) Registrele sancțiunilor, conform art. 79 alin. (1).

(6) Autoritățile publice competente nu refuză acordarea omologării de tip pentru un nou tip de vehicul și nu interzic înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în exploatare a unui vehicul nou care este conform cu dispozițiile prezentei legi, pînă la data intrării în vigoare a prezentei legi, dacă acest lucru e solicitat de producător.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

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

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de act normativ este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere, a fost elaborat în vederea executării prevederilor: - pct. nr. 285 din Planul Național de Reglementare pentru anul 2025, aprobat prin HG nr. 841/2024; - pct. 13 și 15 Capitolul 1. Libera circulație a bunurilor a Clusterului 2. Piața internă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Adoptarea prezentului act normativ are ca obiectiv principal transpunerea în legislația națională a cadrului juridic european și internațional în materie de omologare și supraveghere a pieței, în speță: (1) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate acestor vehicule; (2) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor. În același timp, proiectul transpune la nivel național și prevederile Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții – ratificat prin Legea nr. 111/2016¹ și Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule, – ratificat prin Legea nr. 309/2006². Prezentul proiect de lege creează cadrul normativ necesar pentru armonizarea cerințelor tehnice, a procedurilor de omologare și a mecanismelor de supraveghere a pieței naționale, cu standardele Uniunii Europene și cu angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Evoluțiile economice și tehnice din sectorul vehiculelor rutiere, precum și angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova, relevă insuficiențe majore în modul actual de reglementare a pieței vehiculelor, sistemelor și componentelor acestora. În lipsa unui sistem național de omologare de tip și omologare individuală, activitățile de admitere pe piață a vehiculelor se desfășoară fragmentat, fără o coordonare instituțională clară, ceea ce generează

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

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

consecințe negative asupra siguranței rutiere, mediului, competitivității economice și drepturilor consumatorilor.

Republica Moldova este în prezent dependentă în totalitate de importul vehiculelor și componentelor, în condițiile inexistenței unei industrii autohtone dezvoltate. Această dependență, coroborată cu lipsa unor proceduri normative moderne de omologare, determină un cadru de reglementare incomplet și nealiniat standardelor europene, în timp ce cererea pentru vehicule înregistrează un trend ascendent.

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

1. Lipsa unui sistem național de omologare a vehiculelor rutiere

În prezent, în Republica Moldova nu există un sistem funcțional de omologare de tip și omologare individuală a vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate. Procedurile existente sunt limitate la identificarea vehiculului în procesul de înmatriculare, realizată de Agenția Servicii Publice (ASP), fără o verificare completă a conformității tehnice și de siguranță înainte de plasarea pe piață.

Această lacună generează o serie de riscuri:

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

2. Fragmentarea atribuțiilor între autorități și lipsa unui coordonator național

Atribuțiile privind admiterea pe piață sunt dispersate între mai multe autorități, iar unele elemente în general nu sunt supuse verificărilor și controlului:

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

Lipsa unei autorități de omologare desemnate duce la incoerență în aplicarea regulilor, lipsa schimbului de date și vid de responsabilitate în supravegherea conformității tehnice.

3. Cadrul normativ insuficient și depășit

Articolele 8 și 39 din Legea nr. 131/2007 reprezintă doar o reglementare-cadru, care nu instituie proceduri de omologare de tip, nu creează mecanisme de certificare, nu stabilesc criterii pentru serviciile tehnice, nu prevăd proceduri de recunoaștere a omologărilor UE/CEE-ONU și nu acoperă cerințele actuale privind protecția mediului, noile tehnologii și digitalizarea sistemelor vehiculului.

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

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

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

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

6. Evoluția tehnologică accelerată a vehiculelor - Vehiculele moderne includ sisteme electronice avansate, sisteme de asistență la conducere, motoare și echipamente complexe care au ca scop creșterea nivelului de siguranță pentru conducătorii auto, dar și reducerea impactului de mediu. Acest progres tehnic depășește competențele actuale ale instituțiilor implicate în supravegherea tehnică, neexistând o procedură clară pentru evaluarea tehnologiilor noi.

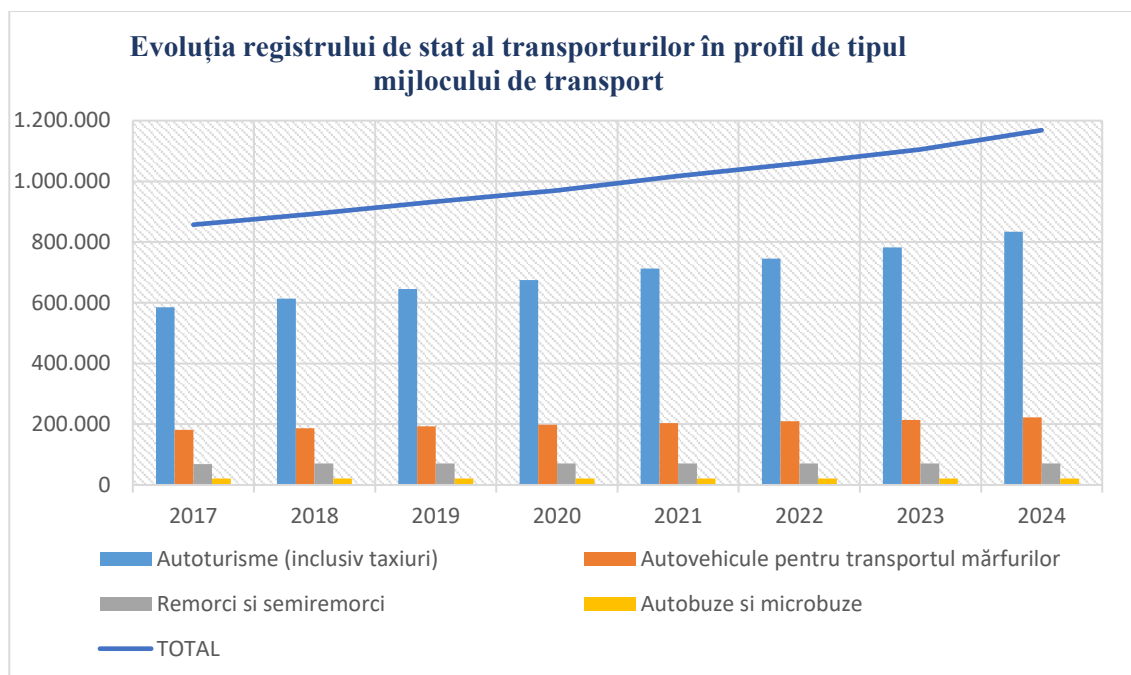
7. Consecințe directe asupra cetățenilor și mediului – lipsa unui sistem de omologare a vehiculelor rutiere și a unui sistem de supraveghere a pieței face ca consumatorul să nu fie protejat, iar lipsa unor condiții pentru acces la piață de cele mai dese ori conduce la reparații frecvente și costisitoare, vehicule rulate cu istorii tehnice incerte, emisii poluante sporite, accidente rutiere din cauza defecțiunilor tehnice, imposibilitatea valorificării recunoașterii mutuale cu statele UE.

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

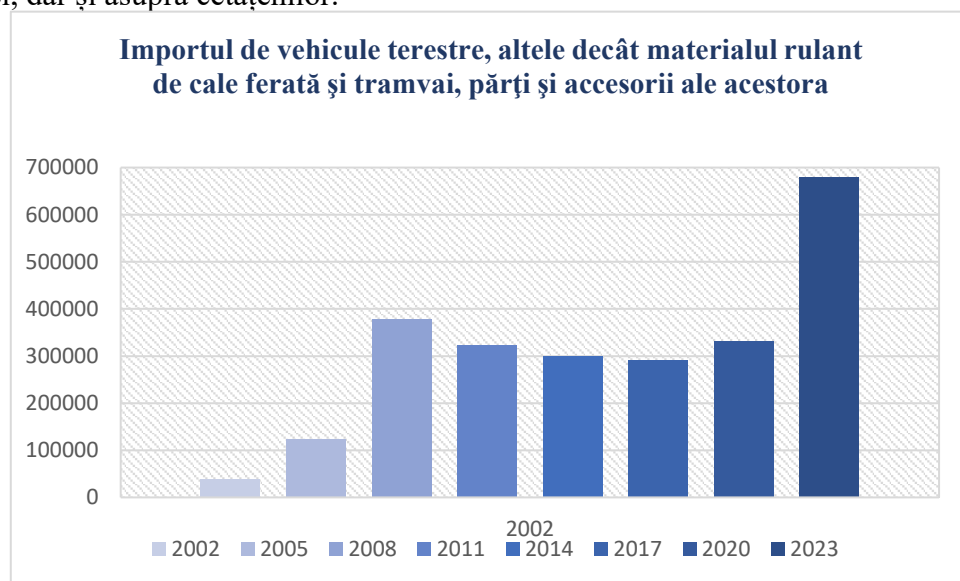
În conformitate cu datele din Registrul de Stat al Transporturilor la data de 01.12.2025 în Republica Moldova sunt înregistrate 1.168.483 unități, iar numărul acestora este în creștere de la an la an. Această tendință se menține pe parcursul ultimilor 10 ani, în pofida condițiilor impuse la importul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

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

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



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



Actualmente, în Republica Moldova nu există omologarea de tip și cea individuală a vehiculelor rutiere și acest sistem este necesar pentru a fi creat pe teritoriul țării, în scopul permiterii unui comerț liber între Republica Moldova și Uniunea Europeană pentru toate categoriile de vehicule, creând condiții egale pentru toți actorii.

Articolul 8 al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, reprezintă o primă abordare a problemei omologării vehiculelor. Astfel, în competențele MIDR, se include elaborarea reglementărilor tehnice de construcție, reconstrucție și reutilare a vehiculelor, elaborarea condițiilor tehnice și a metodologiei de omologare, de prestare a serviciilor de reparație și întreținere tehnică, de inspecție tehnică periodică, precum și de certificare a echipamentelor și subansamblurilor vehiculelor, în vederea admiterii în traficul rutier.

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

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

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

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

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

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

Ca rezultat, în prezent, avem următoarea situație:

- producția autohtonă practic nu există, iar unele companii care activează în domeniul „Automotive” sunt în zonele economice libere, fiind destinată doar exportului;
- lipsește un sistem de omologare/certificare care ar permite producerea unor vehicule sau modificarea constructivă a acestora;
- plasarea pe piață a vehiculelor rutiere și pieselor componente nu este reglementată;
- nu este desemnată instituția de supraveghere a pieței;

- lipsa unui sistem centralizat de acumulare a datelor pentru monitorizarea și verificarea corespunderii vehiculelor rutiere și sistemelor componente.

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

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

Pentru a garanta că încercările și rapoartele furnizate de serviciile tehnice nu sunt afectate de influențe nelegitime, este esențial ca organizarea și funcționarea acestora să asigure deplină imparțialitate și independență. Totodată, pentru a putea atinge obiectivele într-un mod coerent și sistematic, serviciile tehnice trebuie să dispună de un sistem de management adecvat.

Sub aspect procesual sistemul de omologare presupune implicarea mai multor autorități cu funcții cheie, precum și a importatorilor de vehicule sau piese de schimb. Astfel atribuțiile de coordonare a acestui proces urmează a fi îndeplinite de autoritatea de omologare, care urmează a fi desemnată prin proiect.

În cazul vehiculelor rulate, procedura urmează să prevadă că acestea sunt exceptate de la obligativitatea de a fi supuse omologării dacă îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

- au fost omologate într-un stat membru al Acordurilor de la Geneva;
- au fost înmatriculate ultima dată într-un stat membru al Acordurilor de la Geneva;
- nu au suferit modificări constructive în raport cu datele înscrise în certificatul de înmatriculare/înregistrare/omologare.

Dezvoltarea și implementarea unui sistem național de omologare aliniat la cerințele Uniunii Europene ar permite facilitarea importului de vehicule din țările membre, deoarece față de acestea poate fi aplicată procedura de recunoaștere automată a certificatelor de omologare. Iar în perspectivă va crea premisele pentru dezvoltarea industriei constructoare de mașini și piese componente.

La nivel european de mai bine de 20 de ani funcționează două sisteme de certificare și aprobare de model a vehiculelor rutiere, unul bazat pe Regulamentele și Directivele Uniunii Europene și altul în baza Reglementărilor aprobate sub egida Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite, în baza Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, întocmit la Geneva la 20 martie 1958. Republica Moldova a aderat la Acordul menționat prin Legea nr. 111 din 27.05.2016.

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

practică comună. În multe Directive și Regulamente ale Uniunii Europene fiind făcute trimiteri la Regulamentele CEE-ONU.

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

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

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

În acest sens, pentru a asigura că toate autovehiculele rutiere și părțile componente ale acestora respectă nivelul de siguranță, a cerințelor tehnice și constructive impuse de reglementările naționale și internaționale, este necesară crearea unui sistem eficient de omologare și certificare. Pentru sporirea siguranței rutiere, precum și pentru introducerea unei clarități pe această piață este necesară crearea sistemului național de omologare a vehiculelor rutiere, care ar permite admiterea spre înmatriculare doar a autovehiculelor care corespund cerințelor de omologare de tip și care sunt destinate pentru exploatare pe teritoriul Europei.

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

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

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

(a) Principalele prevederi ale proiectului:

Obiectivul general - Proiectul de act normativ instituie un cadru de reglementare pentru omologarea de tip și omologarea individuală a vehiculelor rutiere (categoriile M, N, O și L), a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și pentru supravegherea pieței vehiculelor, pieselor și echipamentelor. Cadrul este aliniat practicilor și standardelor UE/CEE-ONU și corectează lacunele actuale (inexistența omologării de tip/individuale, vidul de reglementare pentru piese, control normativ fragmentar).

Competențe ale autorităților

- Organul central de specialitate în transporturi (MIDR) primește un rol de autoritate de reglementare și va elabora actele subordonate (ex. regulamente, instrucțiuni, ordine), coordonează și monitorizează implementarea legii;
- Autoritatea de omologare (Agenția Servicii Publice) devine responsabilă de emiterea omologărilor de tip (vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată) și a omologărilor individuale. ASP va gestiona Registrul național al omologărilor și colaborarea cu autorități omoloage din alte state, va desemna și va monitoriza serviciile tehnice.

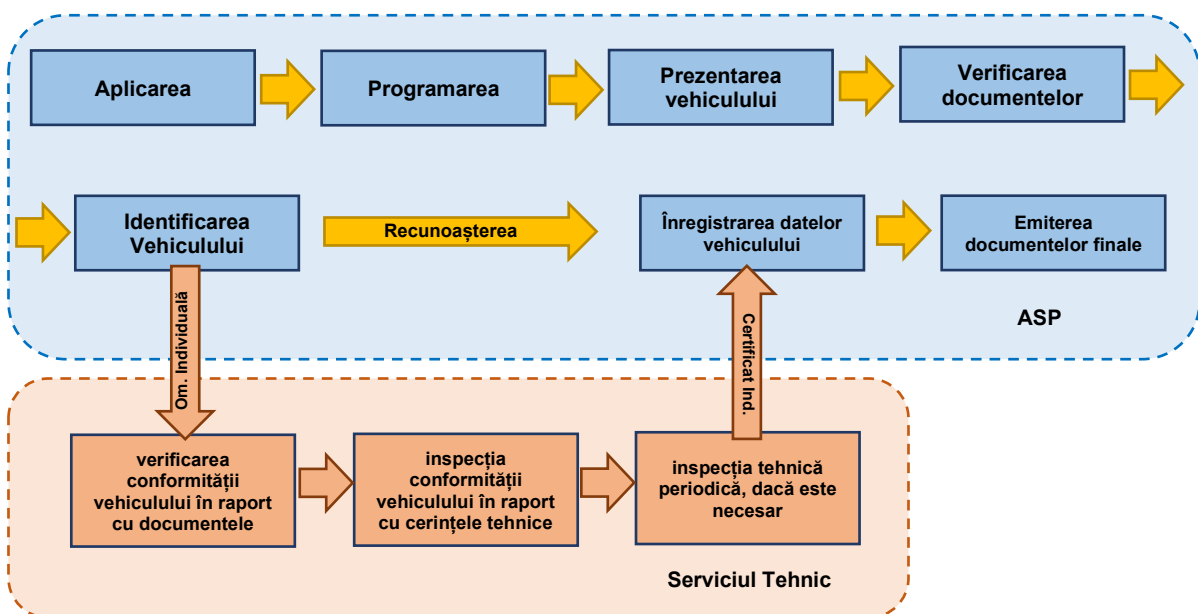
- Autoritatea de supraveghere a pieței (Agenția Națională Transport Auto) obține atribuții de control asupra vehiculelor, pieselor și echipamentelor supuse omologării, prelevarea de eșantioane, încercări, verificări și dispunerea de măsuri corective ș.a.

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

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

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

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



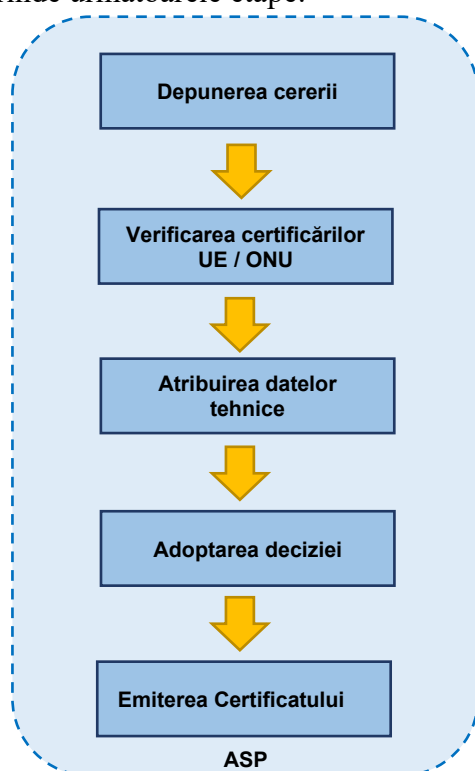
(ii) *Omologarea de tip* - Omologarea de tip reprezintă procedura prin care Autoritatea de omologare verifică, la nivel documentar, conformitatea vehiculelor noi importate sau modificate în Republica Moldova, înainte de plasarea lor pe piață și înmatriculare. Procesul se bazează pe evaluarea certificatelor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

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

Procesul asigură:

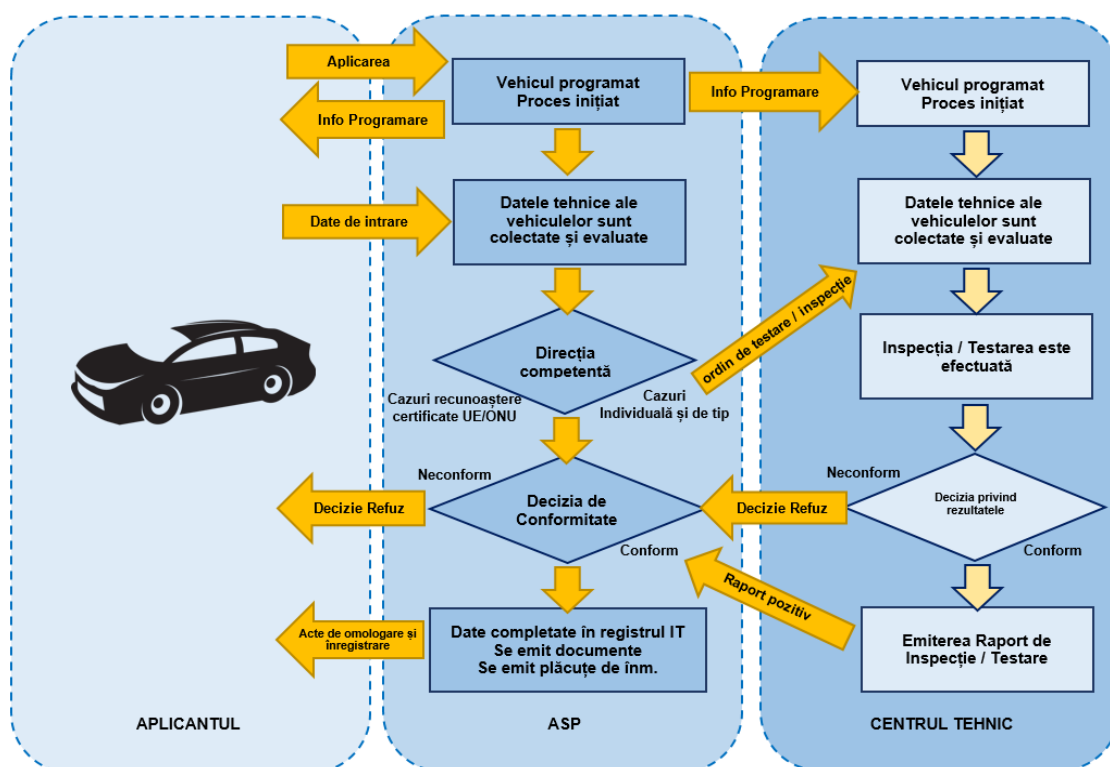
- 1) încadrarea Republicii Moldova într-un sistem compatibil cu standardele UE/ONU,
- 2) creșterea siguranței vehiculelor introduse pe piață,
- 3) un mecanism predictibil pentru importatori și producători,
- 4) o bază tehnică uniformă pentru evidență și fiscalitate.

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



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

(iii) Procesele pentru activitățile de omologare a vehiculelor



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

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

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

Măsuri de asigurarea a aplicării legii – proiectul stabilește un mecanism dual de sancționare pentru acțiunile și inacțiunile aferente procesului de omologare a vehiculelor. Astfel, se propune aplicarea după caz, circumstanțe, natura juridică și gravitate a sancțiunilor contravenționale și a sancțiunilor administrative. Totodată, complexitatea procedurii omologării vehiculelor nu poate fi acoperită doar de Codul Contravențional, având în vedere că există situații când urmează a fi aplicate și sancțiuni administrative. Proiectul legii operează cu următoarele propuneri:

„În funcție de gravitatea faptei, sancțiunile pot fi aplicate individual sau cumulativ și includ:

- a) avertisment scris – notificare formală privind constatarea unei neconformități minore, fără impact semnificativ, acordându-se un termen determinat pentru remediere;*
- b) prescripție – impunerea de măsuri corective și termene ferme de conformare;*
- c) interzicerea temporară sau definitivă a introducerii pe piață a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme;*
- d) suspendarea activității serviciului tehnic;*
- e) suspendare sau retragerea autorizației sau a certificatului de omologare;*

f) amendă, în cuantum între [.....lei] și [.....lei];

g) sesizarea organelor de ocrotire a normelor de drept.

(i) *Forma de răspundere propusă* - Sancțiunile contravenționale reprezintă doar una dintre formele răspunderii administrative. În paralel, legislația națională consacră existența sancțiunilor administrative prevăzute în legi speciale, aplicabile în domenii tehnice sau economice, de către un șir de autorități publice. Ele se deosebesc de sancțiunile stabilite în Codul contravențional.

(ii) *Practica legislativă existentă* - Există un șir de normative care prevăd sancțiuni pecuniare administrative, independente de Codul contravențional. Printre cele mai relevante exemple remarcăm:

- Legea nr. 75/2020 privind procedura de constatare a încălcărilor în domeniul prevenirii spălării banilor și finanțării terorismului și modul de aplicare a sancțiunilor și Legea 308/2017 cu privire la prevenirea și combaterea spălării banilor și finanțării terorismului (BNM, CNPF, Serviciul Prevenirea și Combaterea Spălării Banilor) competența de a aplica amenzi administrative și alte măsuri corective entităților raportoare;
- Legea concurenței nr. 183/2012 – Consiliul Concurenței aplică amenzi până la 4% din cifra de afaceri a întreprinderilor implicate în practici anticoncurențiale;
- Legea nr. 202/2017 privind activitatea băncilor (art. 141), BNM aplică sancțiuni financiare și restrictive instituțiilor bancare, publicând deciziile pe pagina sa oficială.
- Legea nr. 171/2012 privind piața de capital (art. 144), CNPF aplică sancțiuni pecuniare și măsuri administrative (interdicții, suspendări, revocări).
- Legea nr. 164/2025 cu privire la energia electrică, ANRE aplică amenzi și măsuri corective operatorilor licențiați;
- Prin urmare, modelul sancțiunilor administrative propuse în proiectul legii nu este o noutate sau excepție, însă este o practică consolidată în legislația națională.

(iii) *Principiul eficienței, proporționalității și disuasivității* - Regulamentele (UE) 2018/858 și 168/2013 impun statelor membre obligația de a institui sancțiuni „efective, proporționale și disuasive” împotriva operatorilor economici care pun pe piață vehicule sau componente neconforme, iar aplicarea exclusivă a Codului contravențional nu ar satisface aceste cerințe, din motivul potențialei ineficiențe juridice, în cazul în care amenziile contravenționale au un cuantum fix și limitat, de regulă între 60 și 300 unități convenționale (3 000 – 15 000 lei) cu posibilitatea diminuării sumei amenzii până la jumătate. Pentru un producător sau importator de vehicule, aceste sume sunt neglijabile comparativ cu profiturile comerciale generate de vânzarea produselor neomologate. În consecință, unii operatori, în anumite cazuri, ar prefera să plătească amenda și să continue activitatea neconformă. În cazul în care se va aplica mecanismul propus în proiect, sancțiunile administrative ar permite stabilirea unor amenzi proporționale raportate la valoarea bunurilor neconforme sau la alți indicatori stabiliți de stat, ceea ce va crea un efect eficient de conformare și va asigura tratament echitabil între operatori mari și mici. Prin urmare, sancțiunile administrative propuse prin proiect nu substituie, ci completează mecanismul contravențional, oferind statului un instrument eficient și proporțional. Pentru asigurarea coerenței textului proiectului se vor analiza suplimentar componentele contravențiilor existente.

Supravegherea pieței - proiectul legii prevede un regim clar în raport cu piese și echipamentele, inclusiv interzicerea plasării pe piață a componentelor neconforme sau a echipamentelor care afectează negativ siguranța sau mediul. ANTA poate preleva eșantioane, dispune încercări/inspecții și aplică măsuri pentru protecția interesului public (siguranță, sănătate, mediu etc.).

Digitalizare și transparență - Se instituie registrul național al omologărilor, administrat de Autoritatea de omologare, care la rândul său va fi interoperabil cu alte registre de stat pentru trasabilitate și control.

(b) Evidențierea elementelor noi în proiect:

Introducerea procedurilor de omologare - proiectul de lege instituie la nivel național, un sistem funcțional de omologare pentru punerea pe piață, înmatriculare și exploatare a vehiculelor și părților componente. Se reglementează omologarea de tip (pentru producția de serie, inclusiv vehicule complete, incomplete și completate, cu posibilitatea omologării pe etape) și omologarea individuală (pentru vehicule unice, serii mici etc.).

Un regim juridic distinct pentru piese și componente - piața secundară va cădea sub incidența cerințelor și reglementărilor tehnice clare și verificabile. Plasarea pe piață a pieselor neconforme va fi interzisă. Se va trece de la reguli generale de protecție a consumatorilor la standarde tehnice obligatorii care vor putea fi verificate de către autoritățile competente.

Conformitatea producției - proiectul legii stabilește standarde clare pentru asigurarea conformității producției și se asigură menținerea concordanței cu tipul aprobat. În cazul abaterilor proiectul stabilește expres aplicarea unui regim standardizat de măsuri corective, cum ar fi de la remediere și rechemări în service pînă la suspendarea sau retragerea omologării.

Desemnarea și supravegherea serviciilor tehnice - Serviciile tehnice vor fi desemnate pe criterii stricte de competență, imparțialitate și independență, în baza sistemelor proprii de management adecvat. Proiectul prevede evaluări obligatorii la desemnare și periodice în perioada ulterioară, în scopul garantării calității încercărilor și a inspecțiilor.

Registru național al omologărilor și transparența - Proiectul propune crearea Registrului național al omologărilor și se introduc obligații de transparență, cum ar fi publicarea periodică a rezumatelor reexaminărilor și evaluărilor efectuate către de autorități.

Acceptarea metodelor de încercare virtuală – Conform prevederilor proiectului, în unele cazuri specifice se admit metode de încercare virtuală, pentru a reduce costurile și durata evaluărilor.

(c) Desemnarea autorităților naționale pentru omologarea vehiculelor și supravegherea pieței:

Prevederile din prezentul proiect de lege și Nota de argumentare, inclusiv prezenta secțiune, se bazează pe o parte din recomandările formulate în „Raportul privind recomandările privind implementarea eficientă a Acordului din 1958 în Moldova” care a fost elaborat ca raport pentru Divizia de Transport Durabil a CEE-ONU. (ONU, Geneva, 2025).

Implementarea unui sistem modern de omologare a vehiculelor presupune, ca prim pas, desemnarea clară a autorităților competente pentru derularea procedurilor administrative și tehnice necesare admiterii vehiculelor în trafic și supravegherii pieței. Această etapă constituie fundamentul operațional al alinierii Republicii Moldova la standardele UE și la Acordul ONU din 1958.

Pentru ajustarea corectă a arhitecturii instituționale, a fost analizată structura pieței auto naționale, incluzând: volumul parcului auto, nivelul importurilor de vehicule noi și rulate, numărul vehiculelor modificate, distribuția teritorială a înmatriculărilor și capacitatea actuală a instituțiilor din domeniu. Aceste date permit definirea tipurilor de omologare aplicabile (omologare de tip, omologare individuală, recunoaștere UE/ONU) și dimensionarea realistă a autorităților responsabile.

Potrivit proiectului de lege se propune:

- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) elaborează politica și cadrul normativ;

- Agenția Servicii Publice (ASP) dispune de infrastructura administrativă și tehnică necesară omologării;

- Agenția Națională Transport Auto (ANTA) exercită atribuțiile de supraveghere a pieței la plasare pe piață a vehiculelor rutiere și pieselor componente.

Pe baza analizei instituționale și a recomandărilor misiunii ONU (care în 2024 a evaluat modul de implementare a prevederilor Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții și Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule), se propune următoarea structură:

- ASP – Autoritate de Omologare, responsabilă pentru omologarea de tip, omologarea individuală și recunoașterea omologărilor UE/ONU;

- ANTA – Autoritate de Supraveghere a Pieței, responsabilă pentru verificarea conformității vehiculelor introduse pe piață și aplicarea măsurilor corective.

Pentru implementarea practică a sistemului, se propune desemnarea a trei centre regionale ASP, în funcție de fluxul de înmatriculare și distribuția geografică, după cum urmează:

- Chișinău – centru național (laborator fix și un laborator mobil),

- Bălți – centru regional Nord (laborator mobil),

- Cahul – centru regional Sud (laborator mobil).

Modelul de personal recomandat pentru Republica Moldova, conform evaluării proprii și a experților ONU, este de circa 25 specialiști, distribuiți după cum urmează:

- 15 specialiști – omologare individuală și recunoaștere vehicule rulate,

- 6 specialiști – omologare de tip și recunoaștere vehicule noi,

- 2 inspectori – supravegherea pieței,

- 2 specialiști – desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice.

Structura propusă este ajustată la dimensiunea pieței auto din Republica Moldova și este aliniată modelelor utilizate în statele membre ale UE, asigurând atât eficiență operațională, cât și sustenabilitate financiară.

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

Opțiunea 1 - Menținerea status quo-ului (opțiunea „a nu face nimic”) - păstrarea cadrului de reglementare actual ar accentua lipsa de standardizare și de uniformizare în admiterea pe piață și în exploatare a vehiculelor și a părților componente. În lipsa unor reguli tehnice obligatorii și a unei autorități de omologare distincte, ar crește riscul plasării pe piață a pieselor și echipamentelor necertificate, al admiterii în exploatare a vehiculelor care nu corespund tipului aprobat și al modificărilor constructive necertificate. În același timp, nu ar exista instrumente eficiente pentru rechemări sau măsuri corective sau retrageri din circulație. Ca urmare a analizei opțiunea de a nu face nimic nu poate fi recomandată deoarece aceasta poate duce la următoarele consecințe:

- Lipsa standardizării și uniformității omologării - fără reguli clare și uniforme, poate duce la amplificarea problemei plasării pe piață a diferitor componente și echipamente în lipsa certificării oficiale.

- Posibilitatea admiterii în trafic a unor vehicule rutiere ce nu corespund tipului aprobat.

- Excluderea în continuare a posibilității agenților de a efectua modificări constructive ne certificate a autovehiculelor.

Opțiunea 2 – Recunoașterea automată a tuturor omologărilor externe - Acceptarea automată a tuturor omologărilor externe fără constituirea unei autorități naționale și fără mecanisme interne de supraveghere a pieței ar lăsa un vid de reglementare instituțional la nivel național. În acest caz, nu ar exista competența națională pentru rechemări sau retrageri rapide, pentru controlul pieselor și echipamentelor sau pentru intervenții în raport cu modificările constructive. Urmînd acest scenariu se încalcă însăși logica proiectului de lege și nu se asigură protecția interesului public pe teritoriul național.

Opțiunea 3 – Adoptarea reglementărilor propuse (opțiunea recomandată)

Adoptarea integrală a cadrului propus, ar elimina lacunele existente și ar alinia legislația Republicii Moldova la practicile UE/CEE-ONU fără careva bariere inutile. În baza acestei opțiuni recomandate ar fi introduce un șir de reglmentări noi după cum este explicat în subsecțiunea 3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi.

După evaluarea opțiunilor, singura soluție care răspunde integral nevoilor identificate este instituirea unui cadru național complet aliniat la standardele UE, ce va servi drept o bază normativă solidă cît pentru omologarea vehiculelor și părților componente, atît și pentru o supraveghere a pieței eficientă și protecția drepturilor consumatorului. Oricare dintre alternativele analizate lasă neacoperite necesități privind siguranța, mediu sau supraveghere și nu oferă un nivel suficient de protecție a interesului public.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Se accentuează, că odată cu dezvoltarea pieței și înăsprirea condițiilor de acces, a normelor de siguranță și de poluare în Uniunea Europeană, crește riscul ca pe piața națională să fie introduse vehicule, neacceptate pe piețele UE. Totodată, pentru a reduce impactul asupra cetățenilor și mediului de afaceri, proiectul de lege prevede că certificatele de omologare și de conformitate eliberate de către alte state semnatare a Acordurilor de la Geneva sunt recunoscute și urmează să fie supuse doar procedurii de înregistrare / recunoaștere. Astfel, se protejează cetățenii și mediul de afaceri, fără însă a bloca fluxurile comerciale.

Implementarea proiectului de lege va avea ca și impact clarificarea și separarea rolurilor și competențelor între instituțiile publice:

- Organul central de specialitate în domeniul transporturilor (MIDR) – urmează să asigure reglementarea procesului de omologare, elaborarea de acte subsecvente, notificarea UE/CEE-ONU și monitorizarea implementării prevederilor legii;

- Autoritatea de omologare (ASP) – urmează să asigure organizarea și desfășurarea omologărilor de tip/individuale, gestionarea Registrului național al omologărilor, recunoașterea certificatelor externe;

- Autoritatea de supraveghere a pieței (ANTA) – urmează să asigure controale, eșantionări și încercări pentru produse/vehicule puse la dispoziție pe piață, măsuri corective și rechemări, raportare periodică.

Impactul bugetar va consta în (a) dezvoltarea infrastructurii IT, în privința dezvoltării și integrării Registrului național al omologărilor și interconectarea cu registre existente (ex. înmatriculare, importuri), cu acces sigur pentru autorități; (b) resurse umane calificate, și anume prin pregătirea echipelor pentru omologare, supraveghere și control, inclusiv formare profesională pe noile procedure aplicabile; (c) elaborarea procedurilor și ghidurilor, în vederea detalierii standardelor operaționale pentru evaluarea documentației, recunoaștere certificatelor externe, criterii de desemnare și supraveghere a serviciilor tehnice ș.a.

Conform proiecției financiare și analizei costurilor de implementare reflectat în punctul 4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative, de mai jos, investițiile inițiale dar și cheltuielile administrative se estimează să fie parțial acoperite prin tarife de omologare și recunoaștere, contribuții aferente supravegherii pieței și posibilitatea asistenței externe. Utilizarea serviciilor tehnice desemnate limitează investițiile directe ale statului în echipamente de încercare, statul concentrându-se pe supraveghere și asigurarea implementării eficiente a legii. Va fi necesar elaborarea și adoptarea setului de acte de reglementare subordonat legii (regulamente, instrucțiuni etc.), punerea în funcțiune a registrului, desemnarea serviciilor tehnice și aplicarea perioadelor de tranziție.

Cooperare interinstituțională are un rol important în tot procesul de omologare. Eficiența depinde de protocoale de schimb de date între ASP, ANTA, organul central de specialitate și, după caz, alte autorități publice. Interoperabilitatea va reduce dublările, va accelera verificările și va descuraja plasarea pe piață a vehiculelor și apieselor neconforme.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Prezenta estimare a costurilor se bazează pe Impactul Financiar și Argumentarea Costurilor Estimative întocmit în conformitate cu Metodologia de analiză a impactului de reglementare, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 574/2024 (numită în continuare – „Analiza impactului financiar” și care se anexează la prezenta de Notă de fundamentare).

Analiza are ca scop determinarea impactului financiar asupra bugetului public național generat de implementarea proiectului de lege privind omologarea vehiculelor și a părților, sistemelor și echipamentelor acestora, precum și de instituirea mecanismelor instituționale corespunzătoare - Autoritatea de Omologare și Autoritatea de Supraveghere a Pieței.

Evaluarea urmărește (1) cuantificarea cheltuielilor necesare pentru organizarea, funcționarea și dotarea autorităților competente, (2) estimarea veniturilor bugetare potențiale provenite din taxele și tarifele pentru serviciile de omologare, (3) analiza raportului cost - beneficiu și a sustenabilității financiare a sistemului propus, (4) identificarea surselor de acoperire financiară și a eventualelor economii la bugetul de stat.

Analiza financiară estimează la această etapă că implementarea sistemului național de omologare a vehiculelor și a componentelor este viabilă economic, sustenabilă bugetar și justificată în contextul alinierii Republicii Moldova la standardele și practicile Uniunii Europene.

În baza proiecției financiare modelată pentru perioada I-ul an – III-lea an, concluziile sunt următoarele:

a) Investiția de capital necesară pentru crearea și operaționalizarea infrastructurii tehnice (laborator central, trei laboratoare mobile, echipamente IT și platforma digitală) este de aproximativ 16,2 milioane lei, conform Tabelului 13 din Analiza impactului financiar.

Aceasta constituie o investiție unică, necesară pentru punerea în funcțiune a autorității de omologare și a sistemului informatic de gestionare. Astfel, Implementarea sistemului estimativ necesită:

- 1 laborator fix (Chișinău) – 4,5 mln. lei
- 3 laboratoare mobile regionale – 7,5 mln. lei
- Echipamente IT / servere – 1,2 mln. lei
- Platformă digitală unică – 3,0 mln. lei
- Investiția totală inițială: cca. 16,2 mln. lei.

b) Veniturile anuale estimate - generate prin tarifele de omologare sunt estimate la 28–32 milioane lei, cu creștere anuală moderată (cca.5%), conform Tabelului 6 și Tabelului 15 din Analiza impactului financiar. Acest nivel este comparabil cu structura tarifelor practicate în statele UE și permite autofinanțarea. Pe baza tarifelor adaptate contextului socio-economic al Republicii Moldova (vezi Tabelul 6 din Analiza impactului financiar). Conform Tabelului 15, veniturile totale anuale (inclusiv contribuții sociale și medicale) sunt:

- 31,03 mln. lei în anul I
- 32,43 mln. lei în anul II
- 33,99 mln. lei în anul III

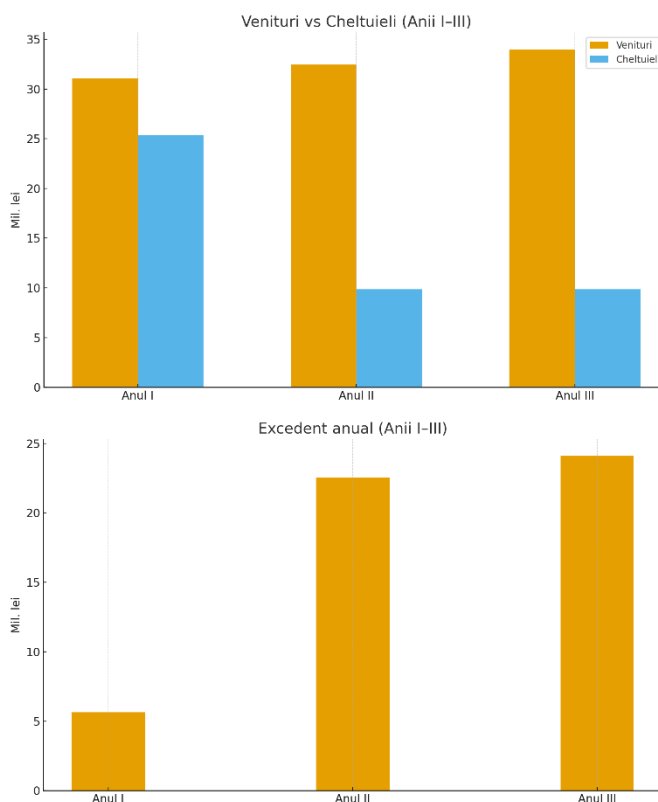
c) Cheltuielile curente - (personal, logistică, operațional, instruire etc.) se estimează, începînd cu Anul II, la aproximativ 9,88 milioane lei/an, și

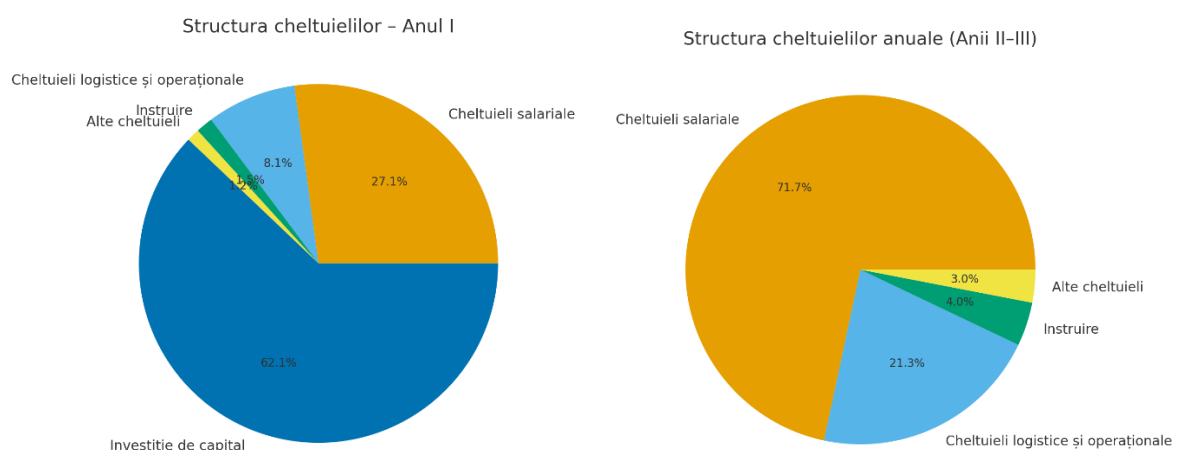
sunt acoperite integral din veniturile proprii, fără necesitatea alocării resurselor suplimentare din bugetul de stat. Structura acestor cheltuieli este prezentată în **Tabelele 11, 12 și 14** din Analiza impactului financiar. Pe baza acestora:

- cheltuieli salariale - 7,08 mln. lei/an
- cheltuieli logistice și operaționale – 2,10 mln. lei/an
- total cheltuieli curente: 9,88 mln. lei/an

În Anul I, cheltuielile totale sunt majorate de investiția unică:

- 25,38 mln. lei (inclusiv investiția de 16,2 mln. lei)
- 9,88 mln. lei/an în anii 2–3





d) Perioada de recuperare a investiției - este estimată la 1,5–2 ani, datorită excedentului anual de cca. 21–23 milioane lei, conform calculelor din Tabelul 17 din Analiza impactului financiar. După recuperarea investiției, sistemul devine complet autosuficient, cu resurse disponibile pentru modernizare și extindere. Conform Tabelului 15 din Analiza impactului financiar:

Conform Tabelului 15 și Tabelului 17:

- excedent Anul I: 4,95 mln. lei
- excedent Anul II: 22,55 mln. lei
- excedent Anul III: 24,11 mln. lei

Excedentul cumulat până la sfârșitul anului 2029 este de 51,61 mln. lei, astfel, investiția se recuperează complet în 1,5–2 ani.

e) Impactul bugetar total este pozitiv pe întreaga perioadă analizată. Pe întreaga perioadă analizată, impactul este pozitiv:

- 4,95 mln. lei în Anul I
- 22,55 mln. lei în Anul II
- 24,11 mln. lei în Anul III. Administrarea devine sustenabilă și autonomă din Anul II.

f) Beneficiile includ reducerea vehiculelor neconforme și creșterea siguranței rutiere, reducerea costurilor de neconformitate și creșterea transparenței administrative; consolidarea capacității de supraveghere a pieței în conformitate cu practicile UE și în Regulamentele (UE) 2018/858 și 168/2013.

g) În ansamblu, sistemul de omologare propus generează un flux financiar net pozitiv, în medie 22–23 milioane lei/an începând cu Anul al II-lea, contribuind la consolidarea veniturilor proprii ale statului, modernizarea infrastructurii tehnice și digitalizarea proceselor, pregătirea Republicii Moldova pentru aderarea la piața unică europeană a vehiculelor.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Reglementările propuse în proiectul de lege au scopul de a aduce ordine, previzibilitate și reguli egale de activitate pe toată piața vehiculelor, pieselor și serviciilor aferente. Pentru operatorii economici, asta înseamnă că punerea pe piață și în exploatare se va efectua după proceduri clare (ex. omologare de tip sau individuală, recunoașterea omologărilor UE/CEE-ONU, controale în producție și în exploatare), cu obligații bine delimitate și termene previzibile. Va dispărea zona gri în care existau vehicule sau piese fără verificări tehnice suficiente.

Se estimează că pe termen scurt, mediul de afaceri va resimți costuri de conformare, cum ar fi alinierea documentației proprii la cerințele legii, instruirea personalului, eventuale ajustări de stoc pentru a elimina produse neconforme. Aceste costuri totuși vor avea impact benefic imediate pentru mediul de afaceri, cum ar fi reducerea incertitudinii la înmatriculare, precum și creșterea încrederii consumatorilor.

Reglementările juridice pentru piese și echipamente va curăța piața de produse mai puțin calitative. Importatorii corecți nu vor mai concura cu marfă ieftină, și vor lucra pe baze nediscriminatorii și cu riscuri mai mici. Se preconizează dezvoltarea serviciilor specializate, cum ar fi laboratoare și servicii tehnice evaluate pe criterii de competență și imparțialitate, consultanță de conformitate, precum și soluții digitale pentru verificări și raportări.

Menționăm, că la nivelul țărilor UE prețul la aceste servicii variază:

- Suedia: Autoritatea de omologare percepe un tarif fix de 3.400 SEK + 1.700 SEK/oră pentru activitățile de type-approval;

- Germania (KBA): Pentru omologare de tip general (EC-Type Approval) costul variază între 534 € și 734 € în funcție de tipul vehiculului. Pentru „EU individual approval” (autovehicul individual), taxa este în jur de 396 €;

- Franța: Pentru omologare individuală („réception à titre isolé”), cel puțin în unele cazuri, taxa minimă este 86,90 €, iar pentru procedură completă poate ajunge la 173,79 €.

Astfel costurile variază în dependență de activitățile care urmează a fi realizate în procesul de omologare. Totodată, pentru produsele care dispun de certificate de omologare eliberate în alte state membre UE, procesul va presupune doar recunoașterea acestora. Costurile pentru acest process urmează a fi minime, doar pentru a acoperi cheltuielile administrative a procesului.

În ansamblu, reglementările se estimează să ridice standardul tehnic al pieței, să alinieze practicile locale la cele Europene și mută competiția din zona lacunelor normative în zona calității și a serviciilor. Impactul estimate pentru mediul de afaceri este pozitiv pe termen mediu și lung, aducând mai multă încredere, stabilitate și acces la noi segmente, cu o conformare inițială gestionabilă și previzibilă.

Proiectul propus spre examinare va avea un impact al cărui cuantificare precisă va fi posibilă doar după aprobarea legislației secundare, care va conține măsurile concrete de stimulare sau restricționare pentru reglementarea pieței.

4.4. Impactul social

Adoptarea cadrului de omologare și supraveghere a pieței va avea efecte sociale directe și vizibile, începând cu creșterea nivelului de siguranță rutieră și continuând cu protecția consumatorilor și consolidarea încrederii în piață.

Introducerea omologării de tip și a omologării individuale, controalele și alte măsuri prevăzute de lege, vor duce la reducerea riscului ca vehicule neconforme să ajungă în trafic și pe piață. În general, se estimează o scădere a accidentelor cauzate de defecțiuni tehnice, ceea ce va avea un impact pozitiv mai ales asupra participanților vulnerabili la trafic (pietoni, bicicliști, motocicliști).

Aplicarea unor reguli uniformizate pentru punerea pe piață, transparentă prin registrul național al omologărilor și accesul la informații pentru reparații și întreținere va oferi cetățenilor certitudinea că vehiculul achiziționat corespunde specificațiilor declarate. Vor dispărea „zonele gri” legate de proveniența pieselor sau de modificări constructive neautorizate. Pentru proprietarii de autovehicule, asta înseamnă costuri de întreținere mai previzibile și mai puține surprize la Inspekția Tehnică Periodică sau la înmatriculare.

Implementarea legii va impune subiecții să se conformeze la cerințe tehnice și de emisii, ceea ce va contribui la reducerea poluării în zonele urbane, iar nivelul de zgomot va scădea odată cu întreținerea corectă și cu eliminarea pieselor neconforme.

Desemnarea și supraveghere a serviciilor tehnice, conform cerințelor proiectului de lege, pe criterii de competență și imparțialitate se estimează să stimuleze formarea profesională a personalului acestora și calificările înalte în domenii precum încercări de laborator și evaluarea conformității. Aceasta va duce la crearea locurilor de muncă specializate și la ridicarea standardelor profesionale în rețeaua de service-uri.

Per ansamblu, reducerea accidentelor și a defecțiunilor tehnice se estimează să fie în scădere, astfel, sistemul medical și echipele de intervenție va simți o scădere a presiunii pe acest segment, și în final va exista un impact de economii indirecte pentru societate. Totodată, va crește gradul de încredere al publicului în controlul statului asupra pieței, ceea ce va descuraja practicile ilicite și va consolida conformitatea cu legea.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu introduce norme special focusate asupra datelor cu caracter personal, iar procedurile stabilite în proiectul legii se limitează la parametri tehnici necesari verificării conformității vehiculelor și părților componente și nu urmăresc specific profilarea utilizatorilor. În concluzie, impactul asupra datelor cu caracter personal este moderat și necesar pentru obiectivele legitime ale legii.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Implementarea proiectului cu privire la omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, poate duce de la excluderea accesului pe piață a autovehiculelor și componentelor de calitate și proveniență necunoscută.

Proiectul legii va face obligatorie respectarea standardelor UE și CEE-ONU ca premisă pentru plasarea pe piață și înmatriculare a autovehiculelor și părților componente. Mecanismele și măsurile de supraveghere a pieței prevăzute de lege reduc pătrunderea și menținerea în circulație a vehiculelor și pieselor neconforme. Extinderea regulilor la piese și echipamente, va preveni creșterea emisiilor poluante. Per ansamblu, impactul în materie de mediu este pozitiv și preventiv, iar calitatea ecologică a vehiculelor care vor intra pe piață va deveni mai bine verificată.

Astfel pe piață vor accede doar unitățile, ansamblurile și piesele ce dețin o certificare de conformitate ce atestă corespunderea cu normele în vigoare.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul prezentat respectă prevederile legislației naționale și nu intră în contradicție cu prevederile legislației UE. Acesta transpune parțial prevederile Regulamentului (UE) Nr.168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri și transpune parțial Regulamentului (UE) 2018/858 al parlamentului european și al consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE. Prin aceste dispoziții, proiectul creează cadrul primar necesar pentru ca cerințele materiale și procedurale din Regulamentele (UE)

2018/858 și 168/2013 să fie aplicabile în dreptul intern, menținând, totodată, compatibilitatea cu regimul CEE-ONU (1958/1998) recunoscut pe plan european.

În același timp, a fost elaborat tabelul de concordanță care însoțește proiectul de lege și care se referă la ambele regulamente UE vizate.

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

Nu este aplicabil

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul este publicat și poate fi accesat pe situl web oficial a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „*Transparență decizională*”, directoriul „*Anunțuri de inițiere a politicilor*”) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md ([Proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței | Particip.gov.md](http://www.particip.gov.md)).

Suplimentar, proiectul a fost transmis spre avizare în adresa autorităților publice interesate și mediului de afaceri. Propunerile și obiecțiile prezentate în procesul de avizare prealabilă au fost incluse în tabelul de sinteză care se anexează.

Proiectul de lege va fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea hotărârii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții sunt vizate:

Avizare:

- Cancelaria de Stat (Centrul de armonizare a legislației);
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (inclusiv Centrul Național de Acreditare);
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Agenția Servicii Publice;
- Importatorilor de piese și autovehicule.

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare, după cum urmează:

Expertizare:

- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

La fel, proiectul va fi transmis spre consultare și asociațiilor patronale din domeniul transporturilor.

7. Concluziile expertizelor

Se va completa după recepționarea expertizelor.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

În scopul implementării eficiente a prevederilor proiectului de lege la standardele prevăzute în el, se impune elaborarea și aprobarea unui șir de acte subordonate, la nivelul a câteva autorități publice, după competențele nou obținute.

Proiectul prevede o listă exhaustivă a actelor normative subordonate legii, care urmează a fi elaborate, care sunt incluse la art. 81 – „Intrare în vigoare și aplicare”. Astfel, fiind grupate, actele secundare sunt următoarele:

- Reglementări tehnice de implementare pentru categoriile M, N, O și L, inclusiv lista actelor de reglementare aplicabile (UE și CEE-ONU) și procedurile de încercare/acceptare (inclusiv eligibilitatea încercărilor virtuale acolo unde este permis);
- Proceduri de omologare, care prevăd conținutul dosarului, fluxul de examinare, modele de certificate de omologare și de conformitate, evidența extensiilor/modificărilor și condițiile de recunoaștere/înregistrare a omologărilor emise de alte state;
- Conformitatea producției și conformitatea în exploatare, care prevăd planificarea verificărilor, metodologii de eșantionare/încercare, criterii de acceptare și tratamentul neconformităților, inclusiv rechemări și măsuri corective;
- Desemnarea și supravegherea serviciilor tehnice, inclusive stabilirea criteriilor de competență și imparțialitate, proceduri de evaluare/re-evaluare la fața locului etc.;
- OBD, condiții de publicare și acces pentru operatorii independenți, formate și canale de comunicare a informațiilor, precum și reguli privind utilizarea datelor tehnice puse la dispoziție;
- Supravegherea pieței, inclusiv metodologii de control/eșantionare, coordonare interinstituțională, măsuri provizorii și măsuri corective etc.;
- Registrul național al omologărilor și transparența publică, care va prevedea structura registrului, schimbul de date între autorități, periodicitatea și formatul rezumatelor publice privind activitățile de omologare și supraveghere;
- Proceduri pentru vehicule rulate care întrunesc condițiile de recunoaștere, perioade tranzitorii și calendar de etapizare a aplicării, pentru a asigura predictibilitate pieței.

Suplimentar la lista specificată urmează a fi aprobate/modificate și alte acte care reglementează aspecte administrative, cum ar fi tarife/costuri aferente serviciilor prestate de autorități, cerințe IT pentru fluxurile de date, precum și, după caz, corelări cu legislația conexasă. Aceste măsuri secundare vor opera strict în limitele cadrului normativ primar instituit de proiectul legii, asigurând astfel alinierea la cerințele UE privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor și componentelor.

Pentru realizarea acestor acțiuni proiectul prevede o perioadă de tranziție și intrarea în vigoare treptată a prevederilor actului.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Ca urmare a aprobării actului normativ urmează a fi aprobate modificări la regulamentele de activitate a autorităților desemnate, precum și legislația secundară necesară pentru implementare.

Secretar general

Angela ȚURCANU

Anexă
la Nota de fundamentare la proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței
vehiculelor rutiere

**ANALIZA IMPACTULUI FINANCIAR
ȘI ARGUMENTAREA COSTURILOR ESTIMATIVE PENTRU
IMPLEMENTAREA LA NIVEL NAȚIONAL A SISTEMULUI DE
OMOLOGARE ȘI SUPRAVEGHERE A PIEȚEI PENTRU
VEHICULELE RUTIERE**

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și obiectul documentului

Prezenta analiză are ca scop determinarea impactului financiar asupra bugetului public național generat de implementarea proiectului de lege privind omologarea vehiculelor și a părților, sistemelor și echipamentelor acestora, precum și de instituirea mecanismelor instituționale corespunzătoare — Autoritatea de Omologare și Autoritatea de Supraveghere a Pieței.

Evaluarea urmărește (a) cuantificarea cheltuielilor necesare pentru organizarea, funcționarea și dotarea autorităților competente; (b) estimarea veniturilor bugetare potențiale provenite din taxele și tarifele pentru serviciile de omologare; (c) analiza raportului cost-beneficiu și a sustenabilității financiare a sistemului propus; (d) identificarea surselor de acoperire financiară și a eventualelor economii realizabile în cadrul bugetului de stat.

1.2. Legătura cu proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

- a) **Scopul** - Proiectul de lege privind omologarea vehiculelor transpune în legislația națională Regulamentele (UE) nr. 2018/858 și nr. 168/2013, care stabilesc cadrul juridic european pentru omologarea de tip, omologarea individuală și supravegherea pieței vehiculelor rutiere.
- b) **Impactul** - Prin adoptarea legii, Republica Moldova urmărește: (a) alinierea cadrului legislativ și instituțional la cerințele Uniunii Europene în domeniul liberei circulații a bunurilor și a siguranței tehnice a vehiculelor; (b) crearea unui sistem național de omologare compatibil cu standardele și procedurile europene; (c) dezvoltarea capacităților administrative necesare pentru emiterea certificatelor de conformitate, verificarea conformității producției și supravegherea post-piață.
- c) **Dimensiune instituțională** - În sens instituțional, implementarea legii se propune să fie realizată prin: (a) constituirea în cadrul Agenției Servicii Publice (ASP) a unei Autorități de Omologare, responsabilă de gestionarea procedurilor de omologare de tip și individuală, de emiterea certificatelor de conformitate și de administrarea registrelor tehnice; și (b) consolidarea în cadrul Agenției Naționale Transport Auto (ANTA) a unei Autorități de Supraveghere a Pieței, responsabilă de controlul conformității vehiculelor introduse pe piață și de verificările tehnice post-piață.

1.3. Descriere generală a modificărilor propuse

Implementarea legii presupune un ansamblu coerent de reforme instituționale cu implicații tarifare, după cum urmează:

- a) **Reforme instituționale** care se propune să implice: (i) Crearea a două autorități operaționale dedicate (în cadrul ASP și ANTA), prin reorganizarea internă a structurilor existente; (ii) Completarea organigramelor cu personal tehnic specializat (experți, inspectori, coordonatori), fără creșterea excesivă a aparatului administrativ auxiliar; (iii) Clarificarea atribuțiilor de control, autorizare și monitorizare a conformității.
- b) **Investiții în infrastructură și echipamente**, care se estimează să implice: (i) Crearea unui laborator central fix de testare în municipiul Chișinău, dotat cu standuri și echipamente pentru verificarea caracteristicilor tehnice; (ii) Amenajarea a trei laboratoare mobile regionale (Nord, Centru, Sud) pentru asigurarea accesibilității și eficienței operaționale; (iii) Implementarea unei platforme digitale integrate pentru gestionarea proceselor de omologare, interoperabilă cu bazele de date ASP, ANTA.

- c) **Ajustări tarifare și mecanisme de autofinanțare**, care se estimează să implice: (i) Instituirea unui sistem unitar de tarife pentru serviciile de omologare, fundamentat pe principiul recuperarea costurilor ajustat la contextul economic național; (ii) Crearea unei surse stabile de venituri proprii care să asigure autofinanțarea integrală a activităților de omologare și supraveghere a pieței; (iii) Eliminarea dependenței de alocările bugetare directe, prin reinvestirea unei părți din veniturile obținute în modernizarea continuă a sistemului.
- d) **Măsuri**. Prin aceste măsuri, se intenționează ca statul să poată asigura: (i) funcționarea sustenabilă a sistemului de omologare național; (ii) transparența și predictibilitatea costurilor pentru operatorii economici și cetățeni; (iii) consolidarea capacităților tehnice și instituționale ale Republicii Moldova în procesul de aderare la Uniunea Europeană (Capitolul 14 – Politica în domeniul transporturilor).

2. BAZA METODOLOGICĂ ȘI IPOTEZE UTILIZATE

2.1. Metodologia utilizată pentru estimarea costurilor și a impactului bugetar

- a) Estimarea financiară s-a realizat în conformitate cu Metodologia de analiză a impactului bugetar al proiectelor de acte normative (pct. 4.2 din Instrucțiunea privind elaborarea Notei de Argumentare¹).
- b) Analiza a urmat principiile metodologice de:
- (i) Completitudine - au fost incluse costuri directe și indirecte aferente implementării legii;
 - (ii) Transparență - s-au utilizat exclusiv surse publice și oficiale;
 - (iii) Comparabilitate - s-a raportat la tarife și practici aplicate în state membre ale UE;
 - (iv) Neutralitate bugetară - se evaluează capacitatea sistemului de autofinanțare din surse proprii;
 - (v) Sustenabilitate - se corelează costurile și veniturile pe termen mediu.
- c) Analiza a fost efectuată prin metoda proiecției de scenarii posibile, utilizând trei scenarii distincte, după cum urmează:
- (i) Scenariul minim - bazat pe 10.500 vehicule noi și 30.000 rulate;
 - (ii) Scenariul mediu - (luat de bază, fiind estimat a fi cel mai aproape de realitate) cca. 11.000 vehicule noi și 45.000 rulate;
 - (iii) Scenariul maxim - pentru o piață extinsă cca. 11.500 vehicule noi și 60.000 rulate.

***Notă metodologică** privind ipotezele de volum:

Cele trei scenarii expuse și utilizate în analiza de impact financiar reprezintă ipoteze de modelare menite să simuleze posibile variații ale volumului anual de vehicule ce vor necesita omologare, în funcție de tendințele pieței auto din Republica Moldova. Ele sunt abzate pe următoarele date și cifre de mai jos.

În lipsa unor serii statistice complete publicate despre omologare, cifrele au fost estimate pe baza datelor disponibile ale Agenției Servicii Publice (ASP). Conform comunicatelor de presă ASP, în anul 2023 au fost înmatriculate primar circa 46 032 autoturisme, dintre care aproximativ 9 336 noi (20%) și 36 696 rulate (80%)²

În anul 2024, presa de specialitate a raportat un volum total de peste 60 000 de autoturisme rulate importate, stabilind un record istoric al pieței naționale³.

¹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=144682&lang=ro

² <https://moldova1.md/p/22886>

³ <https://stiri.md/article/auto/moldova-a-stabilit-un-record-de-automobile-rulate-importate-in-anul-2024/>

- d) Rezultatele sunt exprimate în Lei Moldovenești și în Euro, utilizând un curs de conversie convențional, cu titlu ilustrativ și de modelare, de 1 € = 20 MDL.

2.2. Sursele de date în estimarea modelului utilizat

Analiza se bazează pe un coerent de date, informații și surse verificabile, clasificate după cum urmează:

- a) **Date statistice privind piața auto națională** – se bazează pe datele oficiale ale Biroul Național de Statistică (BNS) – indicatori oficiali privind înmatriculările de autovehicule per fiecare an în Republica Moldova⁴.
- b) **Date comparative internaționale** – se bazează pe datele identificate în mediul online pe resursele autoritățile naționale ale unor state membre ale UE: (i) Irlanda – NSAI (National Standards Authority of Ireland) – lista tarifelor pentru omologare individuală, de tip și certificat⁵; (ii) Țările de Jos – RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) – reglementarea tarifelor⁶; (iii) Franța – DREAL (Direction Régionale de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement)⁷; (iv) Ungaria – Central Office for Administrative and Electronic Public Services⁸; (v) Letonia – CSDD (Ceļu satiksmes drošības direkcija) – taxe⁹; (vi) Slovacia – tarife¹⁰; (vii) Cehia – Ministerstvo dopravy – tarife¹¹;
- c) **Ipoteze tehnico-economice** – utilizate în prezentul document de proiectare a impactului financiar:
- (i) Salarii brute medii pentru personalul tehnic și de control în instituțiile publice: 18 000 – 28 000 MDL/lună, estimate pe baza salariului mediu național și ajustate pentru specializare și complexitate (conform BNS - 14 096,7 MDL în 2024¹²).
- (ii) Costuri orientative pentru un laborator complet echipat: 3,5 – 5,0 milioane MDL/unitate, incluzând infrastructură, echipamente, software, instalare, acreditare, pentru a corespunde cu cerințele laboratoarelor acreditate în Republica Moldova¹³.
- d) **Ipoteze operaționale** – ponderea importurilor de vehicule rulate ce necesită omologare individuală, estimată cca. 80% (ipoteză), rata reomologărilor tehnice estimată la cca. 5% din numărul omologărilor individuale (ipoteză).

2.3. Perioada temporală a estimării

Analiza impactului financiar și toate valorile financiare prezentate sunt exprimate în prețuri curente fără indexare anuală și se raportează la următoarea perioadă temporală:

4

https://statbank.statistica.md/PxWeb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica_19%20TRA_TRA020/TRA020100.px/?rxid=9a62a0d7-86e4-45da-b7e4-fecc26003802

5 https://www.nsai.ie/images/uploads/certification-automotive/NSAI_National_Approval_Pricing_Structure_2023_REV_2.pdf

6 [https://www.rdw.nl/en/import-export-transit/importing-a-vehicle-from-a-country-outside-the-eu-or-efta#:~:text=Table_title:%20Costs%20for%20importing%20a%20vehicle%20add,\(vehicle%20category%20M1/N1\)%20%7C%20Cost:%20%E2%82%AC625%2C00%20%7C](https://www.rdw.nl/en/import-export-transit/importing-a-vehicle-from-a-country-outside-the-eu-or-efta#:~:text=Table_title:%20Costs%20for%20importing%20a%20vehicle%20add,(vehicle%20category%20M1/N1)%20%7C%20Cost:%20%E2%82%AC625%2C00%20%7C)

7 <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/homologation-vehicules>

8

https://nyilvantarto.hu/archiv_honlap_2016/en/vehicle_change_owner#:~:text=Table_title:%20In%20case%20of%20representative%20p rocedure%20the,fee%20%7C%206000%20HUF:%20585%20HUF%20%7C

9 <https://csdd.lv/transportlidzekla-ekspluatācijas-nodoklis/nodokļa-maksājumi>

10 https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/_new-car-and-registration-duties#feesregistrationofcar

11 <https://portal.gov.cz/en/sluzby-vs/registration-of-a-new-or-imported-vehicle-S8476>

12 https://statistica.gov.md/ro/statistic_indicator_details/2

13 https://acreditare.md/wp-content/uploads/2025/03/1-DR-LI-LE-01-Document-de-indrumare-pentru-LI_LE-ed.12.pdf?utm_source=chatgpt.com

- (i) 2026 - Adoptare legislativă și pregătire instituțională;
- (ii) Anul I - Intrarea în vigoare și lansare operațională;
- (iii) Anul II - creștere și stabilizare;
- (iv) Anul III - atingerea echilibrului financiar și operare stabilă pe termen mediu.

3. DESCRIEREA IMPACTULUI FINANCIAR ASUPRA BUGETULUI PUBLIC

3.1. Considerații generale

La această etapă, se estimează la nivel general că implementarea proiectului de lege privind omologarea vehiculelor și a părților, sistemelor și echipamentelor acestora va genera un impact financiar pozitiv și sustenabil asupra bugetului public național.

Se estimează că prin crearea unui sistem tarifar unitar și prin instituirea Autorității de Omologare (Agenția Servicii Publice – ASP) și a Autorității de Supraveghere a Pieței (Agenția Națională a Transportului Auto – ANTA), statul va asigura:

- (i) venituri bugetare noi, bazate pe tarifele percepute pentru procedurile de omologare;
- (ii) o mai bună acoperire a costurilor prin mecanisme de autofinanțare;
- (iii) o reducere graduală a dependenței de alocările directe din bugetul de stat.

Evaluarea financiară a fost efectuată (vezi pct. 2.1. c) (ii)) în baza Scenariului Mediu, care estimează anual aproximativ 56.000 de vehicule ce vor necesita omologare (aproximativ 11.000 vehicule noi și 45.000 vehicule cu rulaj).

3.2. Impactul asupra bugetului de stat

a) Cheltuieli inițiale și operaționale

Implementarea cadrului legal privind omologarea vehiculelor presupune investiții inițiale orientate spre crearea și consolidarea capacităților instituționale ale ASP și ANTA. Cheltuielile sunt necesare pentru echiparea laboratoarelor, angajarea și formarea personalului tehnic și asigurarea conformității standardelor de testare.

Categoria de cheltuieli	Descriere	Estimare (mln. lei)	Observații
Investiții capitale	Amenajarea și dotarea laboratoarelor de omologare	8 - 12	2-4 mln. lei/laborator × 3 unități teritoriale
Cheltuieli de personal	Salarii pentru personal tehnic, de control și administrativ la ASP și ANTA	9,4 / an	Tabelul 11
Instruiri și certificări	Training-uri pentru personal și acreditări	0,5 - 0,7	Cofinanțare posibilă din surse parteneri de dezvoltare
Cheltuieli operaționale	Consumabile, mentenanță, energie, audit, IT	1,0 - 1,5/an	Finanțare de la bugetul public apoi și din tarife aplicate
Total estimativ inițial (în anul I)	-	cca. 14 - 18 mln. lei	Scenariu mediu aplicat

Notă*

Estimările detaliate ale cheltuielilor de personal, logistice și de capital sunt prezentate în Tabelele 11-14, unde totalul cheltuielilor anuale ajunge la cca. 28,5 mln. lei în anul inițial și la cca. 12,4 mln. lei/an în anii următori. După anul I, sistemul va funcționa în regim autofinanțat, prin tarifele de omologare percepute de ASP și ANTA, reducând semnificativ dependența de subvențiile bugetare directe.

b) Venituri bugetare generate

Aplicând noile tarife orientative adaptate contextului economic național, se estimează următoarele venituri pentru sistemul național de omologare:

Indicator	Valoare estimată	Metodologie / observații
Număr anual de vehicule omologate	cca.56.000 unități	11.000 noi și 45.000 cu rulaj
Taxă medie de omologare (estimativ)	cca.350 lei/vehicul	Ajustat la puterea de cumpărare și salariul mediu pe economie
Venituri brute anuale estimate	cca.28,8 mln. lei	conform Tabelului 6
Venituri nete după deducerea cheltuielilor administrative (cca.80%)	cca.15,7 mln. lei	Venituri ASP/ANTA din omologare
Contribuție directă la buget (cca.20%)	cca.3,9 mln. lei	taxe și impozite
Contribuție indirectă (TVA, contribuții sociale și medicale)	cca.4 - 5 mln. lei/an	efecte indirecte

Astfel, veniturile totale, directe și indirecte, aferente implementării noului sistem sunt estimate la cca.20 mln. lei anual, iar investiția inițială de 14 - 18 mln. lei poate fi recuperată estimativ în primii 2 ani de funcționare.

4. ARGUMENTAREA COSTURILOR ESTIMATIVE

4.1. Costuri comparate în unele state membre UE

Tabel 1 de mai jos reprezintă o analiză comparată a tarifelor de omologare în unele state membre ale UE, iar cu titlu ilustrativ prezentăm în Tabelul 2 media costurilor în UE pentru omologarea individuală care se situează între 80–180 €, iar pentru omologarea de tip între 300–650 €:

Tabel 1

Nr.	Țara	Autoritate / Procedură	Domeniu acoperit	Tarife publicate (EUR)
1	Irlanda	NSAI National Standards Authority of Ireland	Inspecție tehnică, omologare individuală și de tip, serii mici	€1.300/zi – inspecție tehnică; €140 – certificat M1/N1; €220 – certificat general; €640 – omologare de serie mică
2	Țările de Jos	RDW Rijksdienst voor het Wegverkeer	Inspecții tehnice, teste de laborator, taxe administrative	€113/oră – inspecție tehnică; €87 – taxă administrativă de testare
3	Franța	DREAL Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	Recepție la titlu individual (RTI)	€86,90 – taxă administrativă unică
4	Ungaria	TAA/KAV Transport Authority	Omologare vehicule și componente	€460 – omologare vehicul; €300 – componente
5	Slovenia	MD SR Ministerul Transporturilor	Aprobare individuală și modificări	€100 – aprobare individuală; €20 – modificare
6	Cehia	“Výjimky” Ministerul Transporturilor	Aprobarea excepțiilor tehnice	€40
7	Letonia	CSDD Road Traffic Safety Directorate	Taxă administrativă pentru certificatul de conformitate	€39,33
8	Austria	MA46 (Land Wien)	Omologare individuală la nivelul landului	€120–180

Nr.	Țara	Autoritate / Procedură	Domeniu acoperit	Tarife publicate (EUR)
9	Spania	Ministerio de Industria / ITV	Proceduri naționale diverse	€80–200, în funcție de laborator
10	Portugalia	IMT Instituto da Mobilidade e dos Transportes	Proceduri de omologare, tarife variabile	€150–250, orientativ

4.2. Determinarea costurilor medii și estimări pentru tarife naționale

Tabel 2 de mai jos reprezintă un rezumat al gamei de costuri pentru omologare în statele membre ale UE analizate. În baza gamei de costuri stabilite se determină nivelul mediu de referință European și se propun pentru analiză costuri pentru Republica Moldova. Totuși costurile pentru Moldova iau în calcul puterea de cumpărare a populației, propunerile fiind raportate la salariul mediu pe economie. Acest fapt este luat în calcul pentru a nu introduce tarife disproporționate:

Tabel 2

Tip de serviciu	Gama prețuri UE (€)	Medie UE (€)	Propuneri Moldova (lei)	Echiv. (€/MDL)
Omologare individuală	80–180	130	400 lei	20 €
Omologare de tip	300–650	400	1.000 lei	50 €
Omologare părți / sisteme	100–300	180	700 lei	35 €
Control conformitate producție	80–200	120	500 lei	25 €
Reomologare / modificare	20–100	60	300 lei	15 €
Emitere / reemitere certificat	30–60	45	200 lei	10 €
Taxă orară inspecție / testare	80–120	100	250 lei/oră	12 €
Taxă deplasare echipă inspecție	100–300	200	400 lei/zi	20 €

Nota*

Pentru persoanele juridice care desfășoară activitate economică în domeniul producției, importului, comercializării sau adaptării vehiculelor, tarifele pentru serviciile de omologare se majorează cu 30% față de nivelurile standard aplicabile persoanelor fizice. Măsura se justifică prin principiul proporționalității și al recuperării costurilor administrative aferente complexității serviciilor.

4.3. Model de structură tarifară

a) Privire generală:

- (i) Tarifele pentru serviciile de omologare se propune a fi stabilite ca o reprezentare a contravalorii costurilor administrative, tehnice și de testare aferente activităților efectuate de autoritățile competente (Agenția Servicii Publice, Agenția Națională Transport Auto, laboratoarele de încercare acreditate).
- (ii) Tarifele se propune a fi aplicate pentru toate tipurile de omologare prevăzute de lege:
 - omologare de tip;
 - omologare individuală;
 - omologare pentru părți, sisteme și unități tehnice;
 - controlul conformității producției;
 - reomologare după modificare / reconstrucție.
- (iii) Tarifele se încasează integral în bugetul de stat, cu posibilitatea ca o cotă de până la 25% să fie reinvestită în dezvoltarea infrastructurii de testare, în baza propunerii MIDR și coordonării cu Ministerul Finanțelor.

- (iv) În cazul în care o parte din tarife vor fi percepute de către centrele tehnice acreditate suma și structura încasărilor totale va fi diferită și va necesita recalcul. Însă, cu titlu ilustrativ și de modelare în acest document vor utiliza ipoteza că veniturile totale se încasează la bugetul public.

- b) **Structura tarifelor** - După cum este ilustrat în Tabelul 3 mai jos, tarifele sunt propuse a fi structurate în patru componente principale, inspirate și raportate la modelele aplicate în statele membre ale Uniunii Europene (Franța, Irlanda, Țările de Jos, Ungaria, Letonia, Slovacia, Cehia).

Tabel 3

Componenta	Descriere	Conținut concret	Exemple din statele UE
1. Taxa administrativă de omologare	Reprezintă costul de procesare a dosarului de omologare și a examinării documentației tehnice.	Include analiza dosarului, verificarea completitudinii documentelor, introducerea în registrul național, emiterea deciziei administrative.	Franța (€86,9), Slovacia (€100), Austria (€120–180)
2. Taxa tehnică de inspecție / încercare	Acoperă serviciile de verificare, testare și măsurare realizate de laboratoare acreditate.	Poate fi calculată per oră sau per zi în funcție de complexitate, la care se adaugă taxa administrativă.	Olanda (€113/oră), Irlanda (€1 300/zi)
3. Taxa de eliberare a certificatului de conformitate individual sau de tip	Reprezintă contravaloarea tipăririi, securizării și eliberării certificatului de conformitate individual sau de tip.	Include costurile de arhivare electronică și înscriere în registre.	Irlanda (€140–220), Letonia (€39,33)
4. Taxa specială / suplimentară	Se aplică pentru servicii conexe cu ar fi reomologări, duplicat certificat, deplasări în teritoriu, verificări etc.	Determinate după caz pentru a asigura recuperarea costurilor logistice și operaționale.	Cehia (€40), Irlanda (€640), Ungaria (€150–300 pentru componente)

În baza analizei datelor stabilite în Tabelele 1 – 3, propunem pentru analiză următoarea grilă de tarife pentru Republica Moldova expusă în Tabelul 4:

Tabelul 4

Nr.	Tipul serviciului	Componentă tarifară (Tabelul 3)	Propunere tarif (lei)	Echiv. (€)	Observații
1	Omologare individuală	1 + 2 + 3	400 lei	20 €	Ajustat la piața RM
2	Omologare de tip	1 + 2 + 3	1.000 lei	50 €	Pentru producători/importatori
3	Omologare părți/sisteme	1 + 2 + 3	700 lei	35 €	Pentru piese tehnice
4	Control conformitate producție	2	500 lei	25 €	Audit periodic
5	Reomologare / modificare	1 + 2	300 lei	15 €	Simplificată
6	Emiterea duplicatului certificat	3	200 lei	10 €	Taxă administrativă
7	Taxă orară inspecție / testare	2	250 lei/oră	12 €	Conform Tabel 2
8	Deplasare echipă inspecție	4	400 lei/zi	20 €	Cost logistic
9	Servicii speciale (vehicule istorice / diplomatice)	1 + 2	Red. 50%	-	Conform model Franța

4.4. Proiecția financiară și analiza de impact bugetar (Scenariul Mediu)

Pentru fundamentarea prezentului proiect normativ, a fost efectuată o proiecție financiară bazată pe datele oficiale ale pieței auto din Republica Moldova și pe tarifele propuse pentru serviciile de omologare.

Analiza utilizează ca scenariu de bază situația medie anuală a fluxurilor de vehicule noi și rulate, ajustată cu factorii care determină necesitatea efectivă de omologare.

a) **Date și indicatori utilizați în ipoteze** - Conform datelor publicate de Agenția Servicii Publice (ASP) și Biroul Național de Statistică, în anul 2024 au fost înmatriculate circa 10.289 autoturisme noi, iar piața automobilelor rulate importate a însumat aproximativ 45.000 unități.

Din totalul vehiculelor rulate, o parte semnificativă beneficiază de recunoaștere a omologării europene sau sunt exceptate de la procedura completă de omologare. În acest context, s-a estimat că aproximativ 80% (vezi pct. 2.2. lit. d)) din vehiculele rulate importate necesită efectuarea procedurii de omologare individuală, restul fiind exceptate în baza documentației tehnice europene ori a altor regimuri speciale.

Astfel, pentru anul 2026, Scenariul Mediu utilizează următoarele volume:

Tabelul 5

n/o	Indicator	Valoare estimată
1	Vehicule noi	11.000 unități
2	Vehicule rulate importate	45.000 unități
3	Din care supuse omologării individuale	36.400 unități
4	Reomologări / modificări tehnice	1.800 cazuri
5	Omologări de tip	100 dosare
6	Omologări părți și sisteme	300 dosare
7	Controale conformitate producție	100 dosare

b) **Structura tarifară aplicată**

Tarifele utilizate în proiecție se bazează pe Tabelele 2 și 4, actualizate conform noii grile de prețuri:

- (i) persoane fizice – tarife sociale moderate (350 - 400 lei/vehicul);
- (ii) persoane juridice – majorare cu 30%.

c) **Rezultatele proiecției financiare**

Pe baza acestor ipoteze și tarife, veniturile potențiale anuale rezultate din prestarea serviciilor de omologare se estimează a fi următoarele:

Tabelul 6

Categoria de serviciu	Volum estimat (unități/an)	Tarif mediu aplicat (lei)	Venit total (mln. lei)
Omologare individuală - persoane fizice	30.000	400	12,0
Omologare individual - persoane juridice	6.400	910	5,87

Categoria de serviciu	Volum estimat (unități/an)	Tarif mediu aplicat (lei)	Venit total (mln. lei)
Emitere certificate de identificare a vehiculului / de conformitate	47.400	200	9,49
Omologare de tip	100	2.600	0,26
Omologare părți / sisteme	300	1.600	0,48
Control conformitate producție	100	1.300	0,13
Reomologare / modificare	1.800	300	0,55
Total venituri anuale estimate	-	-	cca. 28,8 mln. lei

d) Impactul economic și bugetar

În scenariul mediu, (prevăzut la pct. 2.1. lit. c) (ii)), În Scenariul Mediu, considerat cel mai apropiat de realitatea pieței auto din Republica Moldova, sistemul de tarifyare propus este estimat să genereze:

- (i) Venituri brute anuale – Conform Tabelului 6, sistemul de omologare generează aproximativ 28,8 mln. lei anual în scenariul mediu;
- (ii) Cheltuieli totale anuale de funcționare – Cheltuielile curente (fără investiția inițială) sunt estimate la cca. 12,4 mln. lei/an, potrivit Tabelelor 11, 12 și 14;
- (iii) Excedent bugetar anual – Diferența dintre veniturile brute (cca.28,8 mln. lei) și cheltuielile de funcționare (cca.12,4 mln. lei) indică un excedent anual de cca. 16 mln. lei;
- (iv) Rata de autofinanțare – Sistemul propus este autofinanțat integral încă din primul an de operare, rata de autofinanțare depășind 100% în scenariul mediu, conform datelor din Tabelul 15.
- (vi) Perioada de recuperare a investiției se estimează la circa 2 ani de la lansare.

Prin urmare, sistemul devine autofinanțabil și excedentar din al doilea an de funcționare, permițând acoperirea integrală a costurilor administrative și tehnice, întreținerea și extinderea infrastructurii de omologare (laboratoare fixe și mobile) și reinvestirea unei părți din excedent în digitalizarea proceselor, instruire și modernizarea echipamentelor.

5. ESTIMAREA CHELTUIELILOR PENTRU BUNA FUNCȚIONARE A AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE ȘI DE SUPRAVEGHERE A PIEȚEI

5.1. Considerații generale

În vederea aplicării prevederilor legii privind omologarea vehiculelor, este necesară crearea și consolidarea capacităților instituționale ale:

- a) **Autorității de Omologare** – competențe propuse a fi atribuite Agenției Servicii Publice (ASP), responsabilă de omologarea de tip, omologarea individuală și emiterea certificatelor de conformitate;
- b) **Autorității de Supraveghere a Pieței** – competențe propuse a fi atribuite Agenției Naționale Transport Auto (ANTA), responsabilă de controlul conformității vehiculelor introduse pe piață, verificarea post-piață și aplicarea măsurilor corective.
- c) **Principii financiare și instituționale** - Modelul propus se bazează pe principiul autofinanțării, unde autoritățile își acoperă cheltuielile operaționale și investiționale din venituri proprii generate prin tarifyele pentru serviciile de omologare și supraveghere. Astfel, noul mecanism propus în proiectul legii:
 - (i) nu necesită alocări bugetare permanente, ci doar o investiție inițială unică în infrastructură;

- (ii) asigură un echilibru financiar sustenabil, printr-o diferențiere tarifară echitabilă între persoane fizice și juridice;
- (iii) contribuie la creșterea veniturilor publice, prin tarife și contribuții;
- (iv) aliniază Republica Moldova la standardele europene stabilite prin Regulamentele (UE) nr. 2018/858 și nr. 765/2008.

Ambele autorități se propune a funcționa prin utilizarea infrastructurii instituționale existente, urmînd a fi completate cu personal tehnic și logistică necesară pentru punerea în aplicare a legii.

5.2. Structura organizatorică și resursele umane

Propunerile la structura organizatorică și competențe a luat în calcul recomandările formulate în „Raportul privind recomandările privind implementarea eficientă a Acordului din 1958 în Moldova” care a fost elaborat ca raport pentru Divizia de Transport Durabil a CEE-ONU. (ONU, Geneva, 2025).

a) Autoritatea de Omologare (Agenția Servicii Publice – ASP)

- (i) **Nivelul Central** - se propun următoarele ajustări la structura organizațională a ASP la nivel central:

Tabelul 7

Funcție / Unitate	Posturi existente	Posturi noi	Observații
Șef Direcție Omologare	0	1	coordonare generală
Șef Secție Omologare de Tip	0	1	relația cu producători/importatori; coordonare tip
Șef Secție Omologare Individuală	0	1	gestionarea fluxurilor pentru vehicule uzate
Ingineri Omologare de Tip	0	5	analiză tehnică dosare, proceduri tip
Ingineri Omologare Individuală / Recunoașteri	0	5	verificare tehnică vehicule noi/uzate
Specialiști Certificate și Control Documente	0	2	verificări administrativ-tehnice
Personal pentru supravegherea serviciilor tehnice	0	2	obligație UE și ONU (designation & surveillance)
Total posturi noi ASP nivel central	0	17	

- (ii) **Nivelul Regional** - Se propun următoarele ajustări la structura organizațională a ASP la nivel regional. Se propune crearea a **3 centre regionale** (Nord - Bălți, Centru - Chișinău, Sud - Cahul), în cadrul filialelor ASP, fiecare dotat cu un laborator mobil și personal dedicat. Sediul Centru, suplimentar va dispune de laborator static:

Tabelul 8

Regiune	Locație	Personal per centru	Funcții principale
Nord	Bălți	4	1 coordonator regional, 3 ingineri omologare individuală
Centru	Chișinău	6	1 coordonator laborator, 5 ingineri omologare individuală
Sud	Cahul	4	1 coordonator regional, 3 ingineri omologare individuală
Total posturi noi ASP nivel regional		14	

b) Autoritatea de Supraveghere a Pieței (Agenția Națională Transport Auto – ANTA)

- (i) **Nivelul Central** - se propun următoarele ajustări la structura organizațională a ANTA la nivel central:

Tabelul 9

Funcție / Unitate	Posturi existente	Posturi noi	Observații
Inspectori supraveghere piață	0	2	verificări tehnice post-piață, conformitate
Total posturi noi – ANTA	0	2	

c) Privire general asupra subiectului resurselor umane totale necesare

Tabelul 10

Instituție	Nivel central	Nivel regional	Total posturi noi
ASP – Autoritatea de Omologare	17	6	23
ANTA – Autoritatea de Supraveghere a Pieței	2	0	13
TOTAL GENERAL	19	6	25

5.3. Estimarea cheltuielilor salariale

Tabelul 11

Categoria de funcții	Nr. poziții	Salariu mediu brut (MDL)	Cost anual/post (MDL)	Total / An (MDL)
Șef direcție	1	35.000	420.000	420.000
Șefi secție / coordonatori regionali	5	25.000	300.000	1.500.000
Ingineri/experti omologare tip	5	22.000	264.000	1.320.000
Ingineri omologare individuală	6	20.000	240.000	2.880.000
Specialiști certificate/documente	2	18.000	216.000	432.000
Inspectori supraveghere piață (ANTA)	2	22.000	264.000	528.000
TOTAL CHELTUIELI SALARIALE ANUALE	19	—	—	7,08 mln. lei

5.4. Cheltuieli logistice și operaționale

Cheltuielile estimative logistice și de operare includ propunerile de mentenanță a echipamentelor, comunicații, carburant pentru deplasări, consumabile tehnice și instruirea personalului având în vedere necesitatea alinierii standardelor și cunoștințelor la nivelul celui European:

Tabelul 12

Categoria	Estimare anuală (MDL)	Observații
Consumabile, IT, comunicații	0,35 mln.	Infrastructură ASP/ANTA
Transport și carburant	0,55 mln.	Utilizare laboratoare mobile
Servicii verificare și testare	0,40 mln.	Ajustări necesare, audit tehnic
Formare profesională	0,30 mln.	Cursuri tehnice
Întreținere sedii	0,40 mln.	3 centre regionale
Rezervă 5%	0,10 mln.	Fond operațional
TOTAL	2,10 mln. lei/an	

5.5. Cheltuieli de capital (investiții inițiale)

Implementarea sistemului de omologare necesită modernizarea infrastructurii de testare care include un laborator fix central și trei laboratoare regionale mobile, echipamente IT / servere / licențe software și o platformă informatică unică. Estimările de mai jos sunt bazate pe prețuri orientative de piață internațională și pe piața din Republica Moldova, ajustate pentru complexitatea tehnică a omologării:

Tabelul 13

Element investițional	Cantitate	Cost unitar estimativ (mln. lei)	Cost total estimativ (mln. lei)	Observații și sursă de justificare
Laborator fix (Chișinău - ASP central)	1	4,5	4,5	Dotare completă și cost estimat pe baza ofertelor de echipamente de laborator ¹⁴
Laboratoare mobile regionale (Nord, Centru, Sud)	3	cca.2,5 fiecare	7,5	Vehicule special dotate pentru a asigura mobilitate și funcționalitate completă în teren
Echipamente IT / servere / licențe software	1 set	1,2	1,2	Integrare infrastructură IT, servere, licențe, securitate - preț orientativ în Moldova
Platformă informatică unică de gestionare omologări	1	3,0	3,0	Software, dezvoltare, implementare interoperabilitate ASP - ANTA - Serviciul Vamal. Cost estimativ pentru digitalizare completă.
TOTAL investiții inițiale	-	-	cca. 16,2 mln. lei	cca. 0,8 mln. €

Notă*

Pentru comparare, sursele online ne arată prețuri pentru echipamente de laborator la nivel european care pot începe de la câteva mii de euro, indicând că investiția care se ridică la câteva milioane lei avînd în vedere calculul pentru o capacitate deplină de funcționare¹⁵. Documentul privind acreditarea laboratoarelor în Moldova subliniază că acestea trebuie să dețină echipamente adecvate, mentenanță și trasabilitate metrologică, ceea ce implică costuri mai mari¹⁶.

5.6. Estimarea totală a cheltuielilor (Scenariu Mediu)

Tabelul 14

Categoria	Suma anuală (MDL)
Cheltuieli salariale	7,08 mln. lei
Cheltuieli logistice	2,10 mln. lei
Cheltuieli capital (anul 1 / investiții)	16,2 mln. lei
TOTAL (anul 1)	25,38 mln. lei
TOTAL (anii 2-3)	9,18 mln. lei/an

Potrivit Scenariului Mediu și în conformitate cu pct. 4.2. din Instrucțiunea privind efectuarea analizei impactului de reglementare și modul de reflectare a rezultatelor acesteia în nota de fundamentare, care este anexă la Metodologia de analiză a impactului de reglementare aprobat prin HG nr. 574/2024 cu privire la aprobarea Metodologiei de analiză a impactului de reglementare, propunem următoarea Fișa financiară consolidată conform Tabelului 15:

Tabelul 15

¹⁴ <https://machineryline.md/>

¹⁵ <https://machineryline.md/>

¹⁶ https://acreditare.md/wp-content/uploads/2025/03/1-DR-LI-LE-01-Dokument-de-indrumare-pentru-LI_LE-ed.12.pdf?utm_source=chatgpt.com

Nr. crt.	Indicatori	Anul I	Anul II	Anul III	Observații
1. Modificări ale veniturilor bugetare (+/-)					
1.1	Venituri proprii din tarife de omologare (ASP/ANTA)	28,8	30,2	31,8	Creștere 5% anual (Tabelul 6)
1.2	Contribuții sociale (BASS)	1,59	1,59	1,59	22,5% × fond salarii (7,08 mil.) (Tabelul 11)
1.3	Contribuții medicale (FAOAM)	0,64	0,64	0,64	9% × fond salarii (7,08 mil.) (Tabelul 11)
	Total venituri suplimentare	31,03	32,43	33,99	—
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare (+/-)					
2.1	Cheltuieli de capital (investiția inițială)	16,2	—	—	Investiție unică (Tabelul 13)
2.2	Cheltuieli de personal	7,08	7,08	7,08	Conform Tabelul 11
2.3	Bunuri și servicii (operaționale)	2,10	2,10	2,10	Conform Tabelul 12
2.4	Instruire și perfecționare	0,40	0,40	0,40	Neschimbat
2.5	Alte cheltuieli (audit, consultanță, rezervă)	0,30	0,30	0,30	Rezervă 5% (Tabelul 12)
	Total cheltuieli	26,08	9,88	9,88	Corelat cu Tabelul 14
3. Impact financiar net (venituri – cheltuieli)					
	Impact net anual	4,95	22,55	24,11	Excedent anual
4. Surse de finanțare					
4.1	Bugetul de stat (cheltuieli de capital)	16,2	—	—	Investiția inițială
4.2	Venituri proprii (ASP/ANTA)	14,83	22,43	24,11	Acoperă cheltuielile curente
4.3	Asistență externă (granturi)	2,0	—	—	Cofinanțare
5. Sustenabilitate financiară					
5.1	Rata de autofinanțare (venituri/cheltuieli)	119%	328%	344%	Calculată pe baza Tabelului 15
5.2	Perioada de recuperare a investiției	1,5–2 ani	—	—	Estimativ recuperare până în anul II
5.3	Gradul de acoperire bugetară	100%	100%	100%	Fără impact negativ asupra deficitului

6. SUSTENABILITATEA FINANCIARĂ ȘI ANALIZA COMPARATIVĂ

6.1. Raportul între veniturile generate și cheltuielile aferente

Analiza proiecției financiare aferente implementării sistemului de omologare (vezi Capitolul 5) confirmă că sistemul este sustenabil încă din Anul I de funcționare, generînd venituri suficiente pentru a acoperi atît costurile operaționale, cît și o parte semnificativă a investiției inițiale.

În perioada analizată (Anii I - III), veniturile provenite din tarifele de omologare, contribuțiile sociale și medicale depășesc cheltuielile de personal, operare și investiții.

Tabelul 16

Indicator	Anul I	Anul II	Anul III	Observații
Venituri totale (ASP, ANTA, BASS, FAOAM)	31,03	32,43	33,99	Conform Tabelul 15 (1.1–1.3)
Cheltuieli totale	26,08	9,88	9,88	Conform Tabelul 15 (2.1–2.5)
Rezultat financiar net	4,95	22,55	24,11	Excedent anual estimate
Rata de autofinanțare (venituri/cheltuieli)	>115%	>320%	>340%	Calculat pe baza Tabelului 15

Rata de autofinanțare depășește cca. 115% în Anul I și ajunge la aproximativ 320 - 340% în Anii II și III, conform datelor din Tabelul 15. În Anii II – III de la începerea implementării legii, sistemul se estimează să genereze un excedent anual de circa 21 - 22 mln. lei, ceea ce permite reinvestirea în modernizarea echipamentelor, instruirea personalului și dezvoltarea platformei digitale de omologare și supraveghere post-piață.

6.2. Perioada de amortizare a investițiilor

Valoarea totală a investiției inițiale este de 16,2 mil. lei (Tabelul 13), iar totalul cheltuielilor în anul I este de 28,5 mil. lei (Tabelul 14) conform structurii de capital și costurilor de infrastructură prezentate în Secțiunea 5.6. Aceste investiții includ laboratoarele fixe și mobile, echipamentele IT, platforma digitală, calibrările metrologice și dotările inițiale necesare pentru funcționarea ASP și ANTA. Amortizarea investițiilor a fost calculată prin raportarea excedentului anual generat de sistem la valoarea totală a investiției.

Tabelul 17

An	Venituri totale	Cheltuieli totale	Excedent anual	Excedent cumulat
Anul I	31,03	26,08	4,95	4,95
Anul II	32,43	9,88	22,55	27,50
Anul III	33,99	9,88	24,11	51,61

Notă*

Valorile din tabel sunt calculate pe baza datelor prezentate în tabelele de mai sus. Astfel, veniturile anuale sunt preluate din Tabelul 15, bazate pe volumul procedurilor de omologare estimat în Tabelul 6 (scenariul mediu). Cheltuielile totale provin din structura detaliată în Tabelul 14, cu componentele sale, cheltuieli salariale (Tabelul 11), logistice și operaționale (Tabelul 12) și investițiile inițiale (Tabelul 13). Excedentul anual reflectă diferența dintre veniturile și cheltuielile consolidate, iar creșterea sa începând cu Anul II se datorează eliminării cheltuielilor de capital. Pe această bază, amortizarea investiției inițiale este atinsă în aproximativ 1,5 - 2 ani, utilizând exclusiv calculele interne prezentate în secțiunile 5.3–5.6.

Conform proiecției financiare, investiția de capital de cca. 16,2 mln. lei (Tabelul 13) este amortizată în aproximativ 1,5–2 ani, întrucât excedentul cumulat ajunge la circa 24,0 mln. lei în Anul II (Tabelul 17). Din Anul III, excedentul cumulat se apropie de 50 mln. lei, ceea ce permite acoperirea integrală a investiției inițiale, precum și constituirea unei rezerve suficiente pentru modernizări, digitalizare și eventuale creșteri salariale sau extinderi de personal.

7. CONCLUZII GENERALE

Analiza financiară estimează că implementarea sistemului național de omologare a vehiculelor și a componentelor este viabilă economic, sustenabilă bugetar și justificată în contextul alinierii Republicii Moldova la standardele și practicile Uniunii Europene.

În baza proiecției financiare modelată pentru perioada Anilor I – III, concluziile sunt următoarele:

- Investiția de capital** necesară pentru crearea și operaționalizarea infrastructurii tehnice (laborator central, trei laboratoare mobile, echipamente IT și platforma digitală) este de

aproximativ 16,2 milioane lei, conform Tabelului 13. Aceasta constituie o investiție unică, necesară pentru punerea în funcțiune a autorității de omologare și a sistemului informatic de gestionare.

- b) **Veniturile proprii anuale** generate prin tarifele de omologare sunt estimate la 28–32 milioane lei, cu creștere anuală moderată (cca.5%), conform Tabelului 6 și Tabelului 15. Acest nivel este compatibil cu structura și nivelul tarifelor practicate în statele UE și permite autofinanțarea sistemului.
- c) **Cheltuielile curente** (personal, logistică, operațional, instruire), stabilizate începând cu Anul al II-lea la aproximativ 12,4 milioane lei/an, sunt acoperite integral din veniturile proprii, fără necesitatea alocării resurselor suplimentare din bugetul de stat. Structura acestor cheltuieli este prezentată în Tabelele 11, 12 și 14.
- d) **Perioada de recuperare a investiției** este estimată la 1,5–2 ani, datorită excedentului anual de cca. 16–22 milioane lei, conform calculelor din Tabelul 17. După recuperarea investiției, sistemul devine complet autosuficient, cu resurse disponibile pentru modernizare și extindere.
- e) **Impactul bugetar** consolidat este pozitiv pe întreaga perioadă analizată. Conform Tabelului 15, se generează:
 - (i) în Anul I - un excedent net de cca. 3,2 milioane lei (anul investiției),
 - (ii) în Anul II - cca. 20,8 milioane lei,
 - (iii) în Anul III - cca. 22,4 milioane lei, administrarea sistemului devenind sustenabilă și autonomă.
- f) **Beneficiile** includ reducerea vehiculelor neconforme și creșterea siguranței rutiere, reducerea costurilor de neconformitate și creșterea transparenței administrative; consolidarea capacității de supraveghere a pieței în conformitate cu practicile UE și în Regulamentele (UE) 2018/858 și 168/2013.
- g) **În ansamblu**, sistemul de omologare propus generează un flux financiar net pozitiv, în medie 20–22 milioane lei/an începând cu Anul II, contribuind la consolidarea veniturilor proprii ale statului, modernizarea infrastructurii tehnice și digitalizarea proceselor, pregătirea Republicii Moldova pentru aderarea la piața unică europeană a vehiculelor.

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricluri (Text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32013R0168, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/2838 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1379/2013, (UE) nr. 167/2013 și (UE) nr. 168/2013 în ceea ce privește anumite cerințe de raportare.
2	Titlul proiectului de act normativ național Legea privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere
3	Gradul general de compatibilitate Regulamentul (UE) nr. 168/2013 – Parțial compatibil
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) Slanina Andrei, Șef al Direcției Politici în Domeniul Transportului Rutier
5	Data întocmirii/actualizării 27.10.2025

Actul Uniunii Europene (Regulamentul (UE) nr. 168/2013) 6	Proiectul de act normativ național 7	Gradul de compatibilitate 8	Observații 9
Articolul 1 - Obiect (1) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative privind omologarea de tip a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi menționate la articolul 2 alineatul (1). Prezentul regulament nu se aplică omologării vehiculelor individuale. Cu toate acestea, statele membre care acordă astfel de omologări individuale sunt obligate să accepte orice omologare de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate acordată în temeiul prezentului regulament, și nu în temeiul dispozițiilor naționale pertinente.	Articolul 1. Obiectul de reglementare (1) Prezenta lege stabilește cadrul juridic aplicabil privind organizarea și desfășurarea activităților administrative privind omologarea de tip și omologarea individuală a tuturor vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi prevăzute la art. 2 alin. (1).	Compatibil	
Articolul 1 - Obiect (2) Prezentul regulament instituie dispoziții privind supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac	Articolul 1. Obiectul de reglementare (2) Prezenta lege instituie cerințe privind:	Compatibil	

obiectul omologării în conformitate cu prezentul regulament. Prezentul regulament instituie de asemenea cerințele pentru supravegherea pieței pentru piesele și echipamentele pentru aceste vehicule.	a) supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării; b) supravegherea pieței pentru piesele și vehiculele prevăzute la alin.(1).		
Articolul 1 – Obiect (3) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării legislației privind siguranța rutieră.	Articolul 1. Obiectul de reglementare (3) Prezenta lege nu limitează și nu aduce atingere aplicării cadrului normativ privind siguranța rutieră.	Compatibil	
Articolul 2 - Domeniu de aplicare (1) Prezentul regulament se aplică tuturor vehiculelor cu două sau trei roți și cvadriciclurilor astfel cum sunt clasificate la articolul 4 și în anexa I („vehicule din categoria L”) destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv vehiculelor din această categorie proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, ca și pieselor și echipamentelor proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule. Prezentul regulament se aplică și motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)] și vehiculelor grele de teren de tip „Quad” (L7e-B) astfel cum sunt clasificate la articolul 4 și în anexa I.	Articolul 2. Domeniu de aplicare (1) Prezenta lege se aplică tuturor vehiculelor: a) din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O, destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv vehiculelor din aceste categorii concepute și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor concepute și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule și remorcile lor; b) cu două sau trei roți și cvadriciclurilor din categoria L destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv: - motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)]; - vehicule grele de teren de tip „Quad” (L7e-B); - vehicule din categoria L proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, ca și piesele și echipamentele proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.	Compatibil	
Articolul 2 - Domeniu de aplicare (2) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor vehicule: (a) vehiculele cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h; (b) vehiculele destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic; (c) vehiculele destinate exclusiv a fi conduse de un pieton;	Articolul 2. Domeniu de aplicare (2) Prezenta lege nu se aplică următoarelor tipuri de vehicule: a) vehicule agricole sau forestiere; b) vehicule cu șenile; c) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate; d) vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri;	Compatibil	

(d) vehiculele destinate utilizării exclusiv în competiții; (e) vehiculele concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile armate, serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență; (f) vehiculele agricole sau forestiere care fac obiectul Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (1), mașinile care fac obiectul Directivei 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră (2) și Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice (3) și autovehiculele care fac obiectul Directivei 2007/46/CE; (g) vehiculele destinate în principal să funcționeze în afara drumurilor și proiectate să circule pe suprafețe nepavate; (h) vehiculele cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h; (i) vehiculele cu autoechilibrare; (j) vehiculele neprevăzute cu cel puțin un loc șezând; (k) vehiculele echipate cu un loc șezând pentru conducător al cărui punct R se află la o înălțime ≤ 540 mm, în cazul categoriilor L1e, L3e și L4e, sau la o înălțime ≤ 400 mm, în cazul categoriilor L2e, L5e, L6e și L7e.	- cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h; - destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic; - destinate exclusiv a fi conduse de un pieton; - destinate utilizării exclusiv în competiții; - concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență; - cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h; - cu autoechilibrare; - neprevăzute cu cel puțin un loc șezând; - echipate cu un loc șezând pentru conducător al cărui punct R se află la o înălțime ≤ 540 mm, în cazul categoriilor L1e, L3e și L4e, sau la o înălțime ≤ 400 mm, în cazul categoriilor L2e, L5e, L6e și L7e.		
Articolul 3 - Definiții	Articolul 3 - Noțiuni	Compatibil	

În sensul prezentului regulament și al actelor enumerate în anexa II, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul acestora, se aplică următoarele definiții: 1. „omologare de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică: <i>omologare de tip</i> înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă cerințele administrative și cele tehnice relevante;		
Articolul 3 - Definiții 2. „certificat de homologare de tip” înseamnă documentul prin care autoritatea de homologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;	Articolul 3 - Noțiuni <i>certificat de homologare de tip</i> înseamnă documentul prin care Autoritatea de homologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 3. „omologare de tip pentru întregul vehicul” înseamnă o homologare de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip pentru întregul vehicul</i> înseamnă o homologare de tip prin care Autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 4. „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile din prezentul regulament;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare UE de tip</i> înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare dintr-un stat UE certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice prevăzute în legislația unui stat membru, valabilitatea unei astfel de omologări fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 5. „certificat de homologare UE de tip” înseamnă un certificat bazat pe modelul prevăzut în actul de punere		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament sau în fișa de comunicare stabilită în regulamentele CEE-ONU aplicabile menționate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament;			
Articolul 3 - Definiții 6. „omologare de tip pentru un sistem” înseamnă o homologare de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip pentru un sistem</i> înseamnă o homologare de tip prin care Autoritatea de homologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 7. „omologare de tip pentru o unitate tehnică separată” înseamnă o homologare de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că o unitate tehnică separată satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip a unei unități tehnice separate</i> înseamnă procedura prin care Autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 8. „omologare de tip pentru o componentă” înseamnă o homologare de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip pentru o componentă</i> înseamnă o homologare de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 9. „omologare națională de tip” înseamnă o procedură de homologare de tip prevăzută de legislația internă a unui stat membru, valabilitatea omologării fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;	<i>omologare națională de tip</i> înseamnă procedura prin care Autoritatea de homologare din Republica Moldova certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții	<i>certificat de conformitate</i> înseamnă documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un	Compatibil	

10. „certificat de conformitate” înseamnă documentul eliberat de producător care certifică că un vehicul produs este conform cu tipul de vehicul omologat;	vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale;		
Articolul 3 - Definiții 11. „vehiculul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip multietapă;	<i>vehicul de bază</i> înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unei omologări de tip în mai multe etape;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 12. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;	<i>vehicul incomplet</i> înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 13. „vehicul completat” înseamnă orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip multietapă care îndeplinește cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;	<i>vehicul completat</i> înseamnă un vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezenta lege;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 14. „vehicul complet” înseamnă orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezentul regulament;	<i>vehicul complet</i> înseamnă orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 15. „sistem” înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament;	<i>sistem</i> înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege sau actelor de punere în aplicare aprobate în temeiul prezentei legi;	Compatibil	

Articolul 3 - Definiții 16. „componentă” înseamnă un dispozitiv care trebuie să îndeplinească cerințele din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament, care este destinat să facă parte dintr-un vehicul și al cărui tip poate fi omologat independent de vehicul în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament în cazul în care aceste acte dispun în mod specific acest lucru;	<i>componentă</i> înseamnă un dispozitiv destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip independent de un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege și/sau oricare act normativ pentru punerea în aplicare a prezentei legi, atunci când actul de reglementare specific cuprinde dispoziții exprese în acest sens;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 17. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care trebuie să îndeplinească cerințele din prezentul regulament sau din orice act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament și este destinat să facă parte dintr-un vehicul, al cărui tip poate fi omologat separat, dar doar în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul, în cazul în care aceste acte dispun în mod specific acest lucru;	<i>unitate tehnică separată</i> înseamnă un dispozitiv care este destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip separat de vehicul, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege și actele de punere în aplicare a acesteia, atunci când actul normativ prevede dispoziții exprese în acest sens;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 18. „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea unui vehicul, precum și piese de schimb;	<i>piese</i> înseamnă bunuri utilizate la asamblarea, repararea sau întreținerea unui vehicul, precum și piese de schimb;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 19. „echipament” înseamnă orice bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau instalate pe acesta;	<i>echipamente</i> înseamnă bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau pot fi instalate pe acesta;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 20. „piese sau echipamente originale” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; aceasta include piesele sau echipamente fabricate pe	<i>piese sau echipamente originale</i> înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; aceasta include piesele sau echipamente fabricate pe aceeași linie de producție ca acele piese;	Compatibil	

aceeași linie de producție ca acele piese; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele constituie piese sau echipamente originale dacă producătorul certifică că prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului;	se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele constituie piese sau echipamente originale dacă producătorul certifică că prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului;		
Articolul 3 - Definiții 21. „piese de schimb” înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un autovehicul pentru a înlocui piesele inițiale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri cum ar fi lubrifianții necesari la funcționarea autovehiculului, cu excepția carburantului;	<i>piese de schimb</i> înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un vehicul pentru a înlocui piesele originale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri necesare pentru funcționarea autovehiculului, cu excepția combustibilului;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 22. „siguranță în funcționare” înseamnă absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a unor bunuri ca rezultat al unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice, a componentelor sau a unităților tehnice separate;	<i>siguranță în funcționare</i> înseamnă absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a unor bunuri ca rezultat al unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice, a componentelor sau a unităților tehnice separate;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 23. „sistem de frânare avansat” înseamnă un sistem de frânare dotat cu sistem antiblocare, un sistem de frânare combinat sau ambele;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 24. „sistem de frânare dotat cu sistem antiblocare” înseamnă un sistem care detectează alunecarea roților și modulează în mod automat presiunea care comandă forța de frânare la nivelul uneia dintre roți sau al mai multor roți pentru a limita gradul de alunecare a roții;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 3 - Definiții 25. „sistem de frânare combinat” înseamnă: (a) pentru vehicule din categoriile L1e și L3e: un sistem de frânare de serviciu în care cel puțin două frâne montate pe roți diferite sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi; (b) pentru vehicule din categoria L4e: un sistem de frânare de serviciu în care frânele montate situate cel puțin pe roțile din față și din spate sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi (dacă roata din spate și roata atașului sunt acționate prin același sistem de frânare, acest sistem este considerat ca fiind circuitul frânei din spate); (c) pentru vehicule din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e: un sistem de frânare de serviciu în care frânele montate pe toate roțile sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 26. „sistem de iluminare cu aprindere automată” înseamnă un sistem de iluminare activat când comutatorul de contact sau comutatorul de pornire/oprire a motorului este în poziția „pornit”;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 27. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează sau reduc emisiile la țeava de evacuare și/sau emisiile evaporative;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 28. „dispozitiv de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de dispozitive menit să înlocuiască dispozitivul pentru controlul poluării cu care vehiculul a fost echipat inițial, care poate fi omologat ca unitate tehnică separată;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 3 - Definiții 29. „loc șezând” înseamnă: (a) o șa în care stă fie conducătorul, fie un pasager, care este folosită prin încălecare; sau (b) orice scaun în care poate sta cel puțin o persoană de dimensiunile unui manechin antropomorf corespunzător unui adult de sex masculin, de dimensiunea 50 percentile, în cazul conducătorului;	<i>loc șezând</i> , în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă: a) șă în care stă fie conducătorul, fie un pasager, care este folosită prin încălecare; sau b) orice scaun în care poate sta cel puțin o persoană de dimensiunile unui manechin antropomorf corespunzător unui adult de sex masculin, de dimensiunea 50 percentile, în cazul conducătorului;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 30. „motor cu aprindere prin compresie” sau „motor CI” înseamnă un motor termic funcționând după principiile ciclului de ardere „Diesel”;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 31. „motor cu aprindere prin scânteie” sau „motor PI” înseamnă un motor termic funcționând după principiile ciclului de ardere „Otto”;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 32. „vehicul hibrid” înseamnă un vehicul motorizat dotat cu cel puțin doi convertizori de energie diferiți și două sisteme de stocare a energiei diferite (amplasate pe vehicul) care asigură propulsia vehiculului;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 33. „vehicul electric hibrid” înseamnă un vehicul care obține energie pentru propulsia mecanică din următoarele două surse de energie/curent stocat la bordul vehiculului: (a) un carburant consumabil; (b) o baterie, un condensator, un volant/generator sau alte dispozitive de stocare a energiei electrice/curentului. Această definiție include de asemenea vehicule care obțin energie dintr-un carburant consumabil exclusiv	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

pentru reîncărcarea dispozitivului de stocare a energiei electrice/curentului;			
Articolul 3 - Definiții 34. „propulsie” înseamnă un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare;	<i>propulsie</i> înseamnă un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 35. „putere nominală continuă maximă” înseamnă puterea maximă în 30 de minute la arborele de ieșire al unui motor electric, conform Regulamentului CEE-ONU nr. 85;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 36. „putere netă maximă” înseamnă puterea maximă a unui motor cu ardere disponibilă pe standul de încercare la capătul arborelui cotit sau al unei componente echivalente;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 37. „dispozitiv de invalidare” înseamnă orice element constructiv care măsoară temperatura, viteza și/sau sarcina vehiculului, turația motorului, raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor sau de posttratate a gazelor de evacuare, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi întâlnite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 38. „durabilitate” înseamnă capacitatea componentelor și a sistemelor de a-și păstra proprietățile, în așa fel	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

încât cerințele privind performanțele de mediu prevăzute la articolul 23 și în anexa V continuă să fie respectate după parcurgerea kilometrajului specificat în anexa VII, iar siguranța în funcționare a vehiculului să fie asigurată, dacă vehiculul a fost utilizat în condiții normale sau conform destinației sale și a fost întreținut în conformitate cu recomandările producătorului;			
Articolul 3 - Definiții 39. „cilindree” înseamnă: (a) pentru motoarele cu piston în mișcare de translație alternativă, volumul nominal baleiat de piston; (b) pentru motoarele cu piston în mișcare de rotație (de tip Wankel), dublul volumului nominal baleiat de piston;	<i>cilindree</i> înseamnă: a) pentru motoarele cu piston în mișcare de translație alternativă, volumul nominal baleiat de piston; b) pentru motoarele cu piston în mișcare de rotație (de tip Wankel), dublul volumului nominal baleiat de piston;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 40. „emisii evaporative” înseamnă scăpările de vapori de hidrocarburi din rezervorul și circuitul de carburant ale unui autovehicul, altele decât cele din gazele de evacuare;	-		
Articolul 3 - Definiții 41. „încercare SHED” înseamnă încercarea unui vehicul în incintă închisă etanș pentru determinarea emisiilor prin evaporare, în cadrul căreia se efectuează o încercare specifică a emisiilor evaporative;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 42. „sistem cu carburant gazos” înseamnă un sistem constituit din componente pentru stocarea carburantului gazos, pentru alimentare cu carburant, pentru dozare și comandă, care este instalat pe motor pentru a permite acestuia să funcționeze cu GPL, GNC sau hidrogen ca sistem mono-, bi- sau multicarburant;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 3 - Definiții 43. „poluant în stare gazoasă” înseamnă emisii de gaze de evacuare care conțin monoxid de carbon (CO), oxizi de azot (NOx) exprimați în echivalent de bioxid de azot (NO2) și hidrocarburi (HC);	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 – Definiții 44. „emisii de evacuare” înseamnă emisiile de gaze poluante și particule la țeava de evacuare a vehiculului;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 45. „particule” înseamnă componente ale gazelor de evacuare separate de gazele de evacuare diluate la o temperatură maximă de 325 K (52 °C) cu ajutorul filtrelor descrise la procedura de încercare pentru verificarea emisiilor medii de evacuare;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 46. „ciclu de încercare armonizat la nivel internațional pentru motociclete (WMTC)” înseamnă ciclul internațional armonizat WMTC de încercare în laborator a emisiilor, astfel cum este definit prin Regulamentul tehnic mondial nr. 2 al CEE-ONU;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 47. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de omologare de tip sau de autorizare, de asigurarea conformității producției și care este, de asemenea, responsabilă cu problemele de supraveghere a pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate fazele de proiectare și construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;	<i>producător</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau pentru omologarea individuală ori pentru procesul de autorizare a pieselor și echipamentelor, pentru asigurarea conformității producției și pentru aspectele privind supravegherea pieței legate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa și echipamentul respective produse, indiferent dacă persoana respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și fabricație ale	Compatibil	

	vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective;		
Articolul 3 - Definiții 48. „reprezentant al producătorului” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața autorității de omologare sau a autorității de supraveghere a pieței și care acționează în numele producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;	<i>reprezentant al producătorului</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața Autorității de omologare sau a Autorității de supraveghere a pieței și care acționează în denumirea producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentei legi;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 49. „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament provenind dintr-o țară terță;	<i>importator</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament care a fost fabricat într-un stat terț;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 50. „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;	<i>distribuitor</i> înseamnă un operator economic sau orice altă persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piața Republicii Moldova un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 51. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;	<i>operator economic</i> înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 52. „înmatriculare” înseamnă autorizarea administrativă pentru punerea unui vehicul în exploatare în traficul rutier, care implică identificarea	<i>înmatriculare</i> înseamnă autorizarea administrativă pentru punerea unui vehicul în exploatare în traficul rutier, care implică identificarea acestuia și emiterea unui număr, denumit număr de înmatriculare, ce	Compatibil	

acestui și emiterea unui număr, denumit număr de înmatriculare, ce poate fi permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;	poate fi permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;		
Articolul 3 - Definiții 53. „punere în exploatare” înseamnă prima utilizare în Uniune, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;	<i>punere în exploatare</i> înseamnă prima utilizare în Republica Moldova, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 54. „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piese sau echipament pentru prima dată în Uniune;	<i>introducere pe piață</i> înseamnă punerea la dispoziție pentru prima dată în Republica Moldova a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 55. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă orice furnizare a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piese sau echipament spre distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;	<i>punere la dispoziție pe piață</i> înseamnă orice furnizare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament spre distribuire sau utilizare pe piața Republicii Moldova în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 56. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și comunicată Comisiei de către statul membru, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau refuzarea certificatului de omologare, de legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor sale în materie de conformitate a producției;	-	Compatibil	Se omite includerea la art. 3 – Noțiuni. Se prevede la art. 5 alin. (3) din proiect.

Articolul 3 - Definiții 57. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă o autoritate a unui stat membru responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul acestuia;	-	Compatibil	Se omite includerea la art. 3 – Noțiuni. Se prevede la art. 5 alin. (2) din proiect.
Articolul 3 - Definiții 58. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile naționale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață respectă cerințele aplicabile stabilite în legislația de armonizare relevantă a Uniunii și că nu pun în pericol siguranța, sănătatea sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;	<i>supravegherea pieței</i> înseamnă activitățile desfășurate de Autoritatea de supraveghere a pieței și măsurile luate de aceasta pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, precum și piesele și echipamentele puse la dispoziție pe piață sunt conforme cu cerințele prevăzute în legislația aplicabilă și nu pun în pericol sănătatea, siguranța, mediul sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 59. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea într-un stat membru sau responsabilă pentru acestea pentru vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate, piese sau echipamente;	-	Nu este aplicabil	
Articolul 3 - Definiții 60. „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru drept laborator de încercări, în vederea efectuării de încercări, sau drept organism de evaluare a conformității, pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, fiind posibil ca însăși autoritatea de omologare să îndeplinească aceste funcții;	<i>serviciu tehnic</i> înseamnă o organizație sau un organism desemnat de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții;	Compatibil	

Articolul 3 - Definiții 61. „încercare internă” înseamnă o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 62. „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe computer, inclusiv calcule, care demonstrează dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice ale unui act delegat adoptat în temeiul articolului 32 alineatul (6) fără a fi necesar să se recurgă la prezența fizică a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate;	<i>metodă de încercare virtuală</i> înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, pentru a demonstra că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice stabilite într-un act de reglementare enumerat în anexa II, fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 63. „sistem de diagnosticare la bord” sau „sistem OBD” (on-board diagnostic) înseamnă un sistem capabil să identifice localizarea probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;	<i>sistem de diagnosticare la bord sau sistem OBD</i> (on-board diagnostic) înseamnă un sistem capabil să identifice localizarea probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 64. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului” înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspectarea, controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează comercianților autorizați și atelierelor de reparații autorizate, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații; aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor și echipamentelor în vehicule;	<i>informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului</i> înseamnă toate informațiile, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații, care sunt necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service și inspectarea unui vehicul, pregătirea acestuia pentru inspecția tehnică, repararea, reprogramarea, reinițializarea unui vehicul sau care sunt necesare pentru sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a unui vehicul sau pentru instalarea de piese și echipamente pe un vehicul și pe care producătorul le furnizează partenerilor săi, comercianților și	Compatibil	

	atelierelor autorizate sau care sunt utilizate de producător pentru reparații și întreținere;		
Articolul 3 - Definiții 65. „operator independent” înseamnă întreprinderi care nu sunt comercianți autorizați sau ateliere de reparații autorizate și care sunt implicate direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, unelte sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobiliste, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;	<i>operator independent</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică, alta decât un comerciant autorizat sau un atelier autorizat, care este implicată direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor și care include ateliere, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, de unelte sau de piese de schimb, precum și editori de informații tehnice, cluburi automobiliste, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercări, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și ateliere de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibil alternativ; operator independent înseamnă, de asemenea, ateliere, comercianți și distribuitori autorizați din cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule în raport cu care aceștia nu fac parte din sistemul de distribuție al producătorului vehiculului;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 66. „reparator autorizat” înseamnă un prestator de servicii de reparație și întreținere pentru vehicule care funcționează în cadrul unui sistem de distribuție instituit de un furnizor de vehicule;	<i>atelier autorizat</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 67. „vehicul de sfârșit de serie” înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;	<i>vehicul de sfârșit de serie</i> înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;	Compatibil	

Articolul 3 – Definiții 68. „vehicul cu două roți motorizat” („PTW”) înseamnă un autovehicul cu două roți motorizat, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele și motocicletele cu două roți;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 69. „tricicluri motorizate” înseamnă un vehicul cu trei roți motorizat care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L5e;	<i>tricicluri motorizate</i> , în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un vehicul cu trei roți motorizat care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L5e;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 70. „cvadriciclu” înseamnă un vehicul cu patru roți care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L6e sau L7e;	<i>cvadriciclu</i> , în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un vehicul cu patru roți care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L6e sau L7e;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 71. „vehicul cu autoechilibrare” înseamnă un concept de vehicul bazat pe echilibru instabil inerent care necesită un sistem de control auxiliar pentru menținerea echilibrului și care cuprinde vehicule motorizate cu o roată sau vehicule motorizate cu două roți sau cu două șenile;	<i>vehicul cu autoechilibrare</i> , în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un concept de vehicul bazat pe echilibru instabil inerent care necesită un sistem de control auxiliar pentru menținerea echilibrului și care cuprinde vehicule motorizate cu o roată sau vehicule motorizate cu două roți sau cu două șenile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 72. „roți jumelate” înseamnă două roți montate pe aceeași axă, considerate a constitui o singură roată, distanța dintre centrele suprafețelor lor de contact cu solul fiind de cel mult 460 mm;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 73. „tip de vehicul” înseamnă un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni ale unei anumite categorii care nu diferă între ele cel puțin în privința următoarelor aspecte: (a) categoria și subcategoria; (b) producătorul;	<i>tip de vehicul</i> înseamnă un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni ale unei anumite categorii care nu diferă între ele cel puțin în privința următoarelor aspecte: a) categoria și subcategoria; b) producătorul;	Compatibil	

(b) producătorul; (c) șasiu, cadru, subcadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente; (d) denumirea tipului dată de producător;	c) șasiu, cadru, sub cadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente; d) denumirea tipului dată de producător;		
Articolul 3 - Definiții 74. „variantă” înseamnă vehicule de același tip la care: (a) forma caroseriei prezintă aceleași caracteristici de bază; (b) modul de propulsie și configurația propulsiei sunt aceleași; (c) în cazul în care un motor termic face parte din sistemul de propulsie, ciclul de funcționare al motorului este același; (d) numărul de cilindri și dispunerea acestora sunt aceleași; (e) tipul de cutie de viteze este același; (f) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei în ordine de mers nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută; (g) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei maxim admisibile nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută; (h) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a cilindreei motorului (în cazul unui motor cu ardere internă) nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută; și (i) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a puterii utile a motorului nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută;	<i>variantă</i> înseamnă vehicule de același tip la care: a) forma caroseriei prezintă aceleași caracteristici de bază; b) modul de propulsie și configurația propulsiei sunt aceleași; c) în cazul în care un motor termic face parte din sistemul de propulsie, ciclul de funcționare al motorului este același; d) numărul de cilindri și dispunerea acestora sunt aceleași; e) tipul de cutie de viteze este același; f) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei în ordine de mers nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută; g) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei maxim admisibile nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută; h) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a cilindreei motorului (în cazul unui motor cu ardere internă) nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută; și i) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a puterii utile a motorului nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 75. „versiune a unei variante” înseamnă un vehicul care constă într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10);	<i>versiune a unei variante</i> înseamnă un vehicul care constă într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare;	Compatibil	

Articolul 3 - Definiții 76. „motor cu ardere externă” înseamnă un motor termic în care camerele de ardere și de detentă sunt separate fizic și în care un fluid de lucru intern este încălzit prin ardere într-o sursă externă; căldura arderii externe dilată fluidul de lucru intern, care apoi prin expansiune acționează asupra mecanismului motorului, producând mișcare și lucru mecanic util;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 77. „grup propulsor” înseamnă componentele și sistemele unui vehicul care generează putere, pe care o transmit până la suprafața de rulare, inclusiv motorul (motoarele), sistemele de comandă a motorului și orice alt dispozitiv de control, dispozitivele de control al poluării pentru protecția mediului, inclusiv sistemele de reducere a zgomotului sau de limitare a emisiilor poluante, transmisia și dispozitivele de control al acesteia, fie prin arbore de transmisie, fie prin curea sau lanț de transmisie, cutia diferențialului, transmisia finală, precum și pneul roții motrice (raza);	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 78. „vehicul monocarburant” înseamnă un vehicul proiectat pentru a funcționa în principal cu un singur tip de carburant;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 79. „vehicul monocarburant cu gaz” înseamnă un vehicul monocarburant care funcționează în principal cu GPL, GN/biometan sau hidrogen, dar care poate fi prevăzut și cu un sistem pe benzină numai pentru scopuri de urgență sau numai pentru demarare, rezervorul de benzină având o capacitate de cel mult 5 litri de benzină;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 – Definiții 80. „E5” înseamnă un amestec de carburanți din 5 % etanol anhidru și 95 % benzină;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 3 - Definiții 81. „GPL” înseamnă gaz petrolier lichefiat compus din propan și butan lichefiate prin stocare sub presiune;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 82. „GN” înseamnă gaz natural cu un conținut foarte ridicat de metan;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 83. „biometan” înseamnă un gaz natural regenerabil format din surse organice care într-o stare inițială constituie „biogaz”, dar care apoi este curățat printr-un proces numit „conversie din biogaz în biometan” care îndepărtează impuritățile din biogaz cum ar fi dioxidul de carbon, siloxanii și hidrogenul sulfurat (H ₂ S);	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 84. „vehicul bicarburant” înseamnă un vehicul cu două sisteme separate de stocare a carburantului și care poate funcționa pe rând cu doi carburanți diferiți și care este proiectat să funcționeze numai cu un singur carburant la un moment dat;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 85. „vehicul bicarburant cu gaz” înseamnă un vehicul bicarburant care poate funcționa cu benzină, precum și fie cu GPL, GN/biometan sau hidrogen;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 86. „vehicul multicarburant” înseamnă un vehicul cu un sistem de stocare a carburantului care poate funcționa cu amestecuri diferite de doi sau mai mulți carburanți;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 3 - Definiții 87. „E85” înseamnă un amestec de carburanți din 85 % etanol anhidru și 15 % benzină;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 88. „vehicul multicarburant cu etanol” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu benzină sau cu un amestec de benzină și etanol de până la 85 % amestec de etanol;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 89. „H2NG” înseamnă un amestec de carburanți din hidrogen și gaz natural;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 90. „vehicul multicarburant cu H2NG” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu diverse amestecuri de hidrogen și GN/biometan;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 91. „vehicul multicarburant cu biodiesel” înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu motorină minerală sau cu un amestec de motorină minerală și biodiesel;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 92. „B5” înseamnă un amestec de carburanți din 5 % biomotorină și 95 % motorină din petrol;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 93. „biomotorină” înseamnă un carburant de tip motorină bazat pe uleiuri vegetale sau grăsimi animale și constând în alchilesteri cu lanț lung produși de o manieră sustenabilă;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 3 - Definiții 94. „vehicul pur electric” înseamnă un vehicul propulsat de: (a) un sistem care constă în unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei, unul sau mai multe dispozitive de condiționare a puterii și una sau mai multe mașini electrice care convertesc energia electrică stocată în energie mecanică transmisă la nivelul roților pentru propulsarea vehiculului; (b) un sistem de propulsie electrică auxiliar montat pe un vehicul proiectat pentru propulsie prin pedalare;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 95. „vehicul cu pilă de combustie cu hidrogen” înseamnă un vehicul alimentat de o pilă de combustie care convertește energia chimică din hidrogen în energie electrică destinată propulsiei vehiculului;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 96. „punctul R” sau „punctul de ședere de referință” înseamnă un punct definit pe planurile constructorului vehiculului pentru fiecare loc șezând și stabilit în raport cu sistemul de referință tridimensional. Trimiterile în prezentul regulament la cerințele, procedurile sau aranjamentele prevăzute în prezentul regulament se interpretează ca trimiteri la astfel de cerințe, proceduri sau aranjamente astfel cum sunt prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 4 - Categori de vehicule (1) Vehiculele din categoria L cuprind vehicule motorizate cu două, trei și patru roți conform categoriilor definite la prezentul articol și în anexa I, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele cu două și trei roți, motocicletele cu două și trei roți, motocicletele cu	Articolul 2. Domeniu de aplicare (1) Prezenta lege se aplică tuturor vehiculelor: a) din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O, destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv vehiculelor din aceste categorii concepute și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor concepute	Compatibil	

ataș, vehiculele rutiere de tip „Quad” ușoare și grele și cvadrimobilele ușoare și grele.	și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule și remorcile lor; b) cu două sau trei roți și cvadriciclorilor din categoria L destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv: - motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)]; - vehicule grele de teren de tip „Quad” (L7e-B); - vehicule din categoria L proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, ca și piesele și echipamentele proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.		
Articolul 4 - Categoriile de vehicule (2) În sensul prezentului regulament, sunt valabile următoarele categorii și subcategoriile de vehicule, conform dispozițiilor din anexa I: (a) vehicule din categoria L1e (vehicule cu motor ușoare cu două roți), cu subcategoriile: (i) vehicule L1e-A (biciclete cu motor); (ii) vehicule L1e-B (moped cu două roți); (b) vehicule din categoria L2e (moped cu trei roți), clasificate în diferite subcategorii: (i) vehicule din categoria L2e-P (mopede cu trei roți destinate transportului de pasageri); (ii) vehicule din categoria L2e-U (mopede cu trei roți proiectate pentru scopuri utilitare); (c) vehicule din categoria L3e (motociclete cu două roți), clasificate în diferite subcategorii după: (i) performanțele motocicletelor (4), cu subcategoriile: — vehicule din subcategoria L3e-A1 (motociclete cu performanțe scăzute); — vehicule din subcategoria L3e-A2 (motociclete cu performanțe medii); — vehicule din subcategoria L3e-A3 (motociclete cu performanțe ridicate); (ii) utilizare specială: — L3e-A1E, L3e-A2E sau L3e-A3E (motociclete „enduro”);	-	Compatibil	Categoriile indicate se includ în art. 2 alin. (1) lit. b) din proiect

— L3e-A1T, L3e-A2T sau L3e-A3T (motociclete „trial”); (d) vehicule din categoria L4e (motociclete cu două roți cu ataș); (e) vehicule din categoria L5e (tricicluri motorizate), cu subcategoriile: (i) vehicule din subcategoria L5e-A (tricicluri): vehicule destinate în principal transportului de pasageri; (ii) vehicule din subcategoria L5E-B (tricicluri utilitare): tricicluri utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri; (f) vehicule din categoria L6e (cvadricicluri ușoare), cu subcategoriile: (i) vehicule L6e-A (vehicule rutiere de tip „Quad” ușoare); (ii) vehicule L6e-B (cvadrimobile ușoare), cu subcategoriile: — vehicule L6e-BU (cvadrimobile ușoare pentru scopuri utilitare): vehicule utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri; — vehicule L6e-BP (cvadrimobile ușoare pentru transportul de pasageri): vehicule destinate în principal transportului de pasageri; (g) vehicule din categoria L7e (cvadricicluri grele), cu subcategoriile: (i) vehicule din categoria L7e-A (vehicule rutiere de tip „Quad” grele), cu subcategoriile: — L7e-A1: vehicule rutiere A1 de tip „Quad”; — L7e-A2: vehicule rutiere A2 de tip „Quad”; (ii) vehicule din categoria L7e-B (vehicule de teren de tip „Quad” grele), cu subcategoriile: — L7e-B1: vehicule de teren de tip „Quad”; — L7e-B2: vehicule de tip „buggy” cu locuri alăturate; (iii) vehicule din categoria L7e-C (cvadrimobile grele), cu subcategoriile: — vehicule L7e-CU (cvadrimobile grele cu scop utilitar): vehicule utilitare destinate exclusiv transportului de mărfuri;			
---	--	--	--

— vehicule L7e-CP (cvadrimobile grele pentru transportul de persoane): vehicule destinate în principal transportului de pasageri.			
Articolul 4 - Categoriile de vehicule (3) Vehiculele din categoria L enumerate la alineatul (2) sunt clasificate și după modul de propulsie: (a) propulsate de un motor cu ardere internă: — cu aprindere prin compresie (CI); — cu aprindere prin scânteie (PI); (b) propulsate de un motor cu ardere externă, de un motor cu turbină sau cu piston rotativ; în scopul respectării cerințelor privind performanțele de mediu și siguranța în funcționare, orice vehicul echipat cu un astfel de sistem de propulsie este asimilat unui vehicul propulsat de un motor cu ardere internă de tip PI; (c) propulsate de un motor care funcționează cu aer precomprimat ale cărui emisii de poluanți și/sau gaze inerte nu depășesc nivelurile prezente în mediu; în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare, precum și cele legate de rezervorul și circuitul de carburant, orice vehicul echipat cu un astfel de sistem de propulsie este asimilat unui vehicul care funcționează cu carburant gazos; (d) propulsate de un motor electric; (e) un vehicul hibrid care combină orice configurație de propulsie menționată la literele (a), (b), (c) sau (d) din prezentul alineat sau orice combinație multiplă a acestor configurații de propulsie, inclusiv o combinație de mai multe motoare termice și/sau electrice.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 4 - Categoriile de vehicule (4) În ceea ce privește clasificarea vehiculelor din categoria L vizate la alineatul (2), un vehicul care nu se încadrează într-o anumită categorie deoarece prezintă valori superioare pentru cel puțin o caracteristică specificată pentru categoria respectivă se încadrează în categoria următoare ale cărei criterii le îndeplinește. Acest principiu se aplică următoarelor grupuri de categorii și subcategorii:	-	Prevedere UE neaplicabilă	

(a) categoriei L1e cu subcategoriile sale L1e-A și L1e-B, precum și categoriei L3e cu subcategoriile sale L3e-A1, L3e-A2 și L3e-A3; (b) categoriei L2e și categoriei L5e cu subcategoriile sale L5e-A și L5e-B; (c) categoriei L6e cu subcategoriile sale L6e-A și L6e-B și categoriei L7e cu subcategoriile sale L7e-A, L7e-B și L7e-C; (d) precum și oricărei secvențe logice de categorii și subcategorii propuse de producător și omologate de autoritatea de omologare.			
Articolul 4 - Categoriile de vehicule (5) Fără a aduce atingere criteriilor de (sub)clasificare de la alineatele (1)-(4) din prezentul articol și din anexa I, se aplică subcategoriile suplimentare stabilite în anexa V pentru a armoniza procedurile pentru încercările privind performanțele de mediu la nivel internațional prin referire la regulamentele CEE-ONU și la regulamentele tehnice mondiale ale CEE-ONU.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 5 - Determinarea masei în ordine de mers (1) Masa în ordine de mers a unui vehicul de categoria L este determinată prin măsurarea masei vehiculului fără încărcătură gata de utilizare normală și include masa: (a) lichidelor; (b) echipamentelor standard în conformitate cu specificațiile producătorului; (c) „carburantului” din rezervorul (rezervoarele) de carburant, care se umple (umplu) la cel puțin 90 % din capacitate. În sensul prezentei litere: (i) dacă un vehicul este propulsat cu „carburant lichid”, acesta este considerat „carburant”; (ii) dacă un vehicul este propulsat cu un „amestec carburant/ulei” lichid: — dacă carburantul pentru propulsia vehiculului și uleiul de lubrifiere sunt amestecate în prealabil, atunci acest „amestec prealabil” este considerat „carburant”;	Articolul 4. Cerințe tehnice generale (1) Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt admise spre plasare pe piață, înmatriculare și utilizarea pe drumurile publice dacă respectă cerințele tehnice aprobate pentru categoria de vehicule din care face parte.	Compatibil	

— dacă carburantul pentru propulsia vehiculului și uleiul de lubrifiere sunt stocate separat, atunci doar „carburantul” care propulsează vehiculul este considerat „carburant”; sau (iii) dacă un vehicul este propulsat de un carburant gazos sau un carburant gazos lichefiat sau funcționează pe bază de aer comprimat, masa de „carburant” din rezervorul (rezervoarele) de carburant gazos poate fi considerată 0 kg; (d) caroseriei, a cabinei, a ușilor; și (e) geamurilor, a dispozitivelor de cuplare, a roții (roților) de rezervă, precum și masa uneltelor.			
Articolul 5 - Determinarea masei în ordine de mers (2) Masa în ordine de mers a unui vehicul de categoria L exclude masa: (a) conducătorului (75 kg) și a pasagerului (65 kg); (b) mașinilor sau a echipamentelor instalate pe zona platformei de încărcare; (c) bateriilor de propulsie, în cazul unui vehicul hibrid sau pur electric; (d) în cazul unui/unor vehicul(e) mono-, bi- sau multicarburant, a sistemelor de alimentare cu carburant gazos, precum și a rezervoarelor de stocare a carburantului gazos; și (e) în cazul propulsiei cu aer precomprimat, a rezervorului (rezervoarelor) pentru stocarea aerului comprimat.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (1) Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare având competențe în materie de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței cărora le încredințează problemele legate de supravegherea pieței în conformitate cu prezentul regulament. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților în cauză. Notificarea cu privire la autoritățile de omologare și de supravegherea a pieței cuprinde denumirile acestora,	Articolul 5 – Competențele autorităților (1) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor se desemnează ca autoritate reglementare pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. Pentru realizarea atribuțiilor de reglementare, organul central de specialitate este împuternicit cu dreptul de a aproba regulamente, reglementări, instrucțiuni, ordine pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi.	Compatibil	

adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență ale autorităților respective. Comisia publică pe site-ul său internet o listă a autorităților de omologare și detalii în ceea ce le privește.			
	Articolul 5 – Competențele autorităților (2) Agenția Națională Transport Auto se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul supravegherii pieței pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și dispune de atribuțiile necesare, organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și efectuează controale ale vehiculelor, sistemelor componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață.	Compatibil	
	Articolul 5 – Competențele autorităților (3) Agenția Servicii Publice se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul omologării pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective;	Compatibil	
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (2) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.	Articolul 5 – Competențele autorităților (7) Autoritatea de omologare acordă omologare doar pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care respectă cerințele prezentei legi și reglementările tehnice de implementare a acesteia, precum și prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.	Compatibil	
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (3) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate din	Articolul 5 – Competențele autorităților (4) Prezenta lege nu interzice, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care	Compatibil	

motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate prin prezentul regulament, dacă acestea respectă cerințele acestuia.	sunt conforme cu cerințele prezentei legi, cu excepția cazurilor: a) prevăzute expres în Capitolul X; b) care depășesc dimensiunile, greutatea și sarcinile pe osii armonizate, prevăzute în Anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr.509/1999, inclusiv în cazurile în care li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezenta lege.		
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (4) În conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, statele membre organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și controale ale vehiculelor, sistemelor componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață.	-	Prevedere UE neaplicabilă	Se prevede în art. 5 alin. (4) din proiect
Articolul 7 - Obligații ale autorităților de omologare (1) Autoritățile de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament.		Prevedere UE neaplicabilă	Se prevede în art. 5 alin. (7) din proiect
Articolul 7 - Obligații ale autorităților de omologare (2) Autoritățile de omologare omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele din prezentul regulament.		Compatibil	Se prevede în art. 5 alin. (7) din proiect
Articolul 8 - Măsuri de supraveghere a pieței (1) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritățile de supraveghere a pieței efectuează, la nivelul corespunzător, controale adecvate ale documentelor, ținând seama de principiile stabilite legate de evaluarea riscurilor, plângeri și alte informații.	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (1) Autoritatea de supraveghere a pieței efectuează verificări periodice, în cooperare cu Inspectoratul Național de Securitate Publică al MAI, conform competențelor acestuia, pentru a: a) controla respectarea de către vehicule, sisteme, componente și unitățile tehnice separate a cerințelor relevante;	Compatibil	

Autoritățile de supraveghere a pieței le pot solicita operatorilor economici să le pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activității de supraveghere. În cazul în care operatorii economici prezintă certificate de conformitate, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama de acestea în mod corespunzător.	b) verifica documentele și, unde este cazul, al unor încercări în laborator și în trafic efectuate pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic.		
	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (2) La efectuarea verificărilor prevăzute la alin. (1), Autoritatea de supraveghere a pieței se conduce și ține cont de: a) principiile în materie de evaluare a riscurilor; b) reclamațiile justificate; și c) orice altă informație relevantă și/sau rezultate ale încercărilor publicate de părțile terțe care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare.	Compatibil	Transpune art. 8 alin. (1) al Regulamentului UE
	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (4) Autoritatea de supraveghere a pieței are dreptul să solicite operatorilor economici, iar ultimii au obligația să pună la dispoziția autorității documentele, informațiile și alte specificații tehnice, pe care autoritatea le consideră necesare în vederea desfășurării activităților de supraveghere a pieței.	Compatibil	Transpune art. 8 alin. (1) al Regulamentului UE
	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (5) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritatea de supraveghere a pieței ține cont în mod corespunzător de certificatele de conformitate, de mărcile de omologare de tip sau de certificatele de omologare de tip prezentate de operatorii economici.	Compatibil	Transpune art. 8 alin. (1) al Regulamentului UE

Articolul 8 - Măsuri de supraveghere a pieței (2) În cazul pieselor și echipamentelor diferite de cele acoperite la alineatul (1) din prezentul articol, articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică în întregime.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (1) La introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele specificate în prezentul regulament și în actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (1) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le-au fabricat și care sunt introduse pe piață, au fost fabricate și omologate în conformitate cu cerințele prevăzute în prezenta lege și actele normative pentru punerea în aplicare a acesteia.	Compatibil	
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (2) În cazul omologării de tip multietapă, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul. Orice producător care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și sistemelor modificate.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (3) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul.	Compatibil	
	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (4) Producătorii care modifică componentele, sistemele sau unitățile tehnice separate deja omologate în etapele anterioare sunt responsabili pentru omologarea de tip și conformitatea producției componentelor, sistemelor sau unităților tehnice separate modificate.	Compatibil	Transpune art.9 alin.(2) al Regulamentului UE
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (3) Producătorii care modifică vehiculul incomplet de o manieră care conduce la o clasificare în altă categorie de vehicul, cu consecința că cerințele legale deja	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (6) Producătorii care modifică un vehicul incomplet, în sensul în care conduce la clasificarea acestuia în altă categorie de vehicule, și care conduce la	Compatibil	

evaluate într-o etapă anterioară de omologare s-au modificat, sunt, de asemenea, obligați să asigure conformitatea cu cerințele care se aplică în cazul categoriei de vehicule căreia îi aparține vehiculul modificat.	modificarea cerințelor deja evaluate într-o etapă anterioară a omologării de tip sunt obligați să asigure conformitatea cu cerințele aplicabile pentru categoria de vehicule din care face parte vehiculul modificat.		
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (4) În scopul omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul prezentului regulament, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu misiunea de a-i reprezenta în fața autorităților de omologare.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (7) În scopul omologării de tip, un producător stabilit în afara Republicii Moldova poate desemna: a) un reprezentant care este reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană pentru a reprezenta producătorul în fața Autorității de omologare. b) un reprezentant în Republica Moldova, care este reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană, care poate fi același ca reprezentantul desemnat în vederea omologării de tip.	Compatibil	
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (5) Producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (4) sau un reprezentant suplimentar.	-	Compatibil	Se include în art. 9 alin. (7) din proiect
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (6) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (2) Producătorii sunt responsabili în fața Autorității de omologare pentru întreg procesul de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate.	Compatibil	
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (7) În conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, producătorii se asigură că există proceduri care garantează că producția de serie rămâne în conformitate cu tipul omologat. Modificările în	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (8) Producătorii stabilesc proceduri care garantează că producția de serie a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate rămâne în conformitate cu tipul omologat.	Compatibil	

proiectarea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, precum și modificările cerințelor în raport cu care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.			
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (8) Pe lângă marcajul reglementar și mărcile de omologare de tip care, în conformitate cu articolul 39, trebuie inscripționate pe vehicule, componente sau unități tehnice separate, producătorii acestora indică numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați pe vehiculele, componentele sau unitățile lor tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (10) Pe lângă plăcuța producătorilor fixată pe vehiculele lor și de mărcile de omologare de tip aplicate pe componentele sau unitățile lor tehnice separate, pe vehiculele, componentele sau unitățile sale tehnice separate puse la dispoziție pe piață, se indică, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa din Republica Moldova sau Uniunea Europeană la care pot fi contactați. În cazul în care acest lucru nu este posibil, această indicație se face pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.	Compatibil	
Articolul 9 - Obligațiile producătorilor (9) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (11) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.	Compatibil	
Articolul 10 - Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (1) Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate a acestora nu este în conformitate cu prezentul regulament sau cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (1) Producătorul este obligat, să ia fără întârziere măsurile corective necesare, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului și/sau pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, în funcție de caz, dacă un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe	Compatibil	

vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l retrage sau rechema, după caz. Producătorul informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea, dând detalii, în special, cu privire la neconformitate și la eventualele măsuri corective luate.	piață sau puse în exploatare nu sunt în conformitate cu prezenta lege sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte.		
	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (2) În cazul alin. (1), producătorul informează imediat autoritatea de omologare și autoritatea de supraveghere a pieței în legătură cu riscul și cu toate măsurile adoptate în privința acestuia, dacă vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pus pe piața, prezintă un risc grav.	Compatibil	Transpune art.10 alin.(1) al Regulamentului UE
Articolul 10 - Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, producătorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul a fost pus la dispoziție pe piață sau pus în exploatare, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.	-	Compatibil	Este inclus în art. 10 alin.(2) din proiect
Articolul 10 - Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (3) Producătorii țin la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10) și,	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (3) Producătorii, păstrează și pun la dispoziția autorității de omologare: a) certificatele de omologare de tip și anexele acestora, precum și o copie a certificatelor de conformitate eliberate, pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip	Compatibil	

în plus, producătorul vehiculului păstrează în aceleași condiții o copie a certificatului de conformitate menționat la articolul 38.	aplicabile în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip aplicabile în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.a); b) dosarul de omologare și o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de 5 ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b).		
Articolul 10 - Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează acesteia, prin autoritatea de omologare, o copie a certificatului UE de omologare de tip sau autorizația menționată la articolul 51 alineatul (1), demonstrând conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. Producătorii cooperează cu autoritatea națională cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (4) Producătorii au obligația să pună la dispoziția Autorității de omologare sau a Autorității de supraveghere a pieței, la cererea motivată a acestora, o copie a certificatului de omologare de tip sau a autorizației care demonstrează conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei, a unității tehnice separate, a piesei sau a echipamentului, în limbile română sau engleză.	Compatibil	
	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), producătorii sunt obligați să coopereze cu autoritatea respectivă, cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.	Compatibil	

Articolul 11 - Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Mandatul respectiv permite unui reprezentant cel puțin următoarele: (a) să aibă acces la dosarul informativ menționat la articolul 27 și certificatul de conformitate menționat la articolul 38, astfel încât acestea să poată fi puse la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate; (b) la cererea motivată din partea unei autorități de omologare, pune la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate; (c) cooperează cu autoritățile de omologare sau de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului său.	Articolul 11. Obligațiile reprezentanților producătorului (1) Reprezentantul producătorului îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător, care include cel puțin următoarele: a) are acces la certificatul de omologare de tip și la anexele acestora, precum și la certificatul de conformitate în limba română, pe care le pune la dispoziția Autorității de omologare și la Autoritatea de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate; b) la cererea motivată, pune la dispoziția Autorității de omologare, toate informațiile, documentele necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate; c) cooperează cu Autoritatea de omologare și cu Autoritatea de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului său; d) informează producătorul cu privire la reclamațiile și rapoartele referitoare la riscuri, incidente suspectate sau problemele de neconformitate care se referă la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului respectiv; e) are dreptul să își încheie mandatul fără suportarea penalizărilor în cazul în care producătorul acționează contrar obligațiilor care îi revin în temeiul prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 12 - Obligațiile importatorilor (1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate	Compatibil	

conforme care fie au primit omologarea UE de tip, fie îndeplinesc cerințele pentru omologarea națională, sau piese sau echipamente care se supun în întregime cerințelor Regulamentului (CE) nr. 765/2008.	conforme care fie au primit omologarea de tip, fie îndeplinesc cerințele pentru omologarea națională.		
Articolul 12 - Obligațiile importatorilor (2) Înainte de introducerea pe piață a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată omologată de tip, importatorii se asigură că dispun de un dosar de omologare ce respectă articolul 29 alineatul (10) și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și respectă cerințele articolului 9 alineatul (8). În cazul unui vehicul, importatorul verifică dacă vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate corespunzător.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (2) Până la introducerea pe piața Republicii Moldova: a) a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate omologate de tip, importatorul se asigură că acestea fac obiectul unui certificat de omologare de tip valabil și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară. b) a unui vehicul, importatorul se asigură că acesta este însoțit de certificatul de conformitate necesar.	Compatibil	
Articolul 12 - Obligațiile importatorilor (3) În cazul în care importatorii sunt de părere sau au motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament nu respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, că nu corespunde tipului omologat, aceștia nu introduc pe piață, nu permit punerea sa în exploatare și nici înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate atât timp cât conformitatea acestora nu a fost restabilită. În plus, atunci când importatorul este de părere sau are motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, acesta informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, acesta informează în acest sens, de asemenea, autoritatea de omologare care a acordat omologarea.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu respectă cerințele stabilite de prezenta lege și în speță dacă nu corespunde omologării sale de tip, importatorii nu introduc pe piața Republicii Moldova și nici nu permit punerea în exploatare sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate până când conformitatea nu a fost adusă în concordanță.	Compatibil	
Articolul 12 - Obligațiile importatorilor	Articolul 12. Obligațiile importatorilor	Compatibil	

(4) Importatorii indică numele lor, denumirea înregistrată sau marca înregistrată a acestora, precum și adresa la care pot fi contactați pe vehicul, sistem, componentă, unitatea tehnică separată, piesă sau echipament sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul.	(5) Importatorii indică pe vehicul, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipamente, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată, precum și adresa la care pot fi contactați. În cazul în care acest lucru nu este posibil, această indicație se face pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentele.		
Articolul 12 - Obligațiile importatorilor (5) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit(ă) de instrucțiuni și informații, în conformitate cu dispozițiile articolului 55, în limba sau limbile oficiale ale statului membru în cauză.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (6) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțită de instrucțiunile și informațiile prevăzute la art.56, în limba română.	Compatibil	
Articolul 12 - Obligațiile importatorilor (6) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (8) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.	Compatibil	
Articolul 12 - Obligațiile importatorilor (7) În cazul în care acest lucru este considerat oportun în raport cu riscurile grave prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, după caz, întocmesc un registru de reclamații și de rechemări ale unor vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente și informează constant distribuitorii în legătură cu această monitorizare.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (7) Pentru protejarea sănătății și siguranței consumatorilor, importatorii păstrează un registru de reclamații și rechemări referitoare la vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pe care le-au introdus pe piață, și informează distribuitorii cu privire la reclamațiile și/sau rechemările efectuate referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au introdus pe piață.	Compatibil	

Articolul 13 - Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (1) Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care le-au introdus pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdusă pe piața Republicii Moldova de către un importator nu este în conformitate cu prevederile prezentei legi, importatorul ia fără întârziere măsurile corective necesare pentru restabilirea conformității vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, sub supravegherea producătorului, pentru retragerea de pe piață sau pentru rechemare, după caz. În același timp, importatorul informează, producătorul și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.	Compatibil	
Articolul 13 - Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează imediat producătorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței din statele membre în care produsul a fost introdus pe piață. Importatorul îi informează de asemenea cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii, în special cu privire la riscul grav și la măsurile corective întreprinse de producător.	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, importatorii informează imediat și pun la dispoziția Autorității de omologare și Autorității de supraveghere toate informațiile necesare în privința riscului respectiv, precum și informează producătorilor.	Compatibil	
Articolul 13 - Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de conformitate la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (4) Importatorii au obligația să păstreze și, la cerere, să pună la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței: a) o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor la acestea, într-o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui	Compatibil	

separate și se asigură că dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10) poate fi pus la dispoziția acestor autorități, la cerere.	vehicul și 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.a); b) o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b).		
Articolul 13 - Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru a elimina riscurile prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament pe care l-au introdus pe piață.	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), importatorii pun la dispoziția autorităților, toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în limba română sau limba engleză și cooperează în privința eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 14 - Obligațiile distribuitorilor (1) La punerea la dispoziție pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.	Articolul 14. Obligațiile distribuitorilor (1) Înainte de punerea la dispoziție pe piața Republicii Moldova a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii: (a) se asigură că acționează în conformitate cu cerințele prezentei legi. (b) se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă plăcuța producătorului sau marca de omologare de tip necesară; (b) este însoțit de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța, prevăzute la art.56, în limba română;	Compatibil	

	(c) că producătorul și importatorul au respectat dispozițiile prevăzute la art.9 alin.(11) și art.12 alin.(5).		
Articolul 14 - Obligațiile distribuitorilor (2) Înainte de punerea la dispoziție pe piață, de înmatricularea sau de punerea în exploatare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marcajul reglementar sau marca de omologare de tip necesară, dacă sunt însoțite de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată urmează să fie pusă la dispoziție pe piață și dacă importatorul și producătorul au respectat cerințele specificate la articolul 12 alineatele (2) și (4) și la articolul 39 alineatele (1) și (2).	-	Compatibil	Transpune art.14 alin.(1) al Regulamentului UE
Articolul 14 - Obligațiile distribuitorilor (3) Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în prezentul regulament.	Articolul 14. Obligațiile distribuitorilor (3) Distribuitorii au obligația de a asigura că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.		
Articolul 15 - Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (1) În cazul în care un distribuitor este de părere sau are motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezentul regulament, acesta nu va pune la dispoziție pe piață, înmatricula sau pune în exploatare vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită.	Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu este conformă cu cerințele din prezenta lege, distribuitorii trebuie să informeze în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și nu le pun la dispoziție pe piața Republicii Moldova până când conformitatea nu a fost asigurată.	Compatibil	

Articolul 15 - Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (2) Distribuitorii care sunt de părere sau au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au pus-o la dispoziție pe piață sau au înmatriculat-o sau pentru a cărei punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezentul regulament informează producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se adoptă în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) sau cu articolul 13 alineatul (1) măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul.	Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova de către distribuitori nu este în conformitate cu prezenta lege, aceștia au obligația de a informa: a) producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se întreprind măsurile corective necesare, potrivit prezentei legi, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul; b) importatorul; c) Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.	Compatibil	
Articolul 15 - Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (3) Atunci când un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat producătorul, importatorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței ale statelor membre în care a fost pus la dispoziție pe piață. Distribuitorul îi informează de asemenea cu privire la orice măsură luată, furnizând detalii, în special în legătură cu riscul grav și cu orice măsură corectivă întreprinsă de producător.	Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat despre acest fapt producătorul, importatorul, Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței și pune la dispoziția lor toate informațiile detaliate cu privire la riscul grav vizat, precum și despre toate măsurile întreprinse, cu descrierea tuturor măsurilor întreprinse de către producător.	Compatibil	
Articolul 15 - Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul	Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (4) La cererea motivată a Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței, distribuitorii cooperează cu autoritățile în privința	Compatibil	

10 alineatul (4) sau că importatorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 13 alineatul (3). Distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață.	punerii la dispoziția informațiilor cu privire la toate măsurile întreprinse în vederea eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care aceștia le-au pus la dispoziție pe piață, inclusiv a informațiilor specificate la art.9 alin.(6).		
Articolul 16 - Cazuri în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor În sensul prezentului regulament, un importator sau distribuitor este considerat producător și este supus obligațiilor care revin producătorului în temeiul articolelor 9-11 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, înmatriculează sau este responsabil pentru punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în numele său sau al mărcii sale comerciale sau modifică un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată.	Articolul 16. Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor În sensul prezentei legi, unui importator sau unui distribuitor i se aplică obligațiile care îi revin unui producător în temeiul articolelor 8, 9 și 10, atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață sau este responsabil pentru punerea în exploatare: a) a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate în numele său sau al mărcii sale comerciale sau atunci când modifică un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată în așa fel încât vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poate să nu mai fie în conformitate cu cerințele aplicabile; sau b) a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate pe baza unei omologări ONU de tip acordate pentru un producător din afara Republicii Moldova și nu poate fi identificat niciun reprezentant al producătorului pe teritoriul țării.	Compatibil	
Articolul 17 - Identificarea operatorilor economici Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de zece ani pentru un vehicul și de cinci ani pentru un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament, datele de identificare ale:	Articolul 17. Identificarea operatorilor economici Operatorii economici, la solicitare, pun la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, datele de identificare a tuturor operatorilor economici:	Compatibil	

(a) oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament; (b) oricărui operator economic căruia i-au furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament.	a) care le-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament; b) cărora le-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament.		
Articolul 18 - Cerințe de fond generale (1) Vehiculele din categoria L, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate acestora satisfac cerințele referitoare la (sub)categoriile de vehicule corespunzătoare precizate în anexele II-VIII.	-	Compatibil	Se include în art.4 alin.(1) al proiectului
Articolul 18 - Cerințe de fond generale (2) Vehiculele din categoria L sau sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate ale acestora, a căror compatibilitate electromagnetică face obiectul actelor delegate menționate la alineatul (3) din prezentul articol privind construcția vehiculelor și al actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, nu se supun Directivei 2004/108/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 2004 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică (5).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 18 - Cerințe de fond generale (3) Pentru a completa cerințele referitoare la omologarea de tip a vehiculelor din categoria L stabilite în prezentul regulament, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 75 cu privire la cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare rezumate în anexa II părțile A, B și C, asigurând, astfel, un grad înalt de siguranță și de protecție a mediului conform definiției din dispozițiile corespunzătoare ale prezentului regulament. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 19 - Interdicția utilizării dispozitivelor de invalidare Utilizarea dispozitivelor de invalidare care reduc eficacitatea sistemelor de siguranță, a celor de compatibilitate electromagnetică, a sistemelor de diagnosticare la bord, precum și a sistemelor de reducere a zgomotului sau de limitare a emisiilor poluante este interzisă. Un element constructiv nu este considerat dispozitiv de invalidare dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții: (a) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru a asigura funcționarea în siguranță a vehiculului; (b) dispozitivul nu funcționează mai mult decât este necesar pentru pornirea motorului; (c) condițiile de funcționare sunt în bună măsură incluse în procedurile de încercare pentru verificarea conformității vehiculului cu prezentul regulament și cu actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 20 - Măsurile pentru producători cu privire la modificarea grupului propulsor al vehiculelor (1) Producătorii de vehicule echipează vehiculele din categoria L, cu excepția subcategoriilor L3e-A3 și L4e-A3, cu caracteristici speciale menite să împiedice intervențiile neautorizate asupra grupului propulsor, sub forma unei serii de cerințe și specificații tehnice cu scopul: (a) de a împiedica modificările care ar putea afecta siguranța, în special prin ameliorarea performanței vehiculului prin intervenții neautorizate asupra grupului propulsor cu scopul de a mări cuplul maxim și/sau puterea și/sau viteza proiectată maximă a vehiculului stabilite oficial în timpul procedurii de omologare de tip urmate de producătorul vehiculului; și/sau (b) de a preveni efecte nocive asupra mediului.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 20 - Măsuri pentru producători cu privire la modificarea grupului propulsor al vehiculelor (2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolului 75 privind cerințele specifice cu privire la măsurile vizate la alineatul (1) și pentru a facilita respectarea alineatului (4). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 20 - Măsuri pentru producători cu privire la modificarea grupului propulsor al vehiculelor (3) După o modificare a grupului propulsor, orice vehicul trebuie să satisfacă cerințele tehnice corespunzătoare categoriei sau subcategoriei căreia vehiculul îi aparținea inițial sau, după caz, cerințele noii categorii sau subcategorii a acestuia care era în vigoare la momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare a vehiculului inițial, inclusiv ultimele modificări ale acestor cerințe. În cazul în care producătorul vehiculului proiectează grupul propulsor al unui tip de vehicul astfel încât să permită modificarea sa astfel încât vehiculul nu ar mai fi conform tipului omologat, dar ar corespunde unei variante sau versiuni suplimentare, producătorul vehiculului include în cerere informațiile relevante cu privire la fiecare variantă sau versiune astfel creată, fiecare variantă și versiune fiind omologată de tip în mod explicit. Dacă vehiculul modificat intră într-o categorie sau subcategorie nouă, se face o cerere pentru o nouă omologare de tip.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 20 - Măsuri pentru producători cu privire la modificarea grupului propulsor al vehiculelor (4) Fără a aduce atingere alineatului (1), pentru a evita modificările și ajustările cu efecte adverse asupra siguranței în funcționare sau asupra performanțelor de mediu ale vehiculului, producătorul depune eforturi, prin aplicarea celor mai bune practici de inginerie, în vederea prevenirii posibilității de a realiza tehnic asemenea modificări sau ajustări, cu excepția cazului în care aceste modificări sau ajustări sunt declarate		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

explicit și sunt conținute în dosarul informativ și sunt, astfel, acoperite de omologarea de tip.			
Articolul 21 - Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord (1) Vehiculele din categoria L, cu excepția vehiculelor L1e, L2e și L6e, sunt echipate cu un sistem OBD care respectă cerințele de funcționare și procedurile de încercare stabilite în actele delegate menționate la alineatul (8) și de la datele de aplicare stabilite în anexa IV.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 21 - Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord (2) De la datele stabilite la punctul 1.8.1 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A și L7e-A sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și raportează aceste defecțiuni care determină depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B1.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 21 - Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord (3) De la datele stabilite la punctul 1.8.2 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e și L7e sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și care activează un raport la depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B1. Sistemele OBD de etapa I pentru vehiculele din (sub)categoriile respective raportează, de asemenea, activarea oricărui mod de funcționare care reduce în mod semnificativ cuplul motorului.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 21 - Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

(4) De la datele stabilite la punctul 1.8.3 din anexa IV, vehiculele din categoriile L3e, L4e, L5e și L7e sunt echipate cu un sistem OBD de etapa I care monitorizează toate defecțiunile sistemului de control al emisiilor la nivel de circuit electric și dispozitiv electronic și care activează un raport la depășirea limitelor de emisie stabilite în anexa VI punctul B2. Sistemele OBD de etapa I pentru vehiculele din categoriile respective raportează, de asemenea, activarea oricărui mod de funcționare care reduce în mod semnificativ cuplul motorului.			
Articolul 21 - Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord (5) De la datele stabilite la punctul 1.8.4 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A și L7e-A sunt echipate, în plus, cu un sistem OBD de etapa II care monitorizează și raportează defecțiunile și degradarea sistemului de control al emisiilor, cu excepția monitorizării catalizatorului, care determină depășirea limitelor de emisie OBD stabilite în anexa VI punctul B1.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 21 - Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord (6) De la datele stabilite la punctul 1.8.5 din anexa IV, vehiculele din (sub)categoriile L3e, L4e, L5e-A și L7e-A sunt echipate, în plus, cu un sistem OBD de etapa II care monitorizează și raportează defecțiunile și degradarea sistemului de control al emisiilor care determină depășirea limitelor de emisie OBD stabilite în anexa VI punctul B2.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 21 - Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord (7) Alineatele (5) și (6) nu se aplică motocicletelor de tip enduro din subcategoria L3e-AxE și motocicletelor de tip trial din subcategoria L3e-AxT.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 21 - Cerințe generale privind sistemele de diagnosticare la bord (8) Pentru a armoniza raportarea efectuată de sistemul OBD a defectelor în materie de siguranță în funcționare sau ale sistemului de control al emisiilor și pentru a facilita repararea efectivă și eficientă a unui vehicul, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea cerințelor tehnice detaliate privind sistemele de diagnosticare la bord, cu privire la categoriile și subcategoriile de vehicule din anexa II partea C1 - Cerințe privind construcția vehiculelor și cerințe generale privind omologarea de tip, rândul care se referă la nr. 11, inclusiv cerințe privind funcționarea OBD și proceduri de încercare pentru elementele enumerate la alineatele (1)-(7) din prezentul articol, precum și a cerințelor tehnice detaliate privind încercarea de tipul VIII menționată în anexa V.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 22 - Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor (1) Producătorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 22 - Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor (2) Producătorul se asigură că siguranța în funcționare a vehiculului rămâne asigurată pe întreaga durată normală de viață a vehiculului, dacă acesta este folosit în condiții normale și este întreținut în conformitate cu recomandările producătorului. Producătorul va furniza o declarație în dosarul informativ prin care confirmă că duranța sistemelor, a pieselor și a echipamentelor de importanță critică pentru siguranța în funcționare este garantată prin încercări adecvate și prin folosirea de bune practici de inginerie.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 22 - Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor (3) Producătorii se asigură ca vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate îndeplinesc cerințele aplicabile specificate în anexele II și VIII și corespund procedurilor de încercare și cerințelor de performanță specificate printr-un act delegat adoptat în temeiul alineatului (5).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 22 - Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor (4) Componentele vehiculelor, ale căror pericole de natură electrică fac obiectul actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, nu se supun Directivei 2006/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune (6).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 22 - Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor (5) Pentru a asigura obținerea unui nivel înalt de siguranță în funcționare, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind cerințele specifice enumerate în anexa II partea B cu privire la siguranța în funcționare a vehiculelor și, dacă este cazul, se bazează pe cerințele suplimentare referitoare la siguranța funcțională enumerate în anexa VIII. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 22 - Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor (6) Comisia adoptă într-o a doua etapă, până la 31 decembrie 2020, un act delegat în conformitate cu	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

articolul 75 pentru a armoniza cerințele și încercările privind ciclul normal de viață pentru a garanta integritatea structurii vehiculului conform anexei II partea B punctul 18.			
Articolul 22 - Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor (7) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea elaborării unui model pentru declarația producătorului. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (1) Producătorii se asigură că vehiculele sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât impactul asupra mediului să fie minim. Producătorii se asigură că vehiculele omologate de tip îndeplinesc cerințele legate de performanțele de mediu astfel cum se specifică în anexele II, V și VI și în limitele parcursului pentru durabilitate stabilit în anexa VII.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (2) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate corespund procedurilor și cerințelor de încercare stabilite în anexa V în limitele datelor de aplicare stabilite în anexa IV, care urmează să fie stabilite prin actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (3) Producătorii se asigură că cerințele de omologare de tip cu privire la verificarea durabilității sunt îndeplinite. La alegerea producătorului, este utilizată una dintre următoarele proceduri de încercare pentru a demonstra autorității de omologare că performanța de	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

mediu a unui tip de vehicul omologat prezintă un caracter durabil: (a) încercarea de durabilitate propriu-zisă a vehiculului prin parcurgerea distanței integrale: Vehiculele de încercare parcurg fizic distanța integrală stabilită în anexa VII partea A și sunt încercate în conformitate cu procedura stabilită în încercarea de tipul V stabilită în actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol. Rezultatele încercărilor de emisii până inclusiv la distanța integrală stabilită în anexa VII partea A sunt mai mici decât C1 limitele încercărilor privind performanțele de mediu stabilite în anexa VI partea A. (b) încercarea de durabilitate propriu-zisă a vehiculului prin parcurgerea parțială a distanței: Vehiculele de încercare parcurg fizic minim 50 % din distanța integrală stabilită în anexa VII partea A și sunt încercate în conformitate cu procedura stabilită în încercarea de tipul V stabilită în actul delegat adoptat în temeiul alineatului (12) din prezentul articol. După cum se specifică în actul respectiv, rezultatele încercării se extrapolează până la distanța integrală stabilită în anexa VII partea A. Atât rezultatele încercării, cât și rezultatele extrapolate trebuie să fie inferioare C1 limitelor încercărilor privind performanțele de mediu specificate în anexa VI partea A. (c) procedura matematică de durabilitate: Până la 31 decembrie 2024, pentru fiecare componentă a emisiilor, produsul înmulțirii factorului de deteriorare stabilit în anexa VII partea B cu rezultatul încercării de mediu a unui vehicul care a parcurs mai mult de 100 km după prima pornire de la sfârșitul liniei de producție trebuie să fie mai mic decât limita încercării privind performanța de mediu stabilită în anexa VI partea A. Fără a aduce atingere primului paragraf, pentru tipurile noi de vehicule, de la 1 ianuarie 2020 și pentru tipurile de vehicule existente, de la 1 ianuarie 2021 până la 31 decembrie 2024, pentru fiecare element constitutiv al emisiilor, produsul înmulțirii factorului de deteriorare			
--	--	--	--

stabilit în anexa VII partea B și rezultatele încercării privind performanța de mediu a unui vehicul care a acumulat mai mult de 2 500 km pentru un vehicul cu o viteză maximă prin construcție < 130 km/h și 3 500 km pentru un vehicul cu o viteză maximă prin construcție ≥ 130 km/h după prima pornire de la sfârșitul liniei de producție trebuie să fie mai mic decât limita emisiilor la țeava de evacuare stabilită în anexa VI partea A.			
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (4) Până la 1 ianuarie 2016, Comisia întocmește un studiu aprofundat privind efectele asupra mediului. Acest studiu trebuie să evalueze influența asupra calității aerului a vehiculelor din categoria L, precum și cota emisiilor poluante generate de aceste vehicule pe baza cerințelor pentru tipurile de încercări I, IV, V, VII și VIII specificate la anexa V. Studiul va cumula și evalua ultimele date științifice, rezultatele cercetării științifice, precum și datele privind modelarea și rentabilitatea pentru a stabili măsuri de politică definitive prin confirmarea și definitivarea aplicării nivelului Euro 5 specificat în anexa IV și a C1 cerințelor privind performanțele de mediu Euro 5 stabilite în anexa V, în anexa VI punctele A2, B2 și C2 și în anexa VII privind parcursurile pentru durabilitate și factorii de deteriorare din nivelul Euro 5.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (5) Pe baza concluziilor studiului menționat la alineatul (4), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2016 un raport privind cele ce urmează: (a) datele pentru aplicarea nivelului Euro 5 menționate în anexa IV; (b) valorile limitelor de emisie Euro 5 menționate în anexa VI punctul A2 și pragurile OBD menționate în anexa VI punctul B2;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

(c) toate noile tipuri de vehicule din (sub)categoriile L3e, L5e, L6e-A și L7e-A care corespund nivelului Euro 5 sunt echipate, pe lângă sistemele OBD I, cu sisteme OBD II; (d) parcursul pentru determinarea durabilității pentru nivelul Euro 5 menționat în anexa VII partea A și factorii de deteriorare pentru nivelul Euro 5 menționați în anexa VII partea B. Comisia întocmește propunerile legislative corespunzătoare în lumina raportului respectiv.			
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (6) Bazându-se pe rezultatele studiului de impact asupra mediului, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 75, determinând care dintre (sub)categoriile L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B și L7e-C pentru nivelul Euro 5 urmează să fie supuse unei încercări SHED sau unei încercări de permeabilitate a rezervorului și a circuitului de carburant respectând limitele de încercare enumerate în anexa VI punctul C2.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (7) Producătorii garantează că vehiculele din categoria L respectă cerințele de încercare aplicabile privind performanțele de mediu pentru omologare și extindere, conform datelor din anexa V partea A.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (8) În ceea ce privește încercarea de tipul I, limita de emisii pentru motocicletele L3e-AxE („enduro”, x = 1, 2 sau 3) și L3e-AxT („trial”, x = 1, 2 sau 3) este suma care rezultă din adunarea L2 (THC) și L3 (NOx) din anexa VI partea A. Rezultatele încercărilor de emisii (NOx + THC) sunt mai mici sau egale cu această limită (L2 + L3).		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (9) Vehiculele din categoria L4e îndeplinesc C1 cerințele privind performanțele de mediu specificate în anexa V pentru vehicule din categoria L3e, situație în care, pentru încercările de tipul I, IV, VII și VIII din anexa V, se supune încercării fie ansamblul complet al vehiculul motorizat de bază cu ataș, fie doar vehiculul motorizat de bază fără ataș, după caz.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (10) Producătorii se asigură că toate dispozitivele de schimb pentru controlul poluării introduse pe piață sau puse în exploatare în Uniune beneficiază de omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (11) Cerințele specificate la alineatele (1)-(10) se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în conformitate cu anexa II.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 23 - Cerințe aplicabile performanțelor de mediu (12) Pentru a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului, Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind specificațiile tehnice detaliate privind C1 cerințele privind performanțele de mediu pentru aspectele menționate la alineatele (1), (2), (3), (6) și (7) din prezentul articol, inclusiv procedurile de încercare.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 24 - Cerințele privind performanțele de mediu suplimentare cu privire la gazele cu efect de seră, la consumul de carburant și la consumul de energie electrică și autonomia electrică (1) Emisiile de bioxid de carbon (CO ₂) se determină cu ajutorul ciclului aplicabil de încercare în laborator a		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

emisiilor efectuat de producător, ale cărui rezultate sunt comunicate de producător autorității de omologare. Consumul de carburant și/sau consumul de energie electrică și autonomia electrică fie sunt calculate pe baza rezultatelor încercărilor în laborator a emisiilor efectuate la omologarea de tip, fie sunt observate de serviciul tehnic și comunicate autorității de omologare.			
Articolul 24 - Cerințele privind performanțele de mediu suplimentare cu privire la gazele cu efect de seră, la consumul de carburant și la consumul de energie electrică și autonomia electrică (2) Rezultatele măsurării emisiilor de CO ₂ , rezultatele calculului sau măsurării consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice se înscriu în dosarul informativ conform specificațiilor din actul de punere în aplicare menționat la articolul 27 alineatul (4), iar informațiile relevante sunt indicate și în certificatul de conformitate. În completarea indicațiilor din certificatul de conformitate, producătorii se asigură că datele privind emisiile de CO ₂ , consumul de carburant, consumul de energie electrică și autonomia electrică sunt comunicate și cumpărătorului la cumpărarea unui vehicul nou, într-un format pe care aceștia îl consideră corespunzător.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 24 - Cerințele privind performanțele de mediu suplimentare cu privire la gazele cu efect de seră, la consumul de carburant și la consumul de energie electrică și autonomia electrică (3) Comisia i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 cu privire la cerințele procedurii de încercare pentru încercarea de tipul VII cu privire la metodele de măsurare a emisiilor de CO ₂ și de calculare și măsurare a consumului de		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei electrice.			
Articolul 25 - Proceduri de omologare UE de tip (1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri: (a) omologarea de tip în etape succesive; (b) omologarea de tip într-o singură etapă; (c) omologarea de tip mixtă. În plus, producătorul categoriilor de vehicule menționate la alineatul (5) poate alege omologarea de tip multietapă. Doar procedura de omologare de tip într-o singură etapă este aplicabilă în cazul omologării de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri: a) omologarea de tip în etape succesive; b) omologarea de tip într-o singură etapă; c) omologarea de tip mixtă.	Compatibil	
Articolul 25 - Proceduri de omologare UE de tip (2) „Omologare de tip în etape succesive” înseamnă o procedură de omologare a vehiculelor constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare UE de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în ultima etapă, la omologarea de tip a întregului vehicul.	-	Compatibil	Se include la art.3 - Noțiuni
Articolul 25 - Proceduri de omologare UE de tip (3) „Omologarea de tip într-o singură etapă” constă în omologarea unui vehicul ca întreg, într-o singură operație.	-	Compatibil	Se include la art.3 - Noțiuni
Articolul 25 - Proceduri de omologare UE de tip (4) „Omologarea de tip mixtă” înseamnă o procedură de omologare de tip în etape succesive în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării întregului vehicul, fără	-	Compatibil	Se include la art.3 - Noțiuni

a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare UE de tip pentru sistemele respective.			
Articolul 25 - Proceduri de omologare UE de tip (5) În cazul procedurii de omologare de tip multietapă, una sau mai multe autorități de omologare atestă faptul că, în funcție de stadiul de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezentul regulament. Omologarea de tip multietapă se acordă pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ prevăzut la articolul 27 și cerințele tehnice specificate în actele aplicabile enumerate în anexa II, ținând seama de stadiul de completare al vehiculului.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (4) Omologarea de tip în mai multe etape: a) este acordată unui tip de vehicul incomplet sau completat care, având în vedere stadiul de completare a vehiculului, este în conformitate cu datele din dosarul informativ prevăzut la art.20. b) este aplicată vehiculelor complete care au fost transformate sau modificate de un alt producător după completarea lor.	Compatibil	
Articolul 25 - Proceduri de omologare UE de tip (6) Omologarea de tip pentru etapa finală se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că vehiculul omologat de tip în etapa finală satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Aceasta include o verificare a documentelor pentru toate cerințele prevăzute în omologarea de tip pentru un vehicul incomplet acordată în cadrul procedurii multietapă, chiar dacă este emisă pentru o categorie sau o subcategorie diferită de vehicul. Omologarea de tip multietapă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf se aplică numai vehiculelor din subcategoriile L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU și L7e-CU.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (5) Omologarea de tip pentru ultima etapă a completării se acordă numai după ce Autoritatea de omologare a verificat, dacă tipul de vehicul omologat în etapa finală este conform, în momentul omologării, cu toate cerințele tehnice aplicabile.	Compatibil	
	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (6) Verificarea prevăzută la alin. (5) include analiza documentelor referitoare la toate cerințele stabilite de omologarea de tip a unui tip de vehicul incomplet acordată pe parcursul procedurii în mai multe etape, inclusiv dacă omologarea de tip a fost acordată pentru o categorie diferită de vehicul.	Compatibil	Transpune art.25 alin.(6) din Regulamentul UE

Articolul 25 - Proceduri de omologare UE de tip (7) Alegerea procedurii de omologare nu aduce atingere cerințelor de fond aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le satisfacă la momentul eliberării omologării de tip pentru întregul vehicul.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (7) Alegerea procedurii pentru omologarea de tip prevăzute la alin.(1) nu aduce atingere cerințelor aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le îndeplinească la momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.	Compatibil	
Articolul 25 - Proceduri de omologare UE de tip (8) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a stabili reglementări detaliate privind procedurile de omologare de tip. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 26 - Cererea de omologare de tip (1) Producătorul înaintează cererea de omologare de tip autorității de omologare.	Articolul 19. Cererea de omologare de tip (1) Producătorul prezintă Autorității de omologare o cerere însoțită de dosarul informativ prevăzut la art. 20.	Compatibil	
Articolul 26 - Cererea de omologare de tip (2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru.	Articolul 19. Cererea de omologare de tip (2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se poate prezenta o singură cerere.	Compatibil	
Articolul 26 - Cererea de omologare de tip (3) Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se prezintă o cerere separată.	-	Compatibil	Se include în art.19 alin.(2) din proiect
Articolul 27 - Dosarul informativ (1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ.	Articolul 20. Dosarul informativ (1) Solicitantul prezintă Autorității de omologare un dosar informativ.	Compatibil	
Articolul 27 - Dosarul informativ (2) Dosarul informativ conține următoarele elemente: (a) un document informativ;	Articolul 20. Dosarul informativ (2) Dosarul informativ conține următoarele: a) o fișă de informații, elaborată în conformitate cu modelul prevăzut în actele de punere în aplicare,	Compatibil	

(b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații; (c) pentru vehicule, indicarea procedurii (procedurilor) alese în conformitate cu articolul 25 alineatul (1); (d) orice informații suplimentare solicitate de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare a omologării de tip.	pentru omologarea de tip într-o singură etapă, omologarea de tip mixtă a întregului vehicul, omologarea de tip în etape succesive a întregului vehicul, în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate; b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații relevante; c) pentru vehicule, indicarea procedurii sau procedurilor alese în conformitate cu art. 18 alin. (1); d) orice informație suplimentară, prevăzută expres de lege, și solicitată de Autoritatea de omologare în contextul procedurii de omologare de tip.		
Articolul 27 - Dosarul informativ (3) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-un format electronic care este acceptat de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.	Articolul 20. Dosarul informativ (4) Producătorul prezintă dosarul informativ Autorității de omologare în unul din următoarele formate: a) în format electronic semnat cu semnătură electronică; b) pe suport de hârtie semnat olograf.	Compatibil	
Articolul 27 - Dosarul informativ (4) Comisia stabilește prin acte de punere în aplicare modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	Articolul 20. Dosarul informativ (5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru fișa de informații și orice altă parte a dosarului informativ și a unui format electronic conform alin.(4).	Compatibil	
Articolul 28 - Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă (1) În conformitate cu articolul 27, cererea de omologare multietapă este însoțită de dosarul informativ, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile menționate în anexa II. În cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (1) O cerere de omologare de tip în etape succesive conține, pe lângă dosarul informativ prevăzut la art. 20, setul complet de certificate de omologare de tip sau de certificate de omologare ONU de tip și anexele la acestea, care sunt necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	

temeiul actelor aplicabile specificate în anexa II, autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ corespunzător până în momentul acordării sau al refuzului omologării.			
	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (2) În sensul alin. (1), în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, Autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ și la certificatele de omologare de tip și la anexele la acestea, până în momentul luării deciziei în privința acordării sau refuzului de acordare a omologării de tip a întregului vehicul.	Compatibil	
Articolul 28 - Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă (2) Cererea de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de un dosar informativ astfel cum este prevăzut la articolul 27, conținând toate informațiile pertinente în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în legătură cu respectivele acte aplicabile.	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (3) Cererea de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de dosarul informativ, conținând toate informațiile prevăzute de lege.	Compatibil	
Articolul 28 - Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă (3) În cazul unei proceduri de omologare de tip mixte, dosarul informativ este însoțit de unul sau mai multe certificate de omologare necesare în temeiul fiecăruia dintre actele aplicabile menționate în anexa II și include, dacă nu este prezentat niciun certificat de omologare, informațiile relevante solicitate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, în legătură cu respectivele acte aplicabile.	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (4) O cerere de omologare de tip mixtă, suplimentar la dosarul informativ, conține certificatele de omologare de tip, sau certificatele de omologare ONU de tip și anexele la acestea care sunt necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	

Articolul 28 - Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă (4) Fără a aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), pentru omologarea de tip multietapă se furnizează următoarele informații: (a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază; (b) în cea de a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și ale certificatelor de omologare UE de tip care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului eliberat în stadiul de fabricație anterior, precum și detalii complete privind orice modificări sau completări aduse vehiculului de producător. Informațiile specificate la literele (a) și (b) din primul paragraf al prezentului alineat pot fi furnizate în conformitate cu alineatul (3).	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (6) O cerere de omologare de tip în mai multe etape conține cel puțin următoarele informații: a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de omologare de tip sau certificate de omologare ONU de tip sau, dacă este cazul, rapoarte de încercare care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază; b) în cea de a doua etapă și în etapele ulterioare: 1) acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de omologare de tip, sau certificate de omologare ONU de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare curent; 2) o copie a certificatului de omologare de tip a întregului vehicul acordat în stadiul de fabricație anterior al vehiculului; 3) detalii complete privind orice modificare sau completare adusă vehiculului de producător;	Compatibil	
Articolul 28 - Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă (5) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate solicita producătorului să furnizeze orice informații suplimentare necesare pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective.	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (9) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita producătorului, printr-o cerere motivată, să furnizeze documente sau orice informații suplimentare necesare, pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective.	Compatibil	
Articolul 29 - Dispoziții generale (1) Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai după ce au verificat conformitatea aranjamentelor de producție specificate la articolul 33 și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.	-	Compatibil	Se include în art.18 alin.(5) al proiectului

Articolul 29 - Dispoziții generale (2) Omologările UE de tip se acordă în conformitate cu prezentul capitol.	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (3) Autoritatea de omologare care a primit o cerere în conformitate cu art. 19 acordă o omologare națională de tip doar după ce verifică corespunderea cu cerințele stabilite în prezenta lege.	Compatibil	
Articolul 29 - Dispoziții generale (3) Autoritatea de omologare poate refuza acordarea omologării UE de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează dispozițiilor necesare, prezintă un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice. În acest caz, autoritatea de omologare în cauză trimite neîntârziat autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (6) Autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip, în cazul cel puțin a unei situații de mai jos, în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care deși este conformă cu cerințele aplicabile: a) prezintă totuși un risc grav pentru siguranță; b) poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice.	Compatibil	
	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (7) În cazul prevăzut la alin. (6), Autoritatea de omologare poate trimite, la solicitarea autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene, un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă argumente în sprijinul constatărilor sale.	Parțial Compatibil	Transpune art. 29 alin.(3) din Regulamentul UE
Articolul 29 - Dispoziții generale (4) Certificatul de omologare UE de tip se numerează în conformitate cu sistemul armonizat prevăzut de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	-	Compatibil	Se include în art.24 alin.(2) din proiect

Articolul 29 - Dispoziții generale (5) În termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare UE de tip, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o copie a certificatului de omologare UE de tip a vehiculului, însoțită de anexe, pentru fiecare tip de vehicul căruia i-a acordat omologarea printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 29 - Dispoziții generale (6) Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui vehicul, precizând motivele deciziei sale.	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (8) În conformitate cu art. 18 alin. (5), în cazul procedurilor de omologare de tip în etape succesive, mixtă și în mai multe etape, autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip în cazul în care constată că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prevăzute în prezenta lege.	Parțial Compatibil	
	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (9) Autoritatea de omologare poate informa autoritățile de omologare din statele care au acordat omologări de tip sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, în cazul survenirii prevederilor alin.(8).	Parțial Compatibil	
Articolul 29 - Dispoziții generale (7) La intervale de câte trei luni, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale celorlalte state membre o listă a omologărilor UE de tip pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras în intervalul precedent pentru sisteme, componente sau unități tehnice separate.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 29 - Dispoziții generale (8) La cererea autorității de omologare a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip trimite statului membru	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (10) Autoritatea de omologare, poate prezenta la solicitarea autorităților de omologare din statele	Parțial Compatibil	

respectiv, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare UE de tip cerut, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.	membre ale Uniunii Europene, în forma fișierelor electronice securizate, informații despre omologărilor de tip pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras.		
Articolul 29 - Dispoziții generale (9) La solicitarea Comisiei, autoritatea de omologare transmite și acesteia informațiile specificate la alineatele (5)-(8) de mai sus.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 29 - Dispoziții generale (10) Autoritatea de omologare pregătește dosarul de omologare constând în dosarul informativ însoțit de rapoarte de încercare și de orice alte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin. Dosarul de omologare include un opis în care este precizat conținutul dosarului de omologare, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate precis toate paginile și formatul fiecărui document întocmit pentru a prezenta o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor. Autoritatea de omologare pune la dispoziție informațiile din dosarul de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la încetarea valabilității omologării corespunzătoare.	-	Compatibil	Se include în art.20 și art. 22 alin.(5) lit. b)
Articolul 30 - Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip (1) Certificatul de omologare UE de tip conține, în anexă, următoarele: (a) dosarul de omologare menționat la articolul 29 alineatul (10); (b) fișa cu rezultatele încercărilor; (c) numele și specimenul (specimenele) de semnătură al (ale) persoanei (persoanelor) autorizate să semneze	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (1) Certificatul de omologare de tip conține următoarele anexe: a) dosarul de omologare prevăzut la art.22 alin.(4); b) rapoartele de încercare prevăzute la art. 26 în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori fișa rezultatelor încercărilor în cazul omologării de tip a întregului vehicul;	Compatibil	

certIFICATELE de conformitate și funcția lor în cadrul societății; (d) în cazul unei omologări UE de tip a întregului vehicul, un specimen completat al certificatului de conformitate.	c) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, numele și specimenul de semnătură ale persoanei sau persoanelor autorizate să semneze certificatele de conformitate și o declarație privind funcția lor în cadrul persoanei juridice; d) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, un specimen completat al unui certificatului de conformitate pentru acel tip de vehicul.		
Articolul 30 - Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip (2) Certificatul de omologare UE de tip se întocmește pe baza unui model stabilit de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (2) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor stabilește modelul certificatului de omologare de tip, pentru sistemul de numerotare și pentru fișa rezultatelor încercărilor, inclusiv formatele electronice aplicabile.	Compatibil	
Articolul 30 - Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip (3) Pentru fiecare tip de vehicul, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații: (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor; (b) redactează opisul dosarului de omologare; (c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale. Comisia stabilește modelul pentru fișa rezultatelor încercărilor menționată la litera (a) prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	(3) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, Autoritatea de omologare efectuează următoarele operații: (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare național de tip, inclusiv anexele sale; (b) redactează descrierea dosarului de omologare conform prevederile art.22 alin.(4); (c) emite producătorului, certificatul de omologare de tip completat și anexele sale.	Parțial compatibil	
Articolul 30 - Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (4) În cazul omologării de tip a cărei perioadă de valabilitate a fost limitată în sau cu privire la care	Compatibil	

(4) Dacă pentru o anumită omologare UE de tip, în conformitate cu articolul 40, au fost impuse restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, certificatul de omologare CE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.	anumite dispoziții din prezenta lege nu se aplică, certificatul de omologare de tip precizează restricțiile respective sau dispozițiile relevante care nu se aplică.		
Articolul 30 - Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip (5) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu referințele pentru rapoartele de încercare, instituite prin actele de punere în aplicare menționate la articolul 32 alineatul (1), pentru care nu este disponibil niciun certificat de omologare UE de tip.	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (5) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, Autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu menționarea rapoartelor de încercare în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care nu a fost emis niciun certificat de omologare național de tip.	Compatibil	
Articolul 30 - Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip (6) În cazul în care producătorul optează pentru o procedură de omologare de tip într-o singură etapă, autoritatea de omologare întocmește lista cerințelor sau actelor aplicabile și adaugă această listă la certificatul de omologare UE de tip. Comisia adoptă modelul pentru această listă prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (7) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, Autoritatea de omologare anexează la certificatul de omologare de tip o listă a actelor de reglementare relevante în conformitate cu modelul aprobat.	Compatibil	
Articolul 31 - Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate (1) Omologarea UE de tip se acordă pentru un sistem care este în conformitate cu datele din dosarul informativ și care satisface cerințele tehnice specificate în actele aplicabile prezentate în anexa II.	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (1) O omologare de tip se acordă pentru un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care este în conformitate cu datele din dosarul informativ și care îndeplinește cerințele tehnice specificate în actele de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	

Articolul 31 - Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate (2) Omologarea UE de tip pentru o componentă sau unitate tehnică separată se acordă componentei sau unității tehnice separate care este în conformitate cu informațiile din dosarul informativ și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actele aplicabile menționate în anexa II.	-	Prevedere UE neaplicabilă	Dublează normele existente
Articolul 31 - Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate (3) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se specifică altfel în actele aplicabile prezentate în anexa II.	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (2) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea de tip suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se prevede o astfel de omologare de tip în actele de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 31 - Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate (4) În cazul în care o componentă sau unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv respectarea uneia sau a mai multor cerințe poate fi verificată numai când componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu alte părți ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării UE de tip a componentei sau a unității tehnice separate este limitat în consecință. În astfel de cazuri, certificatul de omologare UE de tip specifică orice restricție de utilizare a componentei sau unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de montaj.	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (3) În cazul în care o componentă sau o unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv conformitatea poate fi verificată numai în situația în care componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu părțile respective ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării naționale de tip pentru componenta sau unitatea tehnică separată este limitat în consecință.	Compatibil	

În cazul în care o astfel de componentă sau unitate tehnică separată este montată de producătorul vehiculului, în momentul omologării vehiculului se verifică respectarea tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile sau a condițiilor de montaj aplicabile.			
	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (4) În cazurile prevăzute la alin. (3), certificatul de omologare de tip specifică orice restricții de utilizare a componentei sau a unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de instalare a respectivei componente sau unități tehnice separate pe un vehicul.	Compatibil	Transpune art.31 alin.(4) din Regulamentul UE
	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (5) În cazul în care componenta sau unitate tehnică separată prevăzută la alin. (3) și (4), este instalată pe un vehicul, Autoritatea de omologare verifică, în momentul omologării vehiculului, respectarea de către componenta sau unitatea tehnică separată a tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile privind utilizarea sau condițiile de instalare.	Compatibil	Transpune art.31 alin.(4) din Regulamentul UE
Articolul 32 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II se demonstrează prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate. Procedurile de încercare menționate la primul paragraf, precum și echipamentele și instrumentele necesare pentru efectuarea acestor încercări sunt specificate în actele aplicabile prezentate în anexa II. Formatul rapoartelor de încercare respectă cerințele generale stabilite de Comisie prin intermediul unor	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (1) Pentru acordarea omologărilor naționale de tip, autoritatea de omologare verifică conformitatea cu cerințele tehnice ale prezentei legi prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.	Compatibil	

acte de punere în aplicare. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.			
	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (2) Elementele fundamentale ale testelor, inclusiv cerințele tehnice pentru care s-a verificat conformitatea prin încercări, se înregistrează într-un raport de încercare.	Parțial Compatibil	Transpune art.32 alin.(1) din Regulamentul UE
	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de stabilire a formatului rapoartelor de încercare.	Compatibil	Transpune art.32 alin.(1) din Regulamentul UE
Articolul 32 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (2) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare în temeiul actelor aplicabile prezentate în anexa II pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (4) Producătorul pune la dispoziția Autorităților de omologare și furnizează serviciilor tehnice vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi, pentru efectuarea încercărilor prevăzute.	Compatibil	
Articolul 32 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (3) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat. Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (5) Sunt efectuate acele încercări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care sunt necesare și reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.	Compatibil	

nivelului de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.			
	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (6) În cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b), producătorul poate selecta, de comun acord cu Autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut.	Compatibil	Transpune art.32 alin.(3) din Regulamentul UE
Articolul 32 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (4) Ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alineatul (1) și cu acordul autorității de omologare, pot fi utilizate, la cererea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (7) La selectarea prevăzută în alin.(6), pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.	Compatibil	
Articolul 32 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (5) Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 32 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (6) Pentru a garanta că rezultatele obținute prin încercări virtuale sunt la fel de semnificative ca rezultatele obținute prin încercări fizice, Comisia i se delegă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 în ceea ce privește cerințele care pot face obiectul încercărilor virtuale, precum și condițiile în care aceste încercări virtuale	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (9) La cererea producătorului și cu acordul Autorității de omologare, pot fi folosite metode de încercare virtuale, în conformitate cu prevederile actelor de punere în aplicare a prezentei legi, ca opțiuni alternative la încercările necesare.	Parțial Compatibil	

urmează să fie efectuate. La adoptarea acestor acte delegate, Comisia se bazează pe cerințele și procedurile din anexa XVI la Directiva 2007/46/CE, după caz.			
Articolul 33 - Măsuri privind conformitatea producției (1) Autoritatea de omologare care acordă o omologare UE de tip adoptă toate măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în curs de producție cu tipul omologat.	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (1) Autoritatea de omologare care acordă o omologare de tip, poate întreprinde măsurile necesare pentru a verifica, dacă producătorul fabrică vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat.	Compatibil	
Articolul 33 - Măsuri privind conformitatea producției (2) O autoritate de omologare care acordă o omologare de tip pentru întregul vehicul ia măsurile necesare pentru a verifica dacă certificatele de conformitate eliberate de producător sunt în conformitate cu articolul 38. În acest scop, autoritatea de omologare verifică dacă un număr suficient de eșantioane de certificate de conformitate sunt în conformitate cu articolul 38 și dacă producătorul a luat măsurile necesare pentru a garanta că datele din certificatele de conformitate sunt corecte.	-	Prevedere UE neaplicabilă	Se dublează în mare parte cu art. 33 alin.(4) al Regulamentului UE
Articolul 33 - Măsuri privind conformitatea producției (3) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă pentru a verifica, dacă este necesar, în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) continuă să fie adecvate astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (2) Măsurile indicate la alin.(1) pot fi întreprinse, în caz de necesitate, în cooperare cu autoritățile de omologare din state membre a Uniunii Europene.	Compatibil	

conformitate să continue să fie conforme cu articolul 38.			
Articolul 33 - Măsuri privind conformitatea producției (4) Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este conformă cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua orice verificări și încercări care sunt necesare pentru omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia.	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (3) Autoritatea de omologare, pentru a verifica dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se conformează tipului omologat, ia măsurile necesare pentru a efectua verificările și încercările pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia, care sunt necesare pentru omologarea de tip.	Compatibil	
Articolul 33 - Măsuri privind conformitatea producției (5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatele (1) și (2) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite, au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect sau retrace omologarea de tip.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 34 - Dispoziții generale (1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip cu privire la orice modificare a datelor din dosarul de omologare. Autoritatea de omologare decide care dintre procedurile specificate la articolul 35 trebuie aplicată. În cazul în care este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare UE de tip trebuie acordată.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 34 - Dispoziții generale (2) O cerere de modificare a unei omologări UE de tip este înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip inițială.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 34 - Dispoziții generale (3) În cazul în care constată că, pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință. Procedurile menționate la articolul 35 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau încercări, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea UE de tip continuă să fie respectate.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 35 - Revizuri și extinderi ale omologărilor UE de tip (1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire”. În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării respective.	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (1) O modificare este considerată o „revizuire” în cazul în care Autoritatea de omologare constată că, în pofida modificării datelor din dosarul de omologare, respectivul tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată îndeplinește în continuare cerințele aplicabile pentru tipul respectiv și că, prin urmare, nu este necesară repetarea inspecției sau încercării.	Compatibil	
	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (2) În cazul prevăzut la alin.(1), Autoritatea de omologare emite paginile revizuite din dosarul de omologare, după caz: a) marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii emiteri; sau	Compatibil	

	b) emite o versiune actualizată, consolidată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor.		
Articolul 35 - Revizuirii și extinderi ale omologărilor UE de tip (2) Modificarea este considerată „extindere” atunci când datele din dosarul de omologare au fost modificate și când este valabilă una dintre situațiile de mai jos: (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări; (b) una dintre informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor acestuia, a fost modificată; (c) devin aplicabile noi cerințe pe baza oricărui act menționat în anexa II aplicabil tipului de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată omologate. În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în funcție de numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (3) Modificarea este considerată o „extindere” atunci când Autoritatea de omologare are temei să considere că datele din dosarul de omologare au fost modificate și în oricare dintre următoarele situații: a) sunt necesare noi inspecții sau încercări pentru a verifica respectarea în continuare a cerințelor pe care s-a bazat actuala omologare de tip; b) a fost modificată oricare dintre informațiile din certificatul de omologare de tip, cu excepția anexelor acestuia; sau c) pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată, intră în vigoare noi cerințe.	Compatibil	
	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (4) În cazul unei extinderi conform prevederilor alin. (2), Autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat de omologare național de tip actualizat: a) care este însoțit de un număr de extindere; b) care crește odată cu numărul de extinderi succesive deja acordate; c) care specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri; d) prevede durata de valabilitate, dacă este aplicabil.	Compatibil	Transpune art. 35 alin. (2) din Regulamentul UE

Articolul 35 - Revizuiți și extinderi ale omologărilor UE de tip (3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiți sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (5) În toate cazurile când sunt emise pagini modificate ale dosarului de omologare sau o versiune consolidată și actualizată a acestuia, descrierea dosarului de omologare este modificat în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiți sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.		
Articolul 35 - Revizuiți și extinderi ale omologărilor UE de tip (4) Nu este necesară nicio modificare a omologării de tip a unui vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alineatul (2) litera (c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (6) Nu este necesară nicio extindere a omologării de tip a unui tip de vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alin.(3) lit.(c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.	Compatibil	
Articolul 36 - Emiterea și notificarea modificărilor (1) În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare actualizează toate secțiunile relevante din certificatul de omologare UE de tip, anexele sale și opisul dosarului de omologare. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 36 - Emiterea și notificarea modificărilor (2) În cazul unei revizuiți, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, sunt puse fără întârziere la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 36 - Emiterea și notificarea modificărilor (3) Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale celorlalte state membre orice	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

modificare adusă omologărilor UE de tip, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 29.			
Articolul 37 - Încetarea valabilității (1) Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.	Articolul 31. Încetarea valabilității (1) Omologarea de tip se eliberează: a) conform termenelor prevăzute în alin. (2) pentru vehiculele prevăzute în art.2 alin.(1) lit.a). b) pe durată nelimitată pentru vehiculele prevăzute în art.2 alin.(1) lit.b).	Compatibil	
Articolul 37 - Încetarea valabilității (2) Omologarea UE de tip pentru un vehicul devine nevalabilă în oricare dintre cazurile următoare: (a) noi cerințe aplicabile vehiculului omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință; (b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar; (c) valabilitatea omologării expiră ca urmare a unei restricții în conformitate cu articolul 40 alineatul (6); (d) omologarea a fost retrasă în conformitate cu articolul 33 alineatul (5), articolul 49 alineatul (1) sau articolul 52 alineatul (4).	Articolul 31. Încetarea valabilității (4) Omologarea națională de tip își încetează valabilitatea în cazul survenirii oricărui din următoarele cazuri: a) atunci când pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată devin obligatorii noi cerințe pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatriculare sau punerea în exploatare, iar omologarea națională de tip nu poate fi extinsă din motivele prevăzute la art.30 alin.(3) lit.(c); b) atunci când o verificare efectuată în conformitate cu alineatele (1) și (2), constată că vehiculul nu respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv; c) atunci când producția de vehicule în conformitate cu tipul omologat de vehicul este oprită definitiv în mod voluntar, fapt considerat a surveni atunci când niciun vehicul de tipul în cauză nu a fost fabricat în cei doi ani precedenți; cu toate acestea, astfel de omologări de tip își mențin valabilitatea în scopul înmatriculării sau al punerii în exploatare atât timp cât nu se aplică litera (a); d) în cazul în care omologarea națională de tip a fost retrasă în conformitate cu art. 27 alin.(6); e) în cazul în care valabilitatea certificatului de omologare națională de tip expiră din cauza unor motive și restricții prevăzute la art.37 alin.(8); f) în cazul în care omologarea de tip s-a dovedit a fi bazată pe declarații false, rezultate falsificate ale încercării sau în cazul în care nu au fost dezvoltate	Compatibil	

	date care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.		
Articolul 37 - Încetarea valabilității (3) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea UE de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.	Articolul 31. Încetarea valabilității (5) În cazul în care omologarea de tip a întregului vehicul pentru o singură variantă a unui tip de vehicul sau pentru o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea de tip a întregului vehicul pentru tipul de vehicul respectiv își încetează valabilitatea doar în privința variantei sau versiunii respective.	Compatibil	
Articolul 37 - Încetarea valabilității (4) Atunci când producția unui anumit tip de vehicul este întreruptă definitiv, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul respectiv. În termen de o lună de la primirea notificării menționate la primul paragraf, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru vehiculul în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre.	Articolul 31. Încetarea valabilității (6) În cazul în care producția unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este oprită definitiv, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip respectivă.	Compatibil	
Articolul 37 - Încetarea valabilității (5) Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazurile în care o omologare UE de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip. Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică fără întârziere toate informațiile relevante autorităților de omologare ale celorlalte state membre pentru a permite aplicarea, dacă este cazul, a articolului 44. Comunicarea menționată la paragraful al doilea specifică în special data producției și numărul de identificare ale ultimului vehicul produs.	Articolul 31. Încetarea valabilității (8) În cazul în care un certificat de omologare de tip este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul este obligat să notifice despre acest fapt Autorității de omologare.	Compatibil	

	Articolul 31. Încetarea valabilității (9) La primirea notificării efectuate de producător conform alin.(7), Autoritatea de omologare poate comunica autorităților de omologare ale statelor membre a Uniunii Europene toate informațiile relevante pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz.	Compatibil	Transpune art.37 alin.(5) din Regulamentul UE
	Articolul 31. Încetarea valabilității (10) În ceea ce privește vehiculele, comunicarea prevăzută la alin.(8), precizează data la care a fost fabricat vehiculul și numărul de identificare („VIN”) al acestuia, corespunzătoare ultimului vehicul produs.	Compatibil	Transpune art.37 alin.(5) din Regulamentul UE
Articolul 38 - Certificatul de conformitate (1) În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate, pe suport de hârtie, care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat. Un astfel de certificat îi este înmănat în mod gratuit cumpărătorului, odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului. Pentru o perioadă de 10 ani de la data la care a fost produs vehiculul, producătorul vehiculului emite, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate, contra unei plăți care nu depășește costul de emisie a duplicatului. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (1) Producătorul emite un certificat de conformitate sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat, de un model prevăzut în actele de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie	Compatibil	

	(2) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie este conceput astfel încât să prevină falsificarea și: a) descrie principalele caracteristici ale vehiculului, precum și performanțele tehnice ale acestuia în termeni concreți; b) include data de fabricație a vehiculului; c) se înmânează gratuit cumpărătorului odată cu vehiculul, iar înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.		
Articolul 38 - Certificatul de conformitate (2) Producătorul utilizează modelul de certificat de conformitate adoptat de Comisie prin acte de punere în aplicare. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, actele de punere în aplicare stabilesc cerința ca hârtia folosită pentru certificat să fie protejată de mai multe elemente tipografice de securitate. Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	-		Se include în art. 34 alin.(2) din proiect
Articolul 38 - Certificatul de conformitate (3) Certificatul de conformitate se redactează în cel puțin una dintre limbile oficiale ale Uniunii. Orice stat membru poate solicita traducerea certificatului de conformitate în limba sau limbile sale oficiale.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (6) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se redactează în limbă română și limba engleză	Compatibil	
Articolul 38 - Certificatul de conformitate (4) Persoana autorizată (persoanele autorizate) să semneze certificate de conformitate face (fac) parte din organizația producătorului și este autorizată (sunt autorizate) în mod corespunzător de conducere să angajeze pe deplin responsabilitatea juridică a producătorului cu privire la proiectare și la construcție sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (7) Persoana autorizată să semneze certificatul de conformitate pe suport de hârtie face parte din personalul producătorului și este autorizată în mod corespunzător să reprezinte asumarea responsabilității juridice a producătorului cu privire la proiectarea și la fabricația vehiculului sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.	Compatibil	

Articolul 38 - Certificatul de conformitate (5) Certificatul de conformitate se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament sau în oricare dintre actele sale delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (8) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului altele decât cele prevăzute de prezenta lege și de actele pentru punerea în aplicare a acesteia.	Compatibil	
Articolul 38 - Certificatul de conformitate (6) În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente din certificatul de conformitate care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (9) În cazul unui vehicul de bază incomplet, producătorul completează doar rubricile din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care sunt relevante în ceea ce privește gradul de completare al vehiculului.	Compatibil	
Articolul 38 - Certificatul de conformitate (7) În cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile articolului 40 alineatul (2), certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu articolul 40 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (omologare provizorie)”.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (11) În cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b): a) omologate în conformitate cu dispozițiile art.37, certificatul de omologare conține în titlu expresia „omologare provizorie”; b) omologate în conformitate cu dispozițiile art.39, certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere se indică anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției alocate în anul în cauză.	Compatibil	
Articolul 38 - Certificatul de conformitate (8) Astfel cum este prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (2), în cazul vehiculelor omologate în conformitate cu dispozițiile	-		Se include în art. 34 alin.(11) din proiect

articolului 42, certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere se indică anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în tabelul prevăzut în anexa III, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției alocate în anul în cauză.			
Articolul 38 - Certificatul de conformitate (9) Fără a aduce atingere alineatului (1), producătorul poate transmite certificatul de conformitate prin mijloace electronice autorității de omologare a oricărui stat membru.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 39 - Plăcuța regulamentară cu marcarea corespunzătoare a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate (1) Producătorul vehiculului fixează pe fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul omologat o plăcuță regulamentară cu marcarea corespunzătoare impusă de actul de punere în aplicare relevant adoptat în conformitate cu alineatul (3).	Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare (1) Producătorul unui vehicul aplică pe fiecare vehicul fabricat în conformitate cu tipul omologat: a) o plăcuță a producătorului; b) plăcuțe suplimentare, indicații sau simboluri, cu marcajele prevăzute în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 39 - Plăcuța regulamentară cu marcarea corespunzătoare a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate (2) Producătorul unei componente sau unități tehnice separate care face sau nu parte dintr-un sistem aplică fiecărei componente sau unități tehnice separate produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare de tip impusă de actul de punere în aplicare relevant adoptat în temeiul prezentului regulament sau al regulamentului CEE-ONU aplicabil. În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul aplică cel	Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare (2) Producătorul unei componente sau al unei unități tehnice separate aplică pe fiecare componentă și unitate tehnică separată fabricată în conformitate cu tipul omologat, indiferent dacă aceasta face parte dintr-un sistem: a) marca de omologare de tip prevăzută de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi sau al regulamentului CEE-ONU aplicabil; b) cel puțin denumirea comercială sau marca comercială a producătorului, precum și numărul tipului sau un număr de identificare, în cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de	Compatibil	

puțin denumirea sa comercială sau marca producătorului, numărul tipului sau un număr de identificare.	omologare de tip, pe componenta sau unitatea tehnică separată respectivă.		
Articolul 39 - Plăcuța regulamentară cu marcarea corespunzătoare a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate (3) Plăcuța regulamentară și marca de omologare UE de tip sunt în conformitate cu modelul prevăzut de Comisie prin acte de punere în aplicare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2). Primele acte delegate de acest tip se adoptă până la 31 decembrie 2014.	Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare (3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru marca de omologare națională de tip.	Compatibil	
Articolul 40 - Derogări pentru noi tehnologii sau concepte (1) Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care face parte din tehnologii sau concepte noi care sunt incompatibile cu unul sau mai multe acte din lista din anexa II.	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (1) Producătorul poate solicita o omologare de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu sunt conforme cu prevederile prezentei legi sau ale actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 40 - Derogări pentru noi tehnologii sau concepte (2) Autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare: (a) cererea precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și unul sau mai multe acte enumerate în anexa II; (b) în cerere sunt descrise implicațiile de siguranță și de mediu ale noilor tehnologii și măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogare, este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent;	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (2) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip prevăzută la alin.(1) dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții: a) cererea de omologare de tip precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele noi în cauză determină incompatibilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi; b) în cererea de omologare de tip sunt descrise: 1) implicațiile pentru siguranță și pentru mediu ale tehnologiilor sau ale conceptelor noi;	Compatibil	

(c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția specificată la litera (b).	2) măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogarea, este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent; c) sunt prezentate rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția de la litera (b), însoțite de descrierile relevante.		
Articolul 40 - Derogări pentru noi tehnologii sau concepte (3) Acordarea unei asemenea omologări UE de tip care acordă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Autorizația este acordată printr-un act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (3) Acordarea omologărilor de tip prin derogare în cazul tehnologiilor sau al conceptelor noi face obiectul unei proceduri expres stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 40 - Derogări pentru noi tehnologii sau concepte (4) În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare UE de tip, cu titlu provizoriu, valabilă numai pe teritoriul statului membru în cauză, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată. Autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și alte state membre în legătură cu aceasta prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2). Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili modele armonizate pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate, în sensul prezentului alineat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 73 alineatul (2).	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (5) Autoritatea de omologare poate acorda o omologare de tip provizorie, valabilă numai pe teritoriul Republicii Moldova, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată.	Compatibil	

	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (6) Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată ale omologării de tip figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate.	Compatibil	
Articolul 40 - Derogări pentru noi tehnologii sau concepte (5) Alte autorități de omologare pot decide la rândul lor să accepte în scris, pe teritoriul lor, omologarea provizorie menționată la alineatul (4).	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (7) Autoritatea de omologare poate accepta pe teritoriul Republicii Moldova omologarea UE de tip provizorie.	Parțial Compatibil	
Articolul 40 - Derogări pentru noi tehnologii sau concepte (6) După caz, autorizația din partea Comisiei, menționată la alineatul (3), specifică, de asemenea, dacă omologarea face obiectul vreunei restricții. În toate cazurile, omologarea de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (8) Actele de punere în aplicare menționate la alin.(3) stabilesc dacă autorizațiile fac obiectul vreunei restricții, în special în ceea ce privește numărul maxim de vehicule care intră sub incidența autorizației.	Compatibil	
Articolul 40 - Derogări pentru noi tehnologii sau concepte (7) În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (4) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei. Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în oricare dintre statele membre care a acceptat omologarea provizorie.	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (10) În cazul în care, acordarea autorizației este refuzată, Autoritatea de omologare informează titularul omologării de tip provizorii că omologarea de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data actului de punere în aplicare.	Compatibil	
	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi	Compatibil	

	(11) Vehiculele care au fost produse în conformitate cu omologarea de tip provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Republica Moldova dacă a acceptat omologarea de tip provizorie.		
Articolul 41 - Adaptarea ulterioară a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare (1) În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 40, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză. În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 40 se referă la un regulament CEE-ONU, Comisia propune o modificare la regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.	Articolul 38. Ajustarea cadrului de reglementare (1) În cazul în care a fost acordată omologarea de tip provizoriu în temeiul art.37, autoritatea prevăzută la art. 37 alin.(4) ia imediat măsurile necesare pentru modificarea actelor normative în cauză la ultimele evoluții tehnologice, în sensul ridicării restricțiilor.	Compatibil	
	Articolul 38. Ajustarea cadrului de reglementare (2) În cazul în care derogarea acordată în temeiul art.37 se referă la un regulament ONU, Organul central de specialitate din domeniul transporturilor înaintează propuneri pentru modificarea regulamentului ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.	Compatibil	
Articolul 41 - Adaptarea ulterioară a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare (2) De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție din decizia Comisiei de autorizare a derogării este ridicată imediat. Dacă măsurile necesare adaptării actelor delegate sau de punere în aplicare nu au fost întreprinse, Comisia poate autoriza printr-o decizie sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73	-	Prevedere UE neaplicabilă	

alineatul (2), la solicitarea statului membru care a acordat omologarea, extinderea omologării de tip de către statul membru respectiv.			
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (1) Producătorul poate solicita o omologare națională de tip pentru serii mici a unui tip de vehicul, în cadrul limitelor cantitative anuale stabilite în anexa III. Aceste limite se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a vehiculelor din tipul omologat pe piața fiecărui stat membru într-un an dat.	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (1) Producătorii pot solicita o omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici.	Compatibil	
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (2) În cazul tipului de vehicule menționat la alineatul (1), statele membre pot acorda derogări de la aplicarea uneia sau mai multor cerințe de fond stabilite prin unul sau mai multe acte delegate dintre cele enumerate în anexa II, cu condiția ca acestea să formuleze cerințe alternative aplicabile. „Cerințe alternative” înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță rutieră, de protecție a mediului și de securitate la locul de muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut de unul sau mai multe acte delegate enumerate în anexa II. Pentru tipul de vehicule menționat la alineatul (1), statele membre pot acorda o derogare pentru una sau mai multe dintre dispozițiile administrative ale prezentului regulament sau ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. Un stat membru acordă derogări de la dispozițiile menționate la prezentul alineat numai dacă dispune de motive rezonabile de a acționa în acest fel.	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (2) Autoritatea de omologare poate decide să exonereze orice tip de vehicul prevăzut la alin.(1) de obligația de a respecta una sau mai multe dintre cerințele prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, doar în cazuri întemeiate, cu condiția că sunt aplicate eficient cerințele alternative.	Parțial compatibil	

Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (3) În cazul omologării de tip naționale a vehiculelor în temeiul prezentului articol sunt acceptate sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele enumerate la anexa II.	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (3) În cazul omologării de tip a vehiculelor produse în serii mici, Autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (4) Certificatele de omologare pentru vehiculele cărora li s-a acordat omologarea de tip în temeiul prezentului articol sunt redactate în conformitate cu modelul menționat la articolul 30 alineatul (2), dar nu poartă antetul „Certificat de omologare UE de tip pentru vehicule” și precizează conținutul derogărilor acordate în temeiul alineatului (2). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat menționat la articolul 29 alineatul (4).	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici, cu mențiunea „Certificat de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici” și precizează conținutul și natura derogărilor acordate în temeiul alin.(2).	Parțial compatibil	
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (5) Certificatul de omologare de tip specifică natura derogărilor acordate în temeiul alineatului (2) primul și al treilea paragraf.	-	Compatibil	Se include în art.39 alin.(5) din proiect
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (6) Valabilitatea omologării naționale de tip pentru serii mici este limitată la teritoriul statului membru a cărui autoritate de omologare a acordat omologarea.	Articolul 40. Valabilitatea omologării de tip a vehiculelor produse în serii mici (1) Valabilitatea omologării naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici este valabilă pe teritoriul Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (7) Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (6) La solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o	Compatibil	

electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre desemnate de producător.	copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene desemnate de producător.		
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (8) În termen de trei luni de la primirea solicitării menționate la alineatul (7), autoritățile de omologare ale statelor membre desemnate de producător decid dacă acceptă sau nu omologarea de tip. Acestea comunică în mod oficial decizia lor autorității de omologare care a acordat omologarea de tip națională pentru serii mici.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (9) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologarea națională de tip, cu excepția cazului în care ele au motive justificate de a crede că cerințele tehnice naționale în conformitate cu care vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu cerințele proprii.	Articolul 40. Valabilitatea omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici (3) Autoritatea de omologare poate accepta omologarea de tip emisă de un stat membru al Uniunii Europene, cu excepția cazului în care Autoritatea de omologare are motive rezonabile de a crede că cerințele tehnice naționale în temeiul cărora a fost omologat tipul de vehicul nu sunt echivalente cu cerințele proprii stabilite de prezenta lege și actele de punere în aplicare a ei.	Compatibil	
Articolul 42 - Omologarea națională de tip pentru serii mici (10) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață sau să înmatriculeze un vehicul care deține omologarea națională de tip pentru serii mici în alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru serii mici furnizează autorității naționale a celui alt stat membru o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv a dosarului de omologare. Se aplică alineatele (8) și (9).	Articolul 40. Valabilitatea omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici (5) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață, să înmatriculeze sau să pună în exploatare într-un stat un vehicul care deține o omologare de tip pentru vehicule produse în serii mici, Autoritatea de omologare pune la dispoziția autorității naționale a celui alt stat, indicat de către solicitant, o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare.	Compatibil	
Articolul 43 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor	Articolul 45. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor	Compatibil	

Fără a aduce atingere articolelor 46 și 47, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentului regulament se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu articolul 38. În cazul în care aceste vehicule sunt incomplete, punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a unor astfel de vehicule este permisă, dar autoritățile din statele membre responsabile cu înmatricularea vehiculelor pot refuza înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule.	(1) Vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt conforme cu cerințele stabilite în articolele 48, 49 și 50 și sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu prevederile articolelor 34 și 35.		
	Articolul 45. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor (2) Înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculelor incomplete: a) pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete; b) nu se folosesc cu scopul de a eluda aplicarea art. 46.	Compatibil	
Articolul 44 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie (1) Dacă fac obiectul limitelor de sfârșit de serie și termenelor specificate în alineatele (2) și (4), vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare UE de tip a devenit nevalabilă în temeiul articolului 37 pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare. Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii cărora li s-a acordat o omologare UE de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost nici înmatriculate, nici puse în exploatare	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (1) Autoritatea competentă pentru înmatricularea vehiculelor, poate înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare de tip nu mai este valabilă și Autoritatea de omologare poate autoriza punerea la dispoziție pe piață și punerea în exploatare a acestora, cu condiția ca acele vehicule aflate pe teritoriul Republicii Moldova să fi făcut obiectul unei omologări de tip valabile în momentul fabricării și care nu au fost înmatriculate sau puse în exploatare înainte de expirarea termenelor prevăzute în alin. (2).	Compatibil	

înainte de expirarea valabilității respectivei omologări UE de tip.			
Articolul 44 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie (2) Alineatul (1) se aplică, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 24 luni de la data încetării valabilității omologării UE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 30 luni de la data respectivă.	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (2) Prevederile alin.(1) se aplică doar: a) în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării de tip; b) în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.	Compatibil	
Articolul 44 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie (3) Producătorul care dorește să beneficieze de prevederile alineatului (1) înaintează o cerere autorității competente din fiecare stat membru în care vehiculele în cauză urmează să fie puse la dispoziție pe piață, fie înmatriculate, fie puse în exploatare. În cererea respectivă se specifică orice motive tehnice sau economice care nu permit vehiculelor respective să fie conforme cu noile cerințe pentru omologarea de tip. Autoritatea națională în cauză decide, în termen de trei luni de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor pe teritoriul ei și în ce cantitate.	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (3) Producătorul care acționează în corespundere cu prevederile alin.(1), prezintă o cerere Autorității de omologare, care conține specificarea motivelor tehnice și economice care împiedică vehiculele respective să îndeplinească noile cerințe tehnice.	Compatibil	
Articolul 44 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie (4) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10 % din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 100 de vehicule pe stat membru, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cifre.	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (6) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10% din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 100 de vehicule, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cifre.	Compatibil	

Articolul 44 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie (5) Pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare în conformitate cu această procedură se include o intrare care definește vehiculele drept „sfârșit de serie”.	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (7) Pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în funcțiune în conformitate cu această procedură se include o intrare care definește vehiculele drept „sfârșit de serie”.	Compatibil	
Articolul 44 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie (6) Statele membre se asigură că numărul de vehicule ce urmează să fie puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat eficient.	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (5) Autoritatea responsabilă de înmatriculare aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat în mod eficient.	Compatibil	
Articolul 44 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor la sfârșit de serie (7) Prezentul articol se aplică numai la încetarea producției datorată expirării valabilității omologării de tip în cazul menționat la articolul 37 alineatul (2) litera (a).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 44a - Măsuri specifice privind vehiculele de sfârșit de serie ca răspuns la pandemia de COVID-19 (1) Prin derogare de la articolul 44 și cu respectarea alineatelor (2), (3) și (4) de la prezentul articol, vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare UE de tip va deveni nulă la 1 ianuarie 2021, în temeiul articolului 37 alineatul (2) litera (a), pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare ca vehicule de sfârșit de serie până la 31 decembrie 2021.	-	Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 44a - Măsuri specifice privind vehiculele de sfârșit de serie ca răspuns la pandemia de COVID-19 (2) Numărul de vehicule de sfârșit de serie menționat la alineatul (1) de la prezentul articol nu poate depăși numărul de vehicule cu o omologare UE de tip care va deveni nulă la 1 ianuarie 2021, în temeiul articolului 37 alineatul (2) litera (a), și care erau în stoc la 15 martie 2020.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 44a - Măsuri specifice privind vehiculele de sfârșit de serie ca răspuns la pandemia de COVID-19 (3) Producătorul care dorește să beneficieze de derogarea menționată la alineatul (1) înaintează o cerere autorității naționale din fiecare stat membru în care vehiculele respective urmează să fie puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare, indicând numărul de vehicule de sfârșit de serie pentru care se solicită derogarea menționată la alineatul (1). Autoritatea națională în cauză decide, în termen de o lună de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor de sfârșit de serie respective pe teritoriul său, precum și numărul de astfel de vehicule.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 44a - Măsuri specifice privind vehiculele de sfârșit de serie ca răspuns la pandemia de COVID-19 (4) Pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare în temeiul alineatului (1) se include o rubrică specială pentru a defini vehiculele drept „2021 – sfârșit de serie”.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 44a - Măsuri specifice privind vehiculele de sfârșit de serie ca răspuns la pandemia de COVID-19	-	Prevedere UE neaplicabilă	

(5) Până la 1 iulie 2021, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de vehicule care au fost calificate drept vehicule de sfârșit de serie în temeiul prezentului articol.			
Articolul 45 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate (1) Componentele sau unitățile tehnice separate pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în exploatare numai dacă satisfac cerințele din actele relevante enumerate în anexa II și sunt marcate în mod corespunzător în conformitate cu articolul 39.	Articolul 47. Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate (1) Componentele și unitățile tehnice separate, inclusiv cele destinate serviciilor post-vânzare, pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în exploatare cu condiția că: a) cad sub incidența prezentei legi. b) îndeplinesc cerințele stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi; c) sunt marcate în conformitate cu prevederile art.36;	Compatibil	
Articolul 45 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate (2) Alineatul (1) nu se aplică în cazul componentelor sau unităților tehnice separate special fabricate sau proiectate pentru vehiculele noi care nu sunt reglementate de prezentul regulament.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 45 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate (3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții din prezentul regulament în temeiul articolului 40 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu articolul 42 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.	Articolul 47. Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate (2) Autoritatea de omologare poate permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate care: a) fac obiectul unei derogări în temeiul art.37 sau care urmează să fie instalate pe vehicule care fac obiectul omologărilor acordate în conformitate cu articolele 39-41 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză; b) urmează a fi utilizate la vehicule a căror omologare de tip în temeiul prezentei legi nu a fost necesară în momentul în care vehiculele respective au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.	Compatibil	

Articolul 45 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate (4) Prin derogare de la alineatul (1) și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament sau în unul dintre actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau unităților tehnice separate care sunt destinate instalării pe vehicule pentru care, la data punerii la dispoziție pe piață sau a punerii în exploatare, nu a fost solicitată, în temeiul prezentului regulament sau al Directivei 2002/24/CE, omologarea de tip.	-	Compatibil	Se include în art.47 alin.(2) lit.b) din proiect
Articolul 46 - Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav (1) În cazul în care autoritățile de supraveghere a pieței dintr-un stat membru au acționat în temeiul articolului 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 sau în cazul în care au motive suficiente să creadă că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentului regulament prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, autoritatea de omologare care a acordat omologarea face o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritățile de omologare și/sau de supraveghere a pieței. În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate, autoritatea de omologare care a acordat omologarea constată că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu este conformă cerințelor	Articolul 48. Evaluarea privind vehiculele și componentele în privința cărora există suspiciuni de risc grav sau de neconformitate (1) În cazul în care, Autoritatea de supraveghere a pieței, are motive rezonabile să considere, în baza propriilor activități de supraveghere a pieței sau a unor informații furnizate de Autoritatea de omologare sau de un producător sau în baza unor reclamații, că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care cade sub incidența prezentei legi ori nu se conformează cerințelor prevăzute de acesta, Autoritatea de supraveghere evaluează vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în prezenta lege.	Compatibil	

stabilite de prezentul regulament, aceasta solicită de îndată operatorului economic relevant să întreprindă toate acțiunile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este în conformitate cu cerințele în cauză sau să retragă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată de pe piață sau să o recheme în decursul unei perioade rezonabile, proporțională cu natura riscului. Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor menționate la paragraful al doilea din prezentul alineat.			
	Articolul 48. Evaluarea privind vehiculele și componentele în privința cărora există suspiciuni de risc grav sau de neconformitate (2) Operatorii economici care cad sub incidența alin. (1) și Autoritatea de omologare cooperează pe deplin cu Autoritatea de supraveghere a pieței inclusiv prin transmiterea rezultatelor tuturor verificărilor sau încercărilor relevante efectuate în conformitate cu art.27.	Compatibil	
Articolul 46 - Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav (2) În cazul în care autoritățile de omologare consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, acestea informează Comisia și celelalte state membre cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (7) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei rezonabil să considere că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, acestea poate informa celelalte autorități de omologare din statele membre ale Uniunii Europene cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.	Compatibil	
Articolul 46 - Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (1) În cazul în care, în urma efectuării evaluării conform art.48, Autoritatea de	Compatibil	

(3) Operatorul economic se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață, înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil în Uniune.	supraveghere a pieței constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentei legi, aceasta solicită fără întârziere operatorului economic vizat să ia imediat toate măsurile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă riscul respectiv în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare.		
	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (2) Operatorii economici vizați de acțiunile prevăzute la alin.(1) au obligația de a coopera în deplină măsură cu Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței.	Compatibil	Transpune art.46 alin.(3) din Regulamentul UE
Articolul 46 - Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav (4) În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la alineatul (1) al doilea paragraf, autoritățile naționale iau toate măsurile adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (6) Autoritatea de supraveghere a pieței și Autoritatea de omologare, conform competențelor sale, iau toate măsurile restrictive provizorii necesare pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe piața Republicii Moldova, sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema, în cazul în care: a) operatorii economici nu iau măsuri corective adecvate în termenul prevăzut la alineatele (1)-(3); b) un risc impune măsuri de acțiune rapidă.	Compatibil	
Articolul 46 - Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

(5) Autoritățile naționale informează, fără întârziere, Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile prevăzute la alineatul (4). Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate neconforme, a originii acestora, a naturii neconformității invocate și a riscului implicat, a tipului și duratei măsurilor naționale adoptate, precum și a argumentelor prezentate de operatorul economic relevant. În mod special, autoritățile de omologare indică dacă neconformitatea se datorează unuia dintre următoarele motive: (a) neîndeplinirea de către vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public precizate în prezentul regulament; (b) lacunelor din actele relevante enumerate în anexa II.			
Articolul 46 - Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav (6) Statele membre informează în termen de o lună Comisia și celelalte state membre cu privire la măsurile adoptate și la informațiile suplimentare de care dispun cu privire la neconformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză și, în caz de dezacord față de măsura națională notificată, cu privire la obiecțiile lor.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 46 - Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav (7) În cazul în care, în termen de o lună de la primirea informațiilor menționate la alineatul (6) din prezentul articol, un alt stat membru sau Comisia ridică o	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

obiecție cu privire la o măsură luată de un stat membru, măsura respectivă este evaluată de Comisie în conformitate cu articolul 47.			
Articolul 46 - Procedura la nivel național aplicabilă vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav (8) Statele membre se asigură că sunt luate măsurile restrictive adecvate în legătură cu vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, cum ar fi retragerea fără întârziere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate de pe piața lor.	-	Prevedere UE neaplicabilă	Se dublează cu prevederile existente din alte articole
Articolul 47 - Procedura UE de salvagardare (1) În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la articolul 46 alineatele (3) și (4), se ridică obiecții la adresa unei măsuri luate de un stat membru sau în cazul în care Comisia consideră că o măsură națională contravine legislației Uniunii, Comisia evaluează fără întârziere măsura națională, după ce se consultă cu statele membre și cu operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza rezultatelor evaluării respective, Comisia decide, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2), dacă măsura națională este considerată justificată sau nu. Comisia comunică decizia sa tuturor statelor membre și operatorului sau operatorilor economici relevanți.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 47 - Procedura UE de salvagardare (2) În cazul în care măsura națională este considerată justificată de către Comisie, toate statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată neconformă este retrasă de pe piețele lor și informează Comisia în consecință. În cazul în care măsura națională este considerată nejustificată, statul membru în cauză retrage sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia menționată la alineatul (1).		Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 47 - Procedura UE de salvagardare (3) În cazul în care măsura națională este considerată justificată și se datorează lacunelor prezentului regulament sau ale actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune măsuri corespunzătoare după cum urmează: (a) în situația în care actele în cauză sunt actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, Comisia propune amendamentele necesare la actul respectiv; (b) în situația în care sunt vizate regulamente CEE-ONU, Comisia propune proiectele de amendamente necesare ale regulamentelor CEE-ONU relevante în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului revizuit din 1958.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 48 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav (1) În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul articolului 46 alineatul (1), un stat membru ajunge la concluzia că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate respective, cu toate că sunt conforme cu cerințele aplicabile sau sunt marcate corespunzător, prezintă un risc grav pentru siguranță sau pot afecta grav mediul sau sănătatea publică, acesta solicită operatorului economic relevant să ia toate măsurile adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă acel risc în momentul introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare sau să retragă de pe piață vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată ori să o recheme într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului. Statul membru poate refuza înmatricularea unui astfel de vehicul până când producătorul acestuia ia toate măsurile corespunzătoare.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 48 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav (2) În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată menționate la alineatul (1), operatorul economic se asigură că măsura corectivă este luată pentru toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate de acest fel care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniune.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 48 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav (3) În termen de o lună, statul membru menționat la alineatul (1) transmite Comisiei și celorlalte state membre toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, originea și lanțul de aprovizionare ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate, natura riscului implicat și natura și durata măsurilor naționale întreprinse.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 48 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav (4) Comisia consultă fără întârziere statele membre și operatorul sau operatorii economici relevanți, precum și, în special, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, evaluând, totodată, măsurile naționale întreprinse. Pe baza evaluării respective, Comisia decide dacă măsura națională menționată la alineatul (1) este considerată justificată sau nu și, după caz, propune măsuri adecvate.		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 48 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

(5) Comisia adresează decizia sa tuturor statelor membre și o comunică imediat acestora și operatorului sau operatorilor economici relevanți.			
Articolul 49 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat (1) Dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație sunt aduse în conformitate cu tipul omologat.	Articolul 51. Omologarea de tip neconformă (1) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că o omologare UE de tip care a fost acordată nu este conformă cu prevederile prezentei legi, autoritatea refuză recunoașterea respectivei omologări de tip.	Parțial compatibil	
Articolul 49 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat (2) În sensul alineatului (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare UE de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate un motiv de neconformitate cu tipul omologat.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 49 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat (3) Dacă o autoritate de omologare demonstrează că vehiculele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare eliberată în alt stat membru nu se conformează tipului omologat, aceasta poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în curs de fabricație se conformează în continuare tipului omologat. La primirea unei solicitări în acest sens,	Articolul 51. Omologarea de tip neconformă (2) Autoritatea de omologare notifică refuzul său autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip din statul membru al Uniunii Europene.	Parțial compatibil	

autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia în cel mai scurt timp posibil măsurile care se impun și, în orice caz, în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.			
Articolul 49 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat (4) Autoritatea de omologare cere autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip sistemului, componentei, unității tehnice separate sau vehiculului incomplet să ia măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele în curs de fabricație sunt din nou conforme cu tipul omologat în cazurile următoare: (a) pentru o omologare UE de tip pentru vehicule, în cazul în care neconformitatea unui vehicul este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice separate; (b) pentru o omologare de tip multietapă, în cazul în care neconformitatea unui vehicul completat este atribuibilă exclusiv neconformității unui sistem, componente sau unități tehnice care face parte din vehiculul incomplet sau neconformității însăși a vehiculului incomplet.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 49 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat (5) La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare în cauză ia măsurile care se impun, după caz în cooperare cu autoritatea de omologare solicitantă, în cel mai scurt timp posibil și, în orice caz, în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 49 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat (6) În cazul în care se constată lipsa conformității, autoritatea de omologare a statului membru care a acordat omologarea UE de tip sistemului, componentei	-	Prevedere UE neaplicabilă	

sau unității tehnice separate sau omologarea vehiculului incomplet ia măsurile precizate la alineatul (1). Autoritățile de omologare se informează reciproc în termen de o lună privind orice retragere a omologării UE de tip și motivele care au determinat-o.			
Articolul 49 - Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme cu tipul omologat (7) Dacă autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului. Comisia este informată și organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 50 - Introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor care constituie un risc grav pentru funcționarea corectă a sistemelor esențiale (1) Piese sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost omologate de o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 51 alineatele (1) și (4).	Articolul 52. Piese sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (1) Piese sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, nu sunt puse în exploatare și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost autorizate de Autoritatea de omologare.	Compatibil	
Articolul 50 - Introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor care constituie un risc grav pentru funcționarea corectă a sistemelor esențiale (2) Pentru a asigura aplicarea uniformă a alineatului (1), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a întocmi o listă a pieselor sau echipamentelor respective pe baza informațiilor disponibile, în special pe baza informațiilor comunicate de statele membre cu privire la:	Articolul 52. Piese sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (2) Autorizațiile prevăzute la alin. (1) se aplică doar pentru numărul restrâns de piese sau echipamente, care sunt incluse în lista prevăzută la alin.(3).	Compatibil	

(a) gravitatea riscului pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor echipate cu piesele sau echipamentele respective; (b) efectul posibil asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața pieselor și echipamentelor de schimb al impunerii, prin prezentul articol, a unei posibile cerințe de autorizare pentru piese sau echipamente. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).			
	Articolul 52. Piesele sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (3) Autoritatea de omologare înaintează propuneri în vederea modificării actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi, pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin stabilirea și actualizarea listei de piese sau echipamente pe baza unei evaluări a următoarelor: a) măsura în care există un risc grav pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor care sunt echipate cu piesele sau echipamentele respective; b) efectul potențial asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața post vânzare al unei eventuale autorizații pentru piesele sau echipamentele respective.	Compatibil	Transpune art. 50 alin.(2) din Regulamentul UE
Articolul 50 - Introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor care constituie un risc grav pentru funcționarea corectă a sistemelor esențiale (3) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale și pieselor și echipamentelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu oricare dintre actele enumerate în anexa II, cu excepția cazului în care omologarea se referă la alte aspecte decât cele vizate la alineatul (1). Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse care nu sunt destinate circulației pe drumuri publice.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Dacă piesele sau echipamentele incluse pe o listă instituită printr-un act de punere în aplicare menționat la alineatul (2) au o dublă utilizare, în competiții sportive și în traficul rutier, aceste piese sau echipamente nu pot fi puse la dispoziția publicului general pentru folosirea în vehicule rutiere, cu excepția cazului în care acestea respectă cerințele prezentului articol. După caz, Comisia adoptă dispoziții pentru identificarea pieselor sau echipamentelor menționate la prezentul alineat.			
Articolul 50 - Introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor care constituie un risc grav pentru funcționarea corectă a sistemelor esențiale (4) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind cerințele pe care trebuie să le îndeplinească piesele și echipamentele menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Aceste cerințe pot fi bazate pe actele enumerate în anexa II sau pot consta într-o comparație a piesei sau echipamentului cu performanțele de mediu sau de siguranță ale vehiculului original sau ale uneia dintre piesele sale, după caz. În oricare dintre aceste cazuri, cerințele garantează că piesele sau echipamentele nu compromit buna funcționare a acelor sisteme care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 51 - Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe (1) În sensul articolului 50 alineatul (1), producătorul de piese sau echipamente prezintă autorității de omologare o cerere însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (1) Producătorul de piese sau echipamente poate solicita autorizația prevăzută la art.52 alin.(1) printr-o cerere prezentată Autorității de omologare, însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care se solicită autorizația sunt	Compatibil	

menționate la articolul 50 alineatul (4). Producătorul poate înainta doar o singură cerere pe tip de parte componentă unei singure autorități de omologare. La cererea autorității de omologare a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a acordat omologarea îi trimite, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de omologare cerut, însoțită de anexe, printr-un sistem comun și securizat de schimb de informații electronice. Copia respectivă poate fi trimisă și prin fișier electronic securizat.	conforme cu cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.		
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (2) Producător vizat la alin.(1), poate prezenta doar o singură cerere pentru fiecare tip de piesă sau de echipament Autorității de omologare.	Compatibil	Transpune art.51 alin.(1) din Regulamentul UE
Articolul 51 - Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe (2) Cererea include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul fabricării sau orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate piesele sau echipamentele. Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că piesele sau echipamentele vizate sunt conforme cu cerințele precizate la articolul 50 alineatul (4), aceasta autorizează introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor sub rezerva dispozițiilor de la alineatul (4) paragraful al doilea din prezentul articol. Autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat către producător.	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (3) Cererea de autorizare include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul fabricării, precum și orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate piesele sau echipamentele.	Compatibil	

	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (4) Autoritatea de omologare autorizează introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor în cazul în care constată, ținând seama de raportul de încercare prevăzut la alin.(1) și de alte probe stabilite de Autoritatea de omologare, că piesele sau echipamentele în cauză sunt conforme cu cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (5) În cazul stabilit la alin.(4), Autoritatea de omologare eliberează producătorului un certificat de autorizare.	Compatibil	Transpune art.51 alin.(2) din Regulamentul UE
Articolul 51 - Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe (3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili un model și un sistem de numerotare pentru certificatele menționate la alineatul (2) paragraful al treilea din prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de autorizare prevăzut la alin.(5).	Compatibil	
Articolul 51 - Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe (4) Producătorul informează de îndată autoritatea de omologare care a acordat omologarea asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care aceasta a fost acordată. Autoritatea de omologare decide dacă autorizația trebuie revizuită sau dacă trebuie eliberată o altă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (7) Producătorul informează imediat Autoritatea de omologare care a emis autorizația asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care autorizația a fost emisă.	Compatibil	

Responsabilitatea producătorului este să se asigure că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost eliberată autorizația.			
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (8) În baza informației recepționate conform alin.(7), Autoritatea de omologare decide dacă se revizuieste autorizația sau dacă se emite o nouă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.	Compatibil	Transpune art. 51 alin.(4) din Regulamentul UE
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (9) În sensul alin.(7)-(8), Producătorul se asigură că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost emisă autorizația.	Compatibil	Transpune art. 51 alin.(4) din Regulamentul UE
Articolul 51 - Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe (5) Înainte de eliberarea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri corespunzătoare de asigurare a unui control efectiv al conformității producției. În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura readucerea la conformitate a pieselor sau echipamentelor. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (10) Autoritatea de omologare efectuează un control efectiv al conformității producției înaintea emiterii oricărei autorizații în baza procedurilor de efectuare a acestuia.	Compatibil	
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (11) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei rezonabil să considere că nu mai sunt	Compatibil	Transpune art. 51 alin.(5) din Regulamentul UE

	îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, autoritatea solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura aducerea în conformitate a pieselor sau echipamentelor.		
Articolul 51 - Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe (6) Autoritățile de omologare din diferite state membre semnalează Comisiei orice dezacord cu privire la autorizația menționată la alineatul (2) paragraful al doilea. Comisia întreprinde măsurile necesare pentru rezolva dezacordul, inclusiv, dacă este necesar, prin solicitarea retragerii autorizației, după consultarea autorităților de omologare.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 51 - Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe (7) Până la stabilirea listei menționate la articolul 50 alineatul (2), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la piese sau echipamente care pot afecta funcționarea sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului și performanța lui de mediu.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 52 - Rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate (1) În cazul în care un producător căruia i s-a eliberat un certificat de omologare UE de tip a întregului vehicul este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme vehicule introduse pe piață, înmatriculate sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil, din cauză că un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată instalată pe vehicul prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă aceasta a fost sau nu omologată în conformitate cu prezentul regulament, sau din cauză că o piesă care nu face obiectul niciunei cerințe specifice în temeiul legislației privind omologarea de tip prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

mediului, acel producător informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea vehiculului.			
Articolul 52 - Rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate (2) În cazul în care un producător de sisteme, componente sau unități tehnice separate cărui a s-a acordat omologarea UE de tip este obligat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost introduse pe piață sau a căror punere în exploatare a făcut parte din responsabilitățile producătorului, din cauză că acestea prezintă un risc grav pentru siguranță, siguranța la locul de muncă, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă acestea au fost sau nu omologate în conformitate cu prezentul regulament, producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 52 - Rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate (3) Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul grav menționat la alineatele (1) și (2). Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților de omologare ale celorlalte state membre soluțiile propuse. Autoritățile de omologare se asigură că măsurile corective sunt puse în practică eficient în statele membre respective.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 52 - Rechemarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate (4) Dacă autoritatea de omologare în cauză consideră că soluțiile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, aceasta informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îl informează apoi pe producător. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace de remediere, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip. În cazul retragerii omologării UE de tip, în termen de o lună de la o asemenea retragere, autoritatea de omologare informează, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente, producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia.			
Articolul 53 - Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile (1) Toate deciziile adoptate în temeiul prezentului regulament, precum și toate deciziile privind refuzul sau retragerea unei omologări UE de tip, refuzul înmatriculării, interzicerea sau restricționarea introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare a unui vehicul sau solicitarea retragerii unui vehicul de pe piață precizează în detaliu motivele pe care se întemeiază.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 53 - Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile (2) Aceste decizii sunt transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 54 - Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip (1) Regulamentele CEE-ONU sau modificările acestora pentru care Uniunea a votat favorabil sau la care Uniunea a aderat și care sunt enumerate în prezentul regulament sau în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament fac parte din cerințele referitoare la omologarea UE de tip a vehiculului.	Articolul 54. Regulamentele ONU necesare pentru omologarea de tip (1) Regulamentele ONU sau modificările la acestea la care Republica Moldova este parte sau pe care Republica Moldova le aplică și care sunt prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, fac parte din cerințele pentru omologarea de tip a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.	Compatibil	

Articolul 54 - Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip (2) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările acordate în conformitate cu regulamentele CEE-ONU menționate la alineatul (1) și, după caz, mărci de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.	Articolul 55. Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării de tip (2) Autoritatea de omologare acceptă omologările de tip acordate în conformitate cu regulamentele ONU prevăzute la alin.(1) și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente care au fost acordate în conformitate cu prezenta lege și cu actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 54 - Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea UE de tip (3) În cazul în care Uniunea a votat în favoarea unui regulament CEE-ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării UE de tip, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 75 pentru a dispune obligativitatea regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor la acesta și pentru a modifica actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament, după caz. Actul delegat respectiv specifică datele punerii în aplicare obligatorii a regulamentului CEE-ONU sau a modificărilor la acesta și includ dispoziții tranzitorii, dacă este cazul. Comisia adoptă acte delegate separate care să indice obligativitatea aplicării regulamentelor CEE-ONU.	Articolul 54. Regulamentele ONU necesare pentru omologarea de tip (2) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor va iniția aducerea prezentei legi în concordanță cu regulamentul ONU sau a modificărilor la acesta în cazul în care Republica Moldova a votat în favoarea unui regulament ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării de tip a întregului vehicul. Amendamentele legislative respective specifică datele de la care regulamentul ONU sau modificările la acesta urmează să fie obligatorii.	Compatibil	
Articolul 55 - Informațiile destinate utilizatorilor (1) Producătorul nu poate furniza informații tehnice legate de datele prevăzute de prezentul regulament, sau de actele delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, care contravin datelor omologate de autoritatea de omologare.	Articolul 56. Informații destinate utilizatorilor (1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de caracteristicile tipului de vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prevăzut de prezenta lege sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, care sunt diferite de caracteristicile omologării de tip acordate de către Autoritatea de omologare.	Compatibil	
Articolul 55 - Informațiile destinate utilizatorilor	Articolul 56. Informații destinate utilizatorilor	Compatibil	

(2) În cazul în care un act delegat sau de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament prevede astfel, producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau restricții privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate.	(2) Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile care descriu orice condiție specială sau restricție privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament.		
Articolul 55 - Informațiile destinate utilizatorilor (3) Informațiile menționate la alineatul (2) sunt furnizate în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul urmează să fie introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare. După aprobarea acestora de către autoritatea de omologare, informațiile figurează în manualul de utilizare al proprietarului.	Articolul 56. Informații destinate utilizatorilor (3) Informațiile prevăzute la alin.(2) sunt puse la dispoziție în manualul de utilizare în limba română.	Compatibil	
Articolul 56 - Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate (1) Producătorul vehiculului pune la dispoziția producătorilor de componente sau unități tehnice separate toate datele necesare pentru omologarea UE de tip a componentelor sau unităților tehnice separate sau pentru obținerea unei autorizații în temeiul articolului 50, inclusiv, după caz, desenele menționate în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament. Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.	Articolul 57. Informații destinate producătorilor (1) Producătorii de vehicule pun la dispoziția producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, de piese sau echipamente toate datele necesare pentru omologarea de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea autorizației prevăzute la art.52 alin.(1).	Compatibil	
	Articolul 57. Informații destinate producătorilor	Compatibil	Transpune art.56 alin.(1) din Regulamentul UE

	(2) Producătorii de vehicule pot impune un acord obligatoriu producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pentru a proteja confidențialitatea informațiilor care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.		
Articolul 56 - Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate (2) Producătorul componentelor sau unităților tehnice separate, în calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare UE de tip care, în conformitate cu articolul 31 alineatul (4), include restricții de utilizare sau condiții speciale de montaj ori ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante. În cazul în care un act delegat adoptate în temeiul prezentului regulament conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, împreună cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare sau condițiile speciale de asamblare ori ambele.	Articolul 57. Informații destinate producătorilor (3) Producătorii de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente furnizează producătorilor de vehicule toate informațiile detaliate cu privire la restricțiile care se aplică omologărilor lor de tip și care sunt fie prevăzute de art.25 alin.(3)-(5), fie prevăzute de un act pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (1) Producătorul permite accesul nerestricționat al operatorilor independenți la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculului, în cel mai scurt timp, prin intermediul site-urilor internet, folosind un format standard și o formă ușor accesibilă. În special, acest acces este acordat în mod nediscriminatoriu în raport cu asistența sau cu accesul acordat comercianților și reparatorilor autorizați. Această obligație nu se aplică dacă vehiculul a fost omologat ca vehicul de serie mică.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorii le oferă operatorilor independenți un acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații privind: a) OBD-urile vehiculelor; b) la echipamente de diagnosticare; c) la alte echipamente, la instrumente, inclusiv la referințele complete ale software-urilor aplicabile, la descărcările disponibile ale acestora; d) la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.	Parțial compatibil	
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor	-	Prevedere UE neaplicabilă	

(2) Până la adoptarea de către Comisie a unui standard comun, informațiile menționate la alineatul (1) sunt transmise într-un mod coerent care să permită prelucrarea lor de către operatorii independenți cu un efort rezonabil. De asemenea, producătorii vor pune la dispoziția operatorilor independenți, precum și a distribuitorilor și reparatorilor agreeți materiale de formare.			
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (3) Informațiile menționate la alineatul (1) includ cel puțin următoarele elemente: (a) un număr de identificare neechivocă a vehiculului; (b) manuale de service cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere, precum și a calendarului de service; (c) manuale tehnice și buletine de servicii tehnice; (d) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători); (e) scheme de cablaj; (f) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor; (g) numerele de identificare și de verificare a calibrării software-ului aplicabil unui anumit tip de vehicul; (h) informații cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente; (i) informații privind înregistrările de date, precum și datele bidirecționale de control și încercare; (j) unități de lucru.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (4) Distribuitorii și reparatorii agreeți în cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule sunt considerați operatori independenți în sensul prezentului regulament, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere	-	Compatibil	Se include la art.3 – Noțiuni

pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție nu fac parte.			
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (5) Informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor sunt disponibile în orice moment, cu excepția exigențelor legate de întreținerea sistemului informatic.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (11) Producătorii au obligația să asigure accesibilitatea permanentă a informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic, fapt despre care anunță în prealabil.	Compatibil	
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (6) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb, a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentului de încercare compatibile cu sistemele OBD, producătorii vor furniza, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor tuturor producătorilor și/sau reparatorilor de componente, dispozitive de diagnosticare sau echipamente de încercare interesați.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (13) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb sau de rezervă compatibile cu OBD-urile, precum și a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentelor de încercare, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricărui producător sau atelier de componente, de dispozitive de diagnosticare sau de echipamente de încercare interesat.	Compatibil	
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (7) În scopul proiectării și fabricării echipamentului auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și pe cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor, instalatorilor sau reparatorilor de echipamente pentru vehiculele pe bază de carburanți alternativi interesați.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (14) În scopul proiectării, fabricării și reparării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu combustibil alternativ, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricăror producători, instalatori sau ateliere de echipamente destinate vehiculelor alimentate cu combustibil alternativ interesați.	Compatibil	

Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (8) La depunerea cererii pentru omologarea UE de tip, producătorul furnizează autorității de omologare dovada conformității cu prezentul regulament în ceea ce privește informațiile solicitate în temeiul prezentului articol. În cazul în care aceste informații nu sunt disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament la depunerea unei cereri de omologare UE de tip, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării de tip. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili un model sau un certificat referitor la accesul la informațiile referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor care să furnizeze autorității de omologare dovada conformității. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2).	Articolul 61. Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorul care a solicitat omologarea de tip pune la dispoziția Autorității de omologare dovada conformității cu prezentul capitol XIV în termen de șase luni de la data respectivei omologări de tip.	Compatibil	
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (9) Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (8) al doilea paragraf, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.	Articolul 61. Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (2) Dacă o astfel de dovadă a conformității nu este furnizată în termenul menționat la alin.(1), Autoritatea de omologare ia măsurile corespunzătoare în conformitate cu art.62.	Compatibil	
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (10) Producătorul pune la dispoziție modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile lui internet în același timp în care le pune la dispoziția reparatoarelor agréați.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (12) Producătorii pun la dispoziție orice modificări și completări ulterioare ale informațiilor privind OBD-urile vehiculelor și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile de internet ale acestora concomitent cu punerea la dispoziția atelierelor autorizate.	Compatibil	

Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (11) Atunci când datele privind repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bancă centrală de date a producătorului vehiculului sau în numele său, reparatorii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații privind reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (15) Atunci când datele referitoare la repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bază de date centrală a producătorului vehiculului sau în numele său, atelierii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații referitoare la reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.	Compatibil	
Articolul 57 - Obligațiile producătorilor (12) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75 de stabilire a cerințelor detaliate cu privire la accesul la informațiile privind reparațiile și activitățile de întreținere, în special la specificațiile tehnice cu privire la modul în care sunt comunicate informațiile despre repararea și întreținerea vehiculului.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (17) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și de reglementare sau de a preveni abuzul prin actualizarea cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv activitățile de reparații și întreținere susținute prin rețele wireless de arie largă și prin adoptarea și integrarea standardelor prevăzute la alin.(5)-(7).	Parțial compatibil	
Articolul 58 - Obligații în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip (1) În cazul omologării de tip în etape succesive sau al omologării de tip multietapă, producătorul responsabil pentru omologarea de tip respectivă are în același timp sarcina să comunice atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informații legate de repararea unui anumit sistem, a unei anumite componente sau a unei anumite unități tehnice separate sau legate de o anumită etapă.	Articolul 59. Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip (1) În cazul unei omologări de tip mixte, în etape succesive sau în mai multe etape, producătorul are obligația de a comunica atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informațiile referitoare la repararea și întreținerea sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză sau privind etapa respectivă.	Compatibil	
Articolul 58 - Obligații în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip	Articolul 59. Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip (2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul final este responsabil de asigurarea	Compatibil	

(2) Producătorul final este responsabil pentru transmiterea informațiilor privind întregul vehicul operatorilor independenți.	accesului la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sa sau etapele sale de fabricație și legătura cu etapa sau etapele anterioare.		
Articolul 59 - Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorii pot percepe tarife rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor care intră sub incidența prezentului regulament. Un tarif nu este rezonabil sau adecvat dacă descurajează accesul prin faptul că nu ține cont de frecvența accesării de către operatorul independent.	Articolul 60. Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorul poate percepe tarife rezonabile și proporționale pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.	Compatibil	
	Articolul 60. Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (2) Tarifele prevăzute la alin.(1) nu țin cont de frecvența accesării acestora de către operatorul independent.	Compatibil	
Articolul 59 - Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (2) Producătorii pun la dispoziție informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor zilnic, lunar și anual, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul.	Articolul 60. Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (4) Producătorul furnizează informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv privind serviciile tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, pe bază orară, zilnică, lunară și anuală.	Compatibil	
	Articolul 60. Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (5) Tarifele pentru accesul la informațiile prevăzute la alin.(4) variază în funcție de perioadele respective pentru care se acordă accesul.	Compatibil	Transpune art.59 alin.(2) din Regulamentul UE

Articolul 60 - Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule Domeniul de aplicare a activităților desfășurate de Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, instituit în temeiul articolului 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (7) se extinde la vehiculele care fac obiectul prezentului regulament. Pe baza dovezilor de utilizare abuzivă deliberată sau neintenționată a informațiilor referitoare la sistemele OBD ale vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor, forumul menționat la primul paragraf acordă Comisiei consiliere privind măsurile de prevenire a unor asemenea utilizări abuzive a informațiilor.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (1) Autoritățile de omologare de desemnare se asigură, înainte de a desemna un serviciu tehnic în temeiul articolului 63, că acest serviciu tehnic îndeplinește cerințele stabilite la prezentul articol alineatele (2)-(9) din prezentul articol.	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (1) Autoritatea de omologare de tip desemnează servicii tehnice pentru a desfășura una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență: a) categoria A: încercările specificate în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi; b) categoria B: supravegherea încercărilor specificate în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, inclusiv pregătirea acestor încercări, în cazul în care ele au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe; c) categoria C: evaluarea și monitorizarea periodică a procedurilor producătorului destinate controlului conformității producției;	Compatibil	Cerințele legale care trebuie îndeplinite se prevăd în art. 68-69 ale proiectului

	d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau a inspecțiilor pentru supravegherea conformității producției.		
Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (2) Sub rezerva articolului 64 alineatul (1), un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională a unui stat membru și are personalitate juridică.	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (3) Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația Republicii Moldova și dispune de personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care aparțin Autorității de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum este prevăzut la art.68.	Compatibil	
Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (3) Un serviciu tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate pe care o evaluează. Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează, supune încercărilor sau inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele din primul paragraf, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (2) Un serviciu tehnic este o organizație sau un organism terț care nu este implicat în procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate pe care o evaluează, o supune încercărilor sau o inspectează.	Compatibil	
	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (3) O societate comercială sau asociație necomercială care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează, considerate le supune încercărilor sau le inspectează, se consideră că îndeplinesc cerințele prevăzute în alin.(1), cu condiția ca independența sa și absența oricărui conflict de interese să fie demonstrate Autorității de omologare de tip.	Compatibil	Transpune art.61 alin.(3) din Regulamentul UE

Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea categoriilor de activități pentru care sunt numiți în conformitate cu articolul 63 alineatul (1) nu sunt proiectant, producător, furnizor sau operator de întreținere a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Aceasta nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate menționate la alineatul (3) din prezentul articol care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic, nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate. Un serviciu tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea activităților pentru care sunt desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1) nu proiectează, nu produc, nu furnizează și nu întrețin vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități.	Compatibil	
	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (5) Limitarea prevăzută la alin.(3), nu exclude utilizarea respectivelor vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic și nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.	Compatibil	Transpune art.61 alin.(4) din Regulamentul UE
	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (6) Un serviciu tehnic are obligația și este responsabil pentru asigurarea ca activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.	Compatibil	Transpune art.61 alin.(4) din Regulamentul UE

Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (5) Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc categoriile de activități pentru care au fost desemnate la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt libere de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și sunt în special libere de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (1) Un serviciu tehnic, inclusiv personalul său, este independent și îndeplinește activitățile pentru care a fost desemnat cu un înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesare în domeniul respectiv în care funcționează și este liber de orice presiune și stimulent, îndeosebi financiare, care i-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare din partea persoanelor interesate de rezultatele activităților în cauză.	Compatibil	
Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (6) Un serviciu tehnic este în măsură să realizeze toate categoriile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 63 alineatul (1), demonstrând, de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea sa de omologare de desemnare, că deține: (a) personal cu competențele corespunzătoare, cu cunoștințe tehnice specifice și formare profesională, precum și cu experiență suficientă și adecvată pentru a îndeplini sarcinile; (b) descrieri ale procedurilor relevante pentru categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat, asigurând transparența și repetabilitatea acestor proceduri; (c) procedurile necesare pentru a-și desfășura categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție; și (d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea de o manieră corespunzătoare a sarcinilor legate de categoriile de activități pentru care dorește să fie desemnat și acces la toate echipamentele și instalațiile necesare.	Articolul 66. Competența serviciilor tehnice (2) Serviciul tehnic demonstrează Autorității de omologare de tip sau organismul național de acreditare care efectuează evaluarea sau monitorizarea serviciului tehnic respectiv că îndeplinește cumulativ următoarele condiții: a) personalul său deține competențele corespunzătoare, cunoștințele tehnice specifice, formarea profesională necesară și experiența suficientă și adecvată pentru a desfășura activitățile pentru care solicită să fie desemnat; b) deține descrieri ale procedurilor relevante pentru desfășurarea activităților pentru care solicită să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție. Serviciul tehnic demonstrează transparența și reproductibilitatea procedurilor respective; c) deține mijloacele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de categoria sau categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și instalațiile necesare.	Compatibil	

În plus, serviciul tehnic respectiv demonstrează autorității de omologare de desemnare faptul că respectă normele instituite prin actele delegate adoptate în temeiul articolului 65 care sunt relevante pentru categoriile de activități pentru care a fost desemnat.			
Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (7) Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare. Aceștia nu se implică în activități care ar putea intra în conflict cu imparțialitatea sau integritatea lor în ceea ce privește categoriile de activități pentru care sunt desemnați.	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (3) Un serviciu tehnic intern îndeplinește următoarele cerințe: a) a fost acreditat de organismul național de acreditare conform prevederilor prezentei legi și a Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității și îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi; b) serviciul tehnic intern, inclusiv personalul acestuia, este identificabil din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii producătorului din care face parte, ceea ce asigură imparțialitatea sa și demonstrează această imparțialitate față de autoritatea de omologare de tip relevantă și de organismul național de acreditare; c) nici serviciul tehnic intern, nici personalul acestuia nu are dreptul să fie antrenat în orice activități care pot intra în conflict cu independența și integritatea în legătură cu realizarea activităților pentru care a fost desemnat; d) prestează servicii doar pentru întreprinderea producătorului din care face parte.	Parțial compatibil	
Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (8) Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere privind activitățile lor, cu excepția cazului în care responsabilitatea este asumată, în conformitate cu legislația națională, de statul membru sau statul membru este direct responsabil pentru evaluarea conformității.	Articolul 66. Competența serviciilor tehnice (4) Un serviciu tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile sale.	Compatibil	

Articolul 61 - Cerințe legate de serviciile tehnice (9) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament sau al oricărei dispoziții din legislația națională de punere în aplicare a prezentului regulament, mai puțin față de autoritatea de omologare de desemnare sau în cazurile impuse prin legislația Uniunii sau prin cea națională. Drepturile de autor sunt protejate.	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (7) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul prezentului regulament, cu excepțiile aplicabile în raport cu Autoritatea de omologare de tip și, după caz, în raport cu organismul național de acreditare, sau în cazurile expres prevăzute de legislație.	Compatibil	
Articolul 62 - Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 63 alineatul (1) sau să dispună ca aceste activități să fie realizate de o filială numai cu acordul autorității de omologare de desemnare relevante.	Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice pot subcontracta, cu acordul Autorității de omologare, unele dintre categoriile de activități pentru care au fost desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1) sau pot dispune ca aceste activități să fie realizate de o filială.	Compatibil	
Articolul 62 - Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează sarcini specifice referitoare la categoriile de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 61 și informează autoritatea de omologare de desemnare în acest sens.	Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (2) În cazurile prevăzute la alin.(1), serviciul tehnic are obligația și responsabilitatea ca subcontractantul sau filiala să îndeplinească cerințele prevăzute la articolele 64, 65 și 66 și informează Autoritatea de omologare de tip în acest sens.	Compatibil	
Articolul 62 - Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (3) Serviciile tehnice preiau întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanții sau	Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (3) Serviciile tehnice poartă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de	Compatibil	

filialele lor, indiferent de locul în care acestea sunt stabilite.	subcontractanții sau filialele lor, indiferent de locul în care acestea sunt stabilite.		
Articolul 62 - Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (4) Serviciile tehnice pun la dispoziția autorității de omologare de desemnare documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de aceștia.	Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (4) Serviciul tehnic desemnat de către Autorității de omologare de tip, pune la dispoziția acesteia documentele relevante privind evaluarea efectuată de către Autoritatea de omologare de tip sau acreditarea efectuată de către organismul național de acreditare al subcontractantului sau al filialei, inclusiv privind sarcinile îndeplinite de acestea.	Compatibil	
Articolul 63 - Desemnarea serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență: (a) categoria A: servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II; (b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe; (c) categoria C: serviciile tehnice care evaluează și monitorizează periodic procedurile producătorului destinate controlului conformității producției; (d) categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (1) Autoritatea de omologare de tip desemnează servicii tehnice pentru a desfășura una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență: a) categoria A: încercările specificate în prezente lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi; b) categoria B: supravegherea încercărilor specificate în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, inclusiv pregătirea acestor încercări, în cazul în care ele au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe; c) categoria C: evaluarea și monitorizarea periodică a procedurilor producătorului destinate controlului conformității producției; d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau a inspecțiilor pentru supravegherea conformității producției.	Compatibil	
Articolul 63 - Desemnarea serviciilor tehnice (2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe din activitățile menționate la alineatul (1).	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1).	Compatibil	
Articolul 63 - Desemnarea serviciilor tehnice	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice	Compatibil	

(3) Serviciile tehnice ale unei țări terțe, altele decât cele desemnate în conformitate cu articolul 64, pot fi notificate în sensul articolului 67, dar doar dacă o astfel de acceptare de servicii tehnice este asigurată printr-un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în conformitate cu legislația națională a unui stat membru în conformitate cu articolul 61 alineatul (2) să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca acestea să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.	(5) Serviciile tehnice ale unui stat terț – membru al Uniunii Europene, altul decât cel care a fost desemnate în conformitate cu art.68, pot fi desemnate doar dacă un acord bilateral între Republica Moldova și țara terță în cauză prevede posibilitatea de a desemna aceste servicii tehnice.		
	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (6) Procedura prevăzută la alin.(5), nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în temeiul legislației Republicii Moldova, în conformitate cu alin.(3), să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca respectivele filiale să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.	Compatibil	Transpune art.63 alin.(3) din Regulamentul UE
Articolul 64 - Servicii tehnice interne acreditate ale producătorului (1) Un serviciu tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat numai în cazul activităților din categoria A, în privința cerințelor tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament. Serviciul tehnic constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (1) Un serviciu tehnic intern al unui producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic în cazul activităților din categoria A, însă doar în privința cerințelor tehnice stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (2) Un serviciu tehnic intern constituie o parte separată și distinctă a societății producătorului și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.	Compatibil	

Articolul 64 - Servicii tehnice interne acreditate ale producătorului (2) Un serviciu tehnic intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe: (a) pe lângă faptul că este desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru, este acreditat de un organism de omologare național definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și în conformitate cu normele și procedurile menționate la articolul 65 din prezentul regulament; (b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii din care fac parte, ceea ce asigură imparțialitatea lor și o demonstrează față de organismul național de acreditare; (c) nici serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu independența de apreciere sau integritatea lor în legătură cu categoriile de activități pentru care au fost desemnați; (d) serviciul tehnic intern acreditat prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte.	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (3) Un serviciu tehnic intern îndeplinește următoarele cerințe: a) a fost acreditat de organismul național de acreditare conform prevederilor prezentei legi și a Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității și îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi; b) serviciul tehnic intern, inclusiv personalul acestuia, este identificabil din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii producătorului din care face parte, ceea ce asigură imparțialitatea sa și demonstrează această imparțialitate față de autoritatea de omologare de tip relevantă și de organismul național de acreditare; c) nici serviciul tehnic intern, nici personalul acestuia nu are dreptul să fie antrenat în orice activități care pot intra în conflict cu independența și integritatea în legătură cu realizarea activităților pentru care a fost desemnat; d) prestează servicii doar pentru întreprinderea producătorului din care face parte.	Compatibil	
Articolul 64 - Servicii tehnice interne acreditate ale producătorului (3) Nu este necesar ca un serviciu tehnic intern acreditat să fie notificat Comisiei în sensul articolului 67, dar întreprinderea din care face parte sau organismul național de acreditare furnizează autorității de omologare de desemnare, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 65 - Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice Pentru a garanta faptul că serviciile tehnice au aceleași standarde înalte de performanță în toate statele membre, se conferă Comisiei competența de a adopta	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor normative pentru a ține seama de evoluțiile tehnice	Parțial compatibil	

acte delegate în conformitate cu articolul 75 privind normele pe care serviciile tehnice trebuie să le respecte, precum și privind procedura de evaluare a acestora în conformitate cu articolul 66 și privind acreditarea lor în conformitate cu articolul 64.	și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare și a restricțiilor pe care acestea le conțin.		
Articolul 66 - Evaluarea competențelor serviciilor tehnice (1) Autoritatea de omologare de desemnare redactează un raport de evaluare care demonstrează că serviciul tehnic care și-a depus candidatura a fost evaluat în privința îndeplinirii cerințelor prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament. Acest raport poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 66 - Evaluarea competențelor serviciilor tehnice (2) Evaluarea aflată la baza raportului menționat la alineatul (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act delegat adoptat în temeiul articolului 65. Raportul de evaluare este revizuit cel puțin o dată la fiecare trei ani.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 66 - Evaluarea competențelor serviciilor tehnice (3) Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere. În asemenea cazuri și în cazul în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare național care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentului regulament, autoritatea de omologare de desemnare furnizează Comisiei documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și reglementările existente pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare de desemnare și că satisface cerințele	-	Prevedere UE neaplicabilă	

prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament. Autoritatea de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic în conformitate cu articolul 63 alineatul (2) consemnează conformitatea printr-o evaluare realizată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.			
Articolul 66 - Evaluarea competențelor serviciilor tehnice (4) Un serviciu tehnic intern acreditat respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Procedurile de notificare (1) Statele membre notifică Comisia cu privire la denumirea, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități pentru fiecare serviciu tehnic pe care l-au desemnat, precum și cu privire la orice modificare ulterioară a acestor desemnări. Notificarea precizează pentru care dintre subiectele enumerate în anexa II au fost desemnate serviciile tehnice.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Procedurile de notificare (2) Un serviciu tehnic poate efectua activitățile menționate la articolul 63 alineatul (1) în numele autorității de omologare de desemnare responsabile pentru omologarea de tip numai dacă a fost notificat în prealabil Comisiei în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Procedurile de notificare (3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare de desemnare și notificat de statele membre ale acestor autorități de omologare	-	Prevedere UE neaplicabilă	

de desemnare, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care le va exercita în conformitate cu articolul 63 alineatul (1).			
Articolul 67 - Procedurile de notificare (4) Comisia este înștiințată cu privire la orice modificări relevante ulterioare aduse desemnării.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Procedurile de notificare (5) În cazul în care, în aplicarea unui act enumerat în anexa II, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent a cărui activitate nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 63 alineatul (1), notificarea se face în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Procedurile de notificare (6) Comisia publică pe site-ul său internet o listă a serviciilor tehnice notificate în conformitate cu prezentul articol și detalii în ceea ce le privește.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 68 - Modificări ale desemnărilor (1) În cazul în care o autoritate de omologare de desemnare a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat de aceasta nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de omologare de desemnare restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor respective. Statul membru care a notificat acest serviciu tehnic informează în consecință imediat Comisia cu privire la aceasta. Comisia modifică informațiile publicate în temeiul articolului 67 alineatul (6).	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (1) În cazul în care Autoritatea de omologare de tip a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta lege, autoritatea respectivă restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii acestora.	Compatibil	

Articolul 68 - Modificări ale desemnărilor (2) În caz de retragere, restricționare sau suspendare a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare de desemnare ia măsurile adecvate pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie prelucrate de un alt serviciu tehnic, fie puse la dispoziția autorității de omologare de desemnare sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora.	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (3) În caz de restricționare, de suspendare sau de retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, Autoritatea de omologare de tip păstrează dosarele serviciului tehnic respectiv la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței ori transferă dosarele respective către un alt serviciu tehnic ales de producător de comun acord cu serviciul tehnic respectiv.	Compatibil	
Articolul 69 - Contestarea competenței serviciilor tehnice (1) Comisia investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 69 - Contestarea competenței serviciilor tehnice (2) Statul membru al autorității de omologare de desemnare prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la temeiul desemnării sau la menținerea desemnării serviciului tehnic în cauză.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 69 - Contestarea competenței serviciilor tehnice (3) Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 69 - Contestarea competenței serviciilor tehnice (4) În cazul în care Comisia constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea lui, aceasta informează în consecință statul membru al autorității de omologare de desemnare în vederea stabilirii – în cooperare cu statul membru respectiv – a măsurilor corective	-	Prevedere UE neaplicabilă	

necesare și solicită ca statul membru respectiv să ia măsurile corective respective, inclusiv retragerea desemnării, dacă este cazul.			
Articolul 70 - Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice prestează categoriile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare de desemnare și în conformitate cu procedurile de evaluare și încercare prevăzute în prezentul regulament și în actele enumerate în anexa II. Serviciile tehnice supraveghează efectuarea încercărilor sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologarea sau pentru inspecțiile stabilite prin prezentul regulament sau unul dintre actele enumerate în anexa II, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate oficial de către autoritatea lor de omologare.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 70 – Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (2) În orice moment, serviciile tehnice: (a) permit autorității lor de omologare de desemnare să observe serviciul tehnic în timpul evaluării conformității, după caz; și (b) fără a aduce atingere articolului 61 alineatul (9) și articolului 71, furnizează la cerere autorității lor de omologare de desemnare informațiile privind categoriile lor de activități care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.	Articolul 74. Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice își desfășoară activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu art. 64 alin.(1). (2) Serviciile tehnice au obligația să: a) permită Autorității de omologare de tip să observe performanțele serviciului tehnic în timpul încercării pentru omologarea de tip; b) să furnizeze, la cererea Autorității de omologare de tip informații cu privire la categoriile de activități pentru care au fost desemnate.	Compatibil	
Articolul 70 - Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în	-	Compatibil	Se include în art.75 alin.(1) din proiect

prezentul regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare pentru ca autoritatea de omologare de desemnare să solicite producătorului să ia măsurile corective adecvate și, prin urmare, să nu elibereze certificatul de omologare de tip până când s-au luat măsurile corective adecvate de o manieră satisfăcătoare pentru autoritatea de omologare.			
Articolul 70 - Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (4) În cazul în care, pe parcursul activității de monitorizare a conformității producției după eliberarea unui certificat de omologare de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele unei autorități de omologare de desemnare constată că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu mai îndeplinește cerințele prezentului regulament, acesta informează în acest sens autoritatea de omologare de desemnare. Autoritatea de omologare ia măsurile corespunzătoare prevăzute în articolul 33.	Articolul 74. Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că un producător nu respectă cerințele prevăzute în prezenta lege, raportează această neconformitate Autorității de omologare de tip, pentru ca aceasta să solicite producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare.	Compatibil	
Articolul 71 - Obligații de informare ale serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice informează autoritățile lor de omologare de desemnare în ceea ce privește: (a) orice neconformitate observată care poate implica un refuz, o restricționare, o suspendare sau o retragere a certificatului de omologare de tip; (b) orice circumstanțe care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor; (c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la autoritățile de supraveghere a pieței.	Articolul 75. Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea (1) Serviciile tehnice informează Autoritatea de omologare în ceea ce privește: a) orice neconformitate observată care poate implica refuzul, restricționarea, suspendarea sau retragerea certificatului de omologare de tip; b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor; c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la Autoritatea de supraveghere a pieței.	Compatibil	
Articolul 71 - Obligații de informare ale serviciilor tehnice (2) La cererea autorității lor de omologare de desemnare, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la activitățile efectuate în limita domeniului de	Articolul 75. Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea (2) La cererea Autorității de omologare de tip, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la:	Compatibil	

aplicare al desemnării, precum și cu privire la orice altă activitate efectuată, inclusiv activitățile transfrontaliere și subcontractările.	a) activitățile efectuate în limita domeniului de aplicare al desemnării; b) orice activitate pe care au efectuat-o, suplimentar la cele prevăzute la lit.a); c) activitățile transfrontaliere și subcontractările.		
Articolul 72 - Acte de punere în aplicare În vederea atingerii obiectivelor prezentului regulament și în vederea stabilirii de condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisia adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 73 alineatul (2), acte de punere în aplicare stabilind următoarele măsuri de punere în aplicare: (a) modelul pentru declarația producătorului cu privire la duranța sistemelor, pieselor și echipamentelor de importanță critică pentru siguranța în funcționare menționată la articolul 22 alineatul (7); (b) modele pentru documentul informativ și pentru dosarul informativ menționate la articolul 27 alineatul (4); (c) sistemul de numerotare a certificatelor de omologare UE de tip menționate la articolul 29 alineatul (4); (d) modelul pentru certificatul de omologare UE de tip menționat la articolul 30 alineatul (2); (e) modelul de fișă a rezultatelor încercărilor anexată la certificatul de omologare UE de tip menționată la articolul 30 alineatul (3); (f) modelul pentru lista de cerințe sau acte aplicabile menționate la articolul 30 alineatul (6); (g) cerințele generale pentru formatul raportului de încercare menționat la articolul 32 alineatul (1); (h) modelul pentru certificatul de conformitate menționat la articolul 38 alineatul (2); (i) modelul pentru mărcă de omologare UE de tip menționată la articolul 39 alineatul (3); (j) autorizațiile de acordare a omologărilor UE de tip care acordă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte, menționate la articolul 40 alineatul (3);	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

(k) modelul pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în privința noilor tehnologii sau noilor concepte menționate la articolul 40 alineatul (4); (l) autorizațiile acordate statelor membre de a extinde omologarea de tip, menționată la articolul 41 alineatul (2); (m) lista pieselor și echipamentelor, menționată la articolul 50 alineatul (2); (n) modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul menționat la articolul 51 alineatul (3), precum și toate aspectele legate de procedura de autorizare menționate la articolul respectiv; (o) modelul pentru certificatul care reprezintă dovada conformității către autoritatea de omologare, menționat la articolul 57 alineatul (8).			
Articolul 73 - Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule instituit prin articolul 40 din Directiva 2007/46/CE. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 73 - Procedura comitetului (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 74 - Modificarea anexelor Fără a aduce atingere celorlalte dispoziții ale prezentului regulament referitoare la modificare anexelor sale, se conferă Comisiei și competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 75, cu privire la modificarea: anexei II părțile B și C1 în cazul introducerii de cerințe suplimentare privind siguranța în funcționare și	-	Prevedere UE neaplicabilă	

construcția vehiculelor pentru subcategoria L7e-A, vehicule rutiere grele de tip „Quad”; (ii) anexelor II și V pentru a introduce referințe la actul de reglementare și rectificative; (iii) anexei V partea B pentru a schimba carburanții de referință aplicabili; (iv) anexei VI părțile C și D pentru a ține seama de rezultatele studiului menționat la articolul 23 alineatul (4) și de adoptarea unor regulamente ale CEE-ONU.			
Articolul 75 - Exercițarea competențelor delegate (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 75 - Exercițarea competențelor delegate (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 18 alineatul (3), articolul 20 alineatul (2), articolul 21 alineatul (8), articolul 22 alineatele (5) și (6), articolul 23 alineatele (6) și (12), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (8), articolul 32 alineatul (6), articolul 33 alineatul (6), articolul 50 alineatul (4), articolul 54 alineatul (3), articolul 57 alineatul (12), articolul 65 și articolul 74 i se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 22 martie 2013. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de cinci ani, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. Comisia prezintă un raport cu privire la delegarea de competențe cel târziu la 22 iunie 2022 și cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea fiecărei perioade de cinci ani următoare.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 75 - Exercițarea competențelor delegate (3) Delegarea competențelor menționată la articolul 18 alineatul (3), articolul 20 alineatul (2), articolul 21 alineatul (5), articolul 22 alineatele (5) și (6), articolul 23 alineatele (6) și (12), articolul 24 alineatul (3), articolul 25 alineatul (8), articolul 32 alineatul (6),	-	Prevedere UE neaplicabilă	

articolul 33 alineatul (6), articolul 50 alineatul (4), articolul 54 alineatul (3), articolul 57 alineatul (12) și articolele 65 și 74 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.			
Articolul 75 - Exercițarea competențelor delegate (4) Imediat după ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 75 - Exercițarea competențelor delegate (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 18 alineatul (3), articolului 20 alineatul (2), articolului 21 alineatul (5), articolului 22 alineatele (5) și (6), articolului 23 alineatele (6) și (12), articolului 24 alineatul (3), articolului 25 alineatul (8), articolului 32 alineatul (6), articolului 33 alineatul (6), articolului 50 alineatul (4), articolului 54 alineatul (3), articolului 57 alineatul (12) și articolelor 65 și 74 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Această perioadă se extinde cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 76 - Sancțiuni (1) Statele membre stabilesc sancțiuni pentru încălcarea de către un operator economic a prezentului regulament și a actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.	Articolul 76. Încalcări (1) Încălcarea prezentei legi poate atrage, în funcție de caz, răspundere civilă, administrativă, contravențională sau penală.	Compatibil	

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt puse în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre informează Comisia în legătură cu dispozițiile menționate până la 23 martie 2015 și îi comunică fără întârziere orice modificare ulterioară adusă acestora.			
	Articolul 76. Încălcări (2) La stabilirea sancțiunilor autoritățile de stat competente iau în calcul ca acestea să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.	Compatibil	
	Articolul 76. Încălcări (3) În cazul aplicării sancțiunilor ele trebuie să fie proporționale cu gravitatea neconformității și cu numărul de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 76 - Sancțiuni (2) Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ: (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică; (b) falsificarea rezultatelor la încercările pentru omologarea de tip; (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la refuzarea sau retragerea omologării de tip; (d) utilizarea dispozitivelor de invalidare; (e) refuzul de a acorda accesul la informații; (f) punerea la dispoziție pe piață, de către operatorii economici, de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care trebuie să facă obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de către aceștia de documente sau marcaje în acest scop.	Articolul 76. Încălcări (4) În sensul prezentei legi, următoarele tipuri de încălcări săvârșite de operatorii economici și serviciile tehnice sunt supuse sancțiunilor: a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau în cadrul măsurilor corective sau restrictive impuse în conformitate cu capitolul XI; b) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru omologarea de tip sau pentru supravegherea pieței; c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau la refuzul sau retragerea certificatului de omologare de tip; d) neconformitatea serviciilor tehnice din punctul de vedere al cerințelor pentru desemnarea lor.	Compatibil	
	Articolul 76. Încălcări (5) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alin.(4), se aplică, de asemenea, sancțiuni pentru	Compatibil	

	următoarele încălcări săvârșite de operatorii economici: a) refuzul de a acorda acces la informații; b) punerea la dispoziție pe piață de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de documente, certificate de conformitate, plăcuțe ale producătorului sau mărci de omologare în acest scop; c) intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.		
	Articolul 76. Încălcări (6) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatele (4) și (5), printre tipurile de încălcări săvârșite de producători care sunt, de asemenea, supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele: a) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru conformitatea în funcționare în cadrul omologării de tip privind emisiile; b) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule care încorporează dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare care fac ca un vehicul neconform să pară conform cu prezenta lege; c) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule din categoriile M1, M2, M3, N1, N2 și N3 care nu dispun de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto privind emisiile de gaze de evacuare în exces sau de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv.	Compatibil	
Articolul 77 - Dispoziții tranzitorii (1) Fără a aduce atingere altor dispoziții ale prezentului regulament, prezentul regulament nu invalidează nicio omologare UE de tip acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 1 ianuarie 2016.	Articolul 80. Dispoziții tranzitorii (2) Prezenta lege nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare națională sau UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de intrarea sa în vigoare.	Compatibil	

Articolul 77 - Dispoziții tranzitorii (2) Sub rezerva unor dispoziții contrare, omologările UE de tip acordate vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în temeiul actelor menționate la articolul 81 alineatul (1) rămân în vigoare până la datele specificate în anexa IV pentru tipurile de vehicule existente.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 77 - Dispoziții tranzitorii (3) Prin derogare de la prezentul regulament, noile tipuri de vehicule din categoriile L1e, L2e și L6e sau noile sisteme, componente sau unități tehnice separate destinate acestor tipuri de vehicule continuă să fie omologate de tip în temeiul Directivei 2002/24/CE până la 31 decembrie 2016.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 77 - Dispoziții tranzitorii (4) Autoritățile de omologare continuă să acorde extinderi de omologări pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate menționate la alineatul (1) în conformitate cu Directiva 2002/24/CE și cu oricare dintre directivele enumerate la articolul 81 alineatul (1). Totuși, aceste omologări nu sunt folosite pentru obținerea unei omologări de tip pentru întregul vehicul în temeiul prezentului regulament.	(3) Autoritatea de omologare poate acorda extinderi și revizuiți ale omologărilor de tip ale întregului vehicul și ale omologărilor de tip vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate prevăzute la alin.(1), în conformitate cu articolele 29 și 30.	Parțial compatibil	
Articolul 77 - Dispoziții tranzitorii (5) Prin derogare de la Directiva 2002/24/CE, omologarea de tip se acordă până la 31 decembrie 2015 și vehiculelor care respectă prezentul regulament și actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament referitoare la cerințele privind performanțele de mediu și de propulsie menționate în anexa II partea A. În acest caz, autoritățile naționale nu interzic, nu limitează și nu împiedică înmatricularea, introducerea	-	Prevedere UE neaplicabilă	

pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor care respectă omologarea de tip.			
Articolul 79 - Revizuirea sistemelor de frânare avansate (1) Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la 31 decembrie 2019.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 79 - Revizuirea sistemelor de frânare avansate (2) Raportul respectiv examinează obligația de a monta un sistem de frânare antiblocare și un sistem de frânare combinat suplimentar, la alegerea producătorului, pe motocicletele din subcategoria L3e-A1. Raportul se bazează pe evaluarea fezabilității tehnice a unei asemenea cerințe, pe o analiză costuri-beneficii, pe o analiză a accidentelor rutiere și pe o consultare a părților interesate relevante. Raportul ține seama, de asemenea, de normele europene și internaționale conexe existente.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 79 - Revizuirea sistemelor de frânare avansate (3) În scopul raportului prevăzut la alineatul (2), statele membre furnizează Comisiei, până la 31 decembrie 2017, statistici referitoare la accidentele rutiere ale motocicletelor respective pentru ultimii patru ani, care se bazează pe clasificarea vehiculelor din anexa I și pe tipul de sistem de frânare avansat montat.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 79 - Revizuirea sistemelor de frânare avansate (4) Pe baza rezultatelor raportului, Comisia stabilește dacă este necesar să prezinte o propunere legislativă referitoare la montarea obligatorie a unor sisteme de frânare avansate pe subcategoriile de vehicule respective.	-	Prevedere UE neaplicabilă	

Abrogat		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 81 - Abrogare (1) Fără a aduce atingere articolului 77 din prezentul regulament, Directiva 2002/24/CE, precum și Directivele 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE și 2009/139/CE se abrogă începând cu 1 ianuarie 2016.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 81 - Abrogare (2) Trimiterile la directivele abrogate se consideră drept trimiteri la prezentul regulament și se interpretează, în ceea ce privește Directiva 2002/24/CE, în conformitate cu tabelul de corespondență prezentat în anexa IX.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 82 - Intrare în vigoare și aplicare (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 82 - Intrare în vigoare și aplicare (2) Se aplică de la 1 ianuarie 2016. De la data de 22 martie 2013, autoritățile naționale nu refuză acordarea omologării UE de tip sau omologării naționale de tip unui nou tip de vehicul și nu pot interzice înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în exploatare a unui vehicul nou dacă vehiculul respectiv respectă dispozițiile prezentului regulament și ale actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament, dacă acest lucru e solicitat de producător. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.	-	Prevedere UE neaplicabilă	

ANEXA I — Clasificarea vehiculelor		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA II — Lista exhaustivă a cerințelor în scopul omologării UE de tip a vehiculelor		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA III — Limite pentru serii mici		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA IV — Calendarul punerii în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește omologarea de tip		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA V partea A — Proceduri și cerințe referitoare la încercările privind performanțele de mediu		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA V partea B — Aplicarea cerințelor referitoare la încercările privind performanțele de mediu pentru omologări și extinderi		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA VI — Valorile limită ale emisiilor poluante, pragurile pentru sistemele OBD și valorile limită ale nivelului sonor pentru omologarea de tip și pentru conformitatea producției		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
A. Limite ale emisiilor la țeava de evacuare după pornirea la rece		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
B. Praguri de emisie pentru sistemele de diagnosticare la bord		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
C. Limitele emisiilor prin evaporare		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

D. Limitele nivelului sonor – Euro 4 și Euro 5		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA VII — Durabilitatea dispozitivelor de control al poluării		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA VIII — Cerințe suplimentare referitoare la siguranța funcțională a vehiculului		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
ANEXA IX — Tabel de corespondență		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32018R0858, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 mai 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956.
2	Titlul proiectului de act normativ național Legea privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere
3	Gradul general de compatibilitate Regulamentul (UE) 2018/858 – Parțial compatibil
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) Slanina Andrei, Șef al Direcției Politici în Domeniul Transportului Rutier
5	Data întocmirii/actualizării 27.10.2025

Actul Uniunii Europene (Regulamentul (UE) 2018/858) 6	Proiectul de act normativ național 7	Gradul de compatibilitate 8	Observații 9
Articolul 1 - Obiect (1) Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative privind omologarea de tip a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi menționate la articolul 2 alineatul (1). Prezentul regulament nu se aplică omologării vehiculelor individuale. Cu toate acestea, statele membre care acordă astfel de omologări individuale sunt obligate să accepte orice omologare de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate acordată în temeiul prezentului regulament, și nu în temeiul dispozițiilor naționale pertinente.	Articolul 1 - Obiectul de reglementare (1) Prezenta lege stabilește cadrul juridic aplicabil privind organizarea și desfășurarea activităților administrative privind omologarea de tip și omologarea individuală a tuturor vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi prevăzute la art. 2 alin. (1).	Compatibil	
Articolul 1 - Obiect (2) Prezentul regulament instituie dispoziții privind supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării în conformitate cu prezentul regulament. Prezentul	Articolul 1 - Obiectul de reglementare (2) Prezenta lege instituie cerințe privind: a) supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării;	Compatibil	

regulament instituie de asemenea cerințele pentru supravegherea pieței pentru piesele și echipamentele pentru aceste vehicule.	b) supravegherea pieței pentru piesele și vehiculele prevăzute la alin.(1).		
Articolul 1 - Obiect (3) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării legislației privind siguranța rutieră.	Articolul 1 - Obiectul de reglementare (3) Prezenta lege nu limitează și nu aduce atingere aplicării cadrului normativ privind siguranța rutieră.	Compatibil	
Articolul 2 - Domeniu de aplicare (1) Prezentul regulament se aplică vehiculelor din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv vehiculelor din aceste categorii concepute și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor concepute și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule și remorcile lor.	Articolul 2 - Domeniu de aplicare (1) Prezenta lege se aplică tuturor vehiculelor: a) din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O, destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv vehiculelor din aceste categorii concepute și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor concepute și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule și remorcile lor; b) cu două sau trei roți și cvadriciclurilor din categoria L destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv: - motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)]; - vehicule grele de teren de tip „Quad” (L7e-B); - vehicule din categoria L proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, ca și piesele și echipamentele proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.	Compatibil	
Articolul 2 - Domeniu de aplicare (2) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor vehicule: (a) vehiculelor agricole sau forestiere, astfel cum au fost definite în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (1); (b) vehiculelor cu două sau trei roți și cvadriciclurilor, astfel cum au fost definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (2); (c) vehiculelor cu șenile; (d) vehiculelor concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate.	Articolul 2 - Domeniu de aplicare (2) Prezenta lege nu se aplică următoarelor tipuri de vehicule: a) vehicule agricole sau forestiere; b) vehicule cu șenile; c) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate; d) vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri: - cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h; - destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic; - destinate exclusiv a fi conduse de un pieton; - destinate utilizării exclusiv în competiții;	Compatibil	

	- concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență; - cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h; - cu autoechilibrare; - neprevăzute cu cel puțin un loc șezând; - echipate cu un loc șezând pentru conducător al cărui punct R se află la o înălțime ≤ 540 mm, în cazul categoriilor L1e, L3e și L4e, sau la o înălțime ≤ 400 mm, în cazul categoriilor L2e, L5e, L6e și L7e.		
Articolul 2 - Domeniu de aplicare (3) Pentru următoarele vehicule, producătorul poate solicita omologarea de tip sau omologarea individuală în temeiul prezentului regulament, cu condiția ca vehiculele respective să îndeplinească cerințele din prezentul regulament: (a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal pe șantiere sau în cariere, porturi sau aeroporturi; (b) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice; (c) orice vehicul autopropulsat conceput și fabricat în mod specific pentru efectuarea de lucrări care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul de persoane sau pentru transportul de marfă și care nu este un utilaj montat pe șasiul unui autovehicul. Astfel de omologări nu aduc atingere aplicării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului (3).	Articolul 2 - Domeniu de aplicare (3) Producătorul poate solicita omologarea de tip sau omologarea individuală în temeiul prezentei legi, cu condiția ca vehiculele respective să îndeplinească cerințele normative aplicabile pentru următoarele vehicule: a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal pe șantiere sau în cariere, porturi sau aeroporturi; b) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice; c) orice vehicul autopropulsat conceput și fabricat în mod specific pentru efectuarea de lucrări care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul de persoane sau pentru transportul de marfă și care nu este un utilaj montat pe șasiul unui autovehicul.	Compatibil	
Articolul 2 - Domeniu de aplicare (4) În temeiul prezentului regulament, producătorul poate solicita omologarea individuală pentru următoarele tipuri de vehicule: (a) vehicule destinate exclusiv curselor automobilistice organizate pe drum;	Articolul 2 - Domeniu de aplicare (4) Producătorul poate solicita, în temeiul prezentei legi, omologarea individuală pentru următoarele tipuri de vehicule: a) vehicule destinate exclusiv curselor automobilistice organizate pe drum;	Compatibil	

(b) prototipuri de vehicule folosite în circulația rutieră, pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific, cu condiția ca acestea să fi fost special concepute și fabricate în acest scop.	b) prototipuri de vehicule folosite în circulația rutieră, pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific, cu condiția ca acestea să fi fost special concepute și fabricate în acest scop.		
Articolul 3 - Definiții În sensul prezentului regulament și al actelor de reglementare enumerate în anexa II, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul acestora, se aplică următoarele definiții: 1. „omologare de tip” înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;	Articolul 3 - Noțiuni În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică: <i>omologare de tip</i> înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă cerințele administrative și cele tehnice relevante;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 2. „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare UE de tip</i> înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare dintr-un stat UE certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice prevăzute în legislația unui stat membru, valabilitatea unei astfel de omologări fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 3. „omologare națională de tip” înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante prevăzute în legislația unui stat membru, valabilitatea unei astfel de omologări fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare națională de tip</i> înseamnă procedura prin care Autoritatea de homologare din Republica Moldova certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 4. „certificat de homologare de tip” înseamnă documentul prin care autoritatea de homologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologată de tip;	Articolul 3 - Noțiuni <i>certificat de homologare de tip</i> înseamnă documentul prin care Autoritatea de homologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;	-	
Articolul 3 - Definiții	Articolul 3 - Noțiuni	Compatibil	

5. „certificat de conformitate” înseamnă documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale;	<i>certificat de conformitate</i> înseamnă documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale;		
Articolul 3 - Definiții 6. „omologare individuală a unui vehicul” înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice relevante pentru homologarea UE individuală a vehiculelor sau pentru homologarea națională individuală a vehiculelor;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare individuală a unui vehicul</i> înseamnă procedura prin care Autoritatea de homologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice aplicabile pentru homologarea națională individuală a vehiculelor;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 7. „omologare de tip a întregului vehicul” înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip pentru întregul vehicul</i> înseamnă o homologare de tip prin care Autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 8. „omologare de tip în mai multe etape” înseamnă procedura prin care una sau mai multe autorități de homologare certifică faptul că, în funcție de stadiul său de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip în mai multe etape</i> înseamnă procedura prin care una sau mai multe autorități de homologare certifică faptul că, în funcție de stadiul său de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 9. „omologare de tip în etape succesive” înseamnă o procedură constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de homologare UE de tip sau certificate de homologare ONU de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în etapa finală, la homologarea de tip a întregului vehicul;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip în etape succesive</i> înseamnă o procedură constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de homologare naționale și/sau UE de tip sau certificate de homologare ONU de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în etapa finală, la homologarea de tip a întregului vehicul;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 10. „omologare de tip într-o singură etapă” înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare certifică, printr-o operație	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip într-o singură etapă</i> înseamnă procedura prin care Autoritatea de homologare, certifică, printr-o	Compatibil	

unică, faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, considerate ca un ansamblu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	operație unică, faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, considerate ca un ansamblu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;		
Articolul 3 - Definiții 11. „omologare de tip mixtă” înseamnă o homologare de tip în etape succesive în cazul căreia una sau mai multe omologări de tip ale unor sisteme sunt obținute în ultima etapă a omologării de tip a întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea certificatelor de homologare UE de tip pentru sistemele respective;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip mixtă</i> înseamnă o homologare de tip în etape succesive în cazul căreia una sau mai multe omologări de tip ale unor sisteme sunt obținute în ultima etapă a omologării de tip a întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea certificatelor de homologare de tip pentru sistemele respective;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 12. „omologare de tip a unui sistem” înseamnă procedura prin care autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de sistem respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip pentru un sistem</i> înseamnă o homologare de tip prin care Autoritatea de homologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 13. „omologare de tip a unei unități tehnice separate” înseamnă procedura prin care autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip a unei unități tehnice separate</i> înseamnă procedura prin care Autoritatea de homologare certifică faptul că un tip de unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 14. „omologare de tip a unei componente” înseamnă procedura prin care o autoritate de homologare certifică faptul că un tip de componentă independentă de un vehicul respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante;	Articolul 3 - Noțiuni <i>omologare de tip pentru o componentă</i> înseamnă o homologare de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 15. „vehicul” înseamnă orice autovehicul sau remorca acestuia;	Articolul 3 - Noțiuni <i>vehicul</i> înseamnă orice autovehicul în sensul art. 2;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 16. „autovehicul” înseamnă orice vehicul cu motor, care este conceput și fabricat pentru a se deplasa prin propriile sale mijloace, care are cel puțin patru roți, este complet, completat	Articolul 3 - Noțiuni <i>autovehicul</i> înseamnă orice vehicul cu motor, care este conceput și fabricat pentru a se deplasa prin propriile sale mijloace, care are cel puțin patru roți, este complet, completat	Compatibil	

sau incomplet și care are o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;	sau incomplet și care are o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;		
Articolul 3 - Definiții 17. „remorcă” înseamnă orice vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și fabricat pentru a fi tractat de un autovehicul, care se poate articula cel puțin în jurul unei axe orizontale perpendiculare pe planul median longitudinal și în jurul unei axe verticale paralele cu planul median longitudinal al autovehiculului de tractare;	Articolul 3 - Noțiuni <i>remorcă</i> înseamnă orice vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și fabricat pentru a fi tractat de un autovehicul, care se poate articula cel puțin în jurul unei axe orizontale perpendiculare pe planul median longitudinal și în jurul unei axe verticale paralele cu planul median longitudinal al autovehiculului de tractare;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 18. „sistem” înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau a mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau oricăroră dintre actele de reglementare enumerate în anexa II;	Articolul 3 - Noțiuni <i>sistem</i> înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau a mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege sau actelor de punere în aplicare aprobate în temeiul prezentei legi;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 19. „componentă” înseamnă un dispozitiv destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip independent de un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau oricăroră dintre actele de reglementare enumerate în anexa II, atunci când actul de reglementare specific cuprinde dispoziții exprese în acest sens;	Articolul 3 - Noțiuni <i>componentă</i> înseamnă un dispozitiv destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip independent de un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege și/sau oricare act normativ pentru punerea în aplicare a prezentei legi, atunci când actul de reglementare specific cuprinde dispoziții exprese în acest sens;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 20. „unitate tehnică separată” înseamnă un dispozitiv care este destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip separat de vehicul, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul și care face obiectul cerințelor din prezentul regulament sau oricăroră dintre actele de reglementare enumerate în anexa II, atunci când actul de reglementare specific cuprinde dispoziții exprese în acest sens;	Articolul 3 - Noțiuni <i>unitate tehnică separată</i> înseamnă un dispozitiv care este destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip separat de vehicul, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege și actele de punere în aplicare a acesteia, atunci când actul normativ prevede dispoziții exprese în acest sens;	Compatibil	

Articolul 3 - Definiții 21. „piese” înseamnă bunuri utilizate la asamblarea, repararea sau întreținerea unui vehicul, precum și piese de schimb;	Articolul 3 - Noțiuni <i>piese</i> înseamnă bunuri utilizate la asamblarea, repararea sau întreținerea unui vehicul, precum și piese de schimb;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 22. „echipamente” înseamnă bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate la un vehicul sau pot fi instalate pe acesta;	Articolul 3 - Noțiuni <i>echipamente</i> înseamnă bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau pot fi instalate pe acesta;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 23. „piese de schimb” înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un vehicul pentru a înlocui piesele originale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri necesare pentru funcționarea autovehiculului, cu excepția combustibilului;	Articolul 3 - Noțiuni <i>piese de schimb</i> înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un vehicul pentru a înlocui piesele originale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri necesare pentru funcționarea autovehiculului, cu excepția combustibilului;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 24. „vehicul de bază” înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unei omologări de tip în mai multe etape;	Articolul 3 - Noțiuni <i>vehicul de bază</i> înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unei omologări de tip în mai multe etape;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 25. „vehicul incomplet” înseamnă orice vehicul a cărui completare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;	Articolul 3 - Noțiuni <i>vehicul incomplet</i> înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 26. „vehicul completat” înseamnă un vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;	Articolul 3 - Noțiuni <i>vehicul completat</i> înseamnă un vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezenta lege;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 27. „vehicul complet” înseamnă un vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament;	Articolul 3 - Noțiuni <i>vehicul complet</i> înseamnă orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții	Articolul 3 - Noțiuni	Compatibil	

28. „vehicul de sfârșit de serie” înseamnă un vehicul care face parte dintr-un stoc și care, din cauza intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în temeiul cărora acesta nu a fost omologat de tip, nu poate sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune;	<i>vehicul de sfârșit de serie</i> înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;		
Articolul 3 - Definiții 29. „vehicul alimentat cu carburanți alternativi” înseamnă un vehicul conceput astfel încât să poată funcționa cu cel puțin un tip de carburant care poate fi fie de natură gazoasă, la presiunea și temperatura atmosferică, fie obținut în mod substanțial din uleiuri neminerale;		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 30. „vehicul fabricat în serie mică” înseamnă un tip de vehicul al cărui număr de unități care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa V;	Articolul 3 - Noțiuni <i>vehicul fabricat în serie mică</i> înseamnă un tip de vehicul al cărui număr de unități care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa V;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 31. „vehicul cu destinație specială” înseamnă un vehicul din categoriile M, N sau O având caracteristici tehnice specifice care îi permit să îndeplinească o funcție care necesită adaptări sau echipamente speciale;	Articolul 3 - Noțiuni <i>vehicul cu destinație specială</i> înseamnă un vehicul din categoriile M, N sau O, potrivit art. 2 alin. (1) lit.(a), având caracteristici tehnice specifice care îi permit să îndeplinească o funcție care necesită adaptări sau echipamente speciale;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 32. „tip de vehicul” înseamnă o grupă specifică de vehicule care au în comun cel puțin criteriile precizate în partea B din anexa I, inclusiv un grup de vehicule care includ variante și versiuni ale acestora;	Articolul 3 - Noțiuni <i>tip de vehicul</i> înseamnă un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni ale unei anumite categorii care nu diferă între ele cel puțin în privința următoarelor aspecte: a) categoria și subcategoria; b) producătorul; c) șasiu, cadru, sub cadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente; d) denumirea tipului dată de producător;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi

33. „semi-remorcă” înseamnă o remorcă la care axa sau axele se află în spatele centrului de greutate al vehiculului (când acesta este încărcat uniform) și care este prevăzută cu un dispozitiv de prindere care permite forțelor orizontale și verticale să fie transmise vehiculului tractor;			transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 34. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile de supraveghere a pieței și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, precum și piesele și echipamentele puse la dispoziție pe piață sunt conforme cu cerințele prevăzute în legislația de armonizare relevantă a Uniunii și nu pun în pericol sănătatea, siguranța, mediul sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;	Articolul 3 - Noțiuni <i>supravegherea pieței</i> înseamnă activitățile desfășurate de Autoritatea de supraveghere a pieței și măsurile luate de aceasta pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, precum și piesele și echipamentele puse la dispoziție pe piață sunt conforme cu cerințele prevăzute în legislația aplicabilă și nu pun în pericol sănătatea, siguranța, mediul sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 35. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă autoritatea sau autoritățile naționale responsabile cu supravegherea pieței pe teritoriul statului membru;	-	Compatibil	Se omite includerea la art. 3 – Noțiuni. Este prevăzut la art. 5 alin. (2) din proiect.
Articolul 3 - Definiții 36. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea sau autoritățile unui stat membru, notificată (notificate) Comisiei de către statul membru respectiv, responsabilă (responsabile) de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau ale omologării individuale a unui vehicul, de procesul de autorizare pentru piese și echipamente, de acordarea omologării și, după caz, de retragerea sau refuzul de a acorda omologarea de tip, de legătura ca și punct de contact cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de asigurarea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției;	-	Compatibil	Se omite includerea la art. 3 – Noțiuni. Este prevăzut la art. 5 alin. (3) din proiect.
Articolul 3 - Definiții 37. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în și responsabilă pentru	-	Prevedere UE neaplicabilă	

supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea într-un stat membru în ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele;			
Articolul 3 - Definiții 38. „serviciu tehnic” înseamnă o organizație sau un organism desemnat(ă) de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții;	Articolul 3 - Noțiuni <i>serviciu tehnic</i> înseamnă o organizație sau un organism desemnat de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 39. „organism național de acreditare” înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;	Articolul 3 - Noțiuni <i>organism național de acreditare</i> înseamnă autoritatea prevăzută în Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității care realizează acreditarea și dispune de competențe și atribuții stabilite de prezenta lege;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 40. „producător” înseamnă o persoană fizică sau juridică responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau pentru omologarea individuală ori pentru procesul de autorizare a pieselor și echipamentelor, pentru asigurarea conformității producției și pentru aspectele privind supravegherea pieței legate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa și echipamentul respective produse, indiferent dacă persoana respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și fabricație ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective;	Articolul 3 - Noțiuni <i>producător</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau pentru omologarea individuală ori pentru procesul de autorizare a pieselor și echipamentelor, pentru asigurarea conformității producției și pentru aspectele privind supravegherea pieței legate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa și echipamentul respective produse, indiferent dacă persoana respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și fabricație ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 41. „reprezentant al producătorului” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața autorității de omologare sau a autorității de supraveghere a pieței și care acționează în denumirea producătorului în	Articolul 3 - Noțiuni <i>reprezentant al producătorului</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața Autorității de omologare sau a Autorității de supraveghere a pieței și care acționează în denumirea	Compatibil	

chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;	producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentei legi;		
Articolul 3 - Definiții 42. „importator” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament care a fost fabricat(ă) într-o țară terță;	Articolul 3 - Noțiuni <i>importator</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament care a fost fabricat într-un stat terț;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 43. „distribuitor” înseamnă un comerciant sau orice altă persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament;	Articolul 3 - Noțiuni <i>distribuitor</i> înseamnă un operator economic sau orice altă persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piața Republicii Moldova un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 44. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;	Articolul 3 - Noțiuni <i>operator economic</i> înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 45. „operator independent” înseamnă o persoană fizică sau juridică, alta decât un comerciant autorizat sau un reparator autorizat, care este implicată direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor și care include reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, de unelte sau de piese de schimb, precum și editori de informații tehnice, cluburi automobiliste, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercări, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibil alternativ; operator independent înseamnă, de asemenea, reparatori, comercianți și distribuitori autorizați din cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule în raport cu care aceștia nu fac parte din sistemul de distribuție al producătorului vehiculului;	Articolul 3 - Noțiuni <i>operator independent</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică, alta decât un comerciant autorizat sau un atelier autorizat, care este implicată direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor și care include ateliere, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, de unelte sau de piese de schimb, precum și editori de informații tehnice, cluburi automobiliste, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercări, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și ateliere de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibil alternativ; operator independent înseamnă, de asemenea, ateliere, comercianți și distribuitori autorizați din cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule în raport cu care aceștia nu fac parte din sistemul de distribuție al producătorului vehiculului;	Compatibil	

Articolul 3 - Definiții 46. „reparator autorizat” înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;	Articolul 3 - Noțiuni <i>atelier autorizat</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 47. „reparator independent” înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care nu operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;	Articolul 3 - Noțiuni <i>atelier independent</i> înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care nu operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 48. „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului” înseamnă toate informațiile, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații, care sunt necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service și inspectarea unui vehicul, pregătirea acestuia pentru inspecția tehnică, repararea, reprogramarea, reinițializarea unui vehicul sau care sunt necesare pentru sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a unui vehicul sau pentru instalarea de piese și echipamente pe un vehicul și pe care producătorul le furnizează partenerilor săi, comercianților și reparatorilor autorizați sau care sunt utilizate de producător pentru reparații și întreținere;	Articolul 3 - Noțiuni <i>informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului</i> înseamnă toate informațiile, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații, care sunt necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service și inspectarea unui vehicul, pregătirea acestuia pentru inspecția tehnică, repararea, reprogramarea, reinițializarea unui vehicul sau care sunt necesare pentru sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a unui vehicul sau pentru instalarea de piese și echipamente pe un vehicul și pe care producătorul le furnizează partenerilor săi, comercianților și atelierelor autorizate sau care sunt utilizate de producător pentru reparații și întreținere;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 49. „informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului” înseamnă informațiile generate de un sistem aflat la bordul unui vehicul sau care este conectat la un motor și care este capabil să detecteze o defecțiune și, dacă este cazul, să indice apariția acesteia printr-un sistem de alarmă, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor informații stocate în memoria unui calculator și să comunice informațiile respective în exterior;	Articolul 3 - Noțiuni <i>informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului</i> înseamnă informațiile generate de un sistem aflat la bordul unui vehicul sau care este conectat la un motor și care este capabil să detecteze o defecțiune și, dacă este cazul, să indice apariția acesteia printr-un sistem de alarmă, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor informații stocate în memoria unui calculator și să comunice informațiile respective în exterior;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 50. „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție pentru prima dată în Uniune a unui vehicul, a unui sistem, a	Articolul 3 - Noțiuni <i>introducere pe piață</i> înseamnă punerea la dispoziție pentru prima dată în Republica Moldova a unui vehicul, a unui	Compatibil	

unei componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente;	sistem, a unei componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente;		
Articolul 3 - Definiții 51. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă orice furnizare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament spre distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;	Articolul 3 - Noțiuni <i>punere la dispoziție pe piață</i> înseamnă orice furnizare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament spre distribuire sau utilizare pe piața Republicii Moldova în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 52. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare în Uniune, în scopul destinat, a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente;	Articolul 3 - Noțiuni <i>punere în exploatare</i> înseamnă prima utilizare în Republica Moldova, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 53. „înmatriculare” înseamnă o autorizare administrativă pentru punerea în funcțiune în traficul rutier a unui vehicul omologat, care implică identificarea vehiculului și emiterea unui număr de serie pentru acesta, denumit număr de înmatriculare, care poate fi permanent sau temporar;	Articolul 3 - Noțiuni <i>înmatriculare</i> înseamnă autorizarea administrativă pentru punerea unui vehicul în exploatare în traficul rutier, care implică identificarea acestuia și emiterea unui număr, denumit număr de înmatriculare, ce poate fi permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 54. „metodă de încercare virtuală” înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, pentru a demonstra că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice dintr-un act de reglementare enumerat în anexa II fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;	Articolul 3 - Noțiuni <i>metodă de încercare virtuală</i> înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, pentru a demonstra că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice stabilite într-un act de reglementare enumerat în anexa II, fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 55. „cerințe alternative” înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de securitate în muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut	Articolul 3 - Noțiuni <i>cerințe alternative</i> înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de securitate în muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul	Compatibil	

de unul sau mai multe dintre actele de reglementare enumerate în anexa II;	prevăzut de unul sau mai multe dintre actele de reglementare enumerate în anexa II;		
Articolul 3 - Definiții 56. „evaluare la fața locului” înseamnă o verificare la sediul unui serviciu tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia;	Articolul 3 - Noțiuni <i>evaluare la fața locului</i> înseamnă o verificare la sediul unui serviciu tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 57. „evaluare la fața locului în scop de supraveghere” înseamnă o evaluare periodică de rutină la fața locului care nu este nici evaluarea la fața locului realizată pentru desemnarea inițială a serviciului tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia, nici evaluarea la fața locului realizată pentru reînnoirea respectivei desemnări;	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 3 - Definiții 58. „data de fabricație a vehiculului” înseamnă data la care a fost finalizată fabricarea unui vehicul în conformitate cu omologarea obținută de producător;	Articolul 3 - Noțiuni <i>data de fabricație a vehiculului</i> înseamnă data la care a fost finalizată fabricarea unui vehicul în conformitate cu omologarea obținută de producător;	Compatibil	
Articolul 3 - Definiții 59. „remorcă electrică” înseamnă orice tip de remorcă care poate contribui la propulsia combinației de vehicule prin utilizarea propriului său grup motopropulsor electric și care nu poate fi utilizată pe drumurile publice fără a fi tratată activ de un autovehicul.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 4 - Categoriile de vehicule (1) În sensul prezentului regulament, se disting următoarele categorii de vehicule: (a) Categoria M cuprinde autovehicule concepute și fabricate în principal pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, subdivizată în: (i) Categoria M1 : autovehicule cu cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului și fără spațiu	Articolul 2. Domeniu de aplicare (1) Prezenta lege se aplică tuturor vehiculelor: a) din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O, destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv vehiculelor din aceste categorii concepute și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor concepute și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule și remorcile lor;	Compatibil	

pentru pasageri în picioare, indiferent dacă numărul locurilor așezate este limitat la locul așezat al conducătorului auto; (ii) Categoria M2 : autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare; și (iii) Categoria M3 : autovehicule cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare; (b) Categoria N cuprinde autovehiculele concepute și fabricate în principal pentru transportul de marfă, subdivizată în: (i) Categoria N1 : autovehicule cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone; (ii) Categoria N2 : autovehicule cu o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar care nu depășește 12 tone; și (iii) Categoria N3 : autovehicule cu o masă maximă care depășește 12 tone; (c) Categoria O cuprinde remorcile, subdivizată în: (i) Categoria O1 : remorci cu o masă maximă care nu depășește 0,75 tone; (ii) Categoria O2 : remorci cu o masă maximă care depășește 0,75 tone, dar care nu depășește 3,5 tone; (iii) Categoria O3 : remorci cu o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar care nu depășește 10 tone; și (iv) Categoria O4 : remorci cu o masă maximă care depășește 10 tone.	b) cu două sau trei roți și cvadriciclorurilor din categoria L destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv: - motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)]; - vehicule grele de teren de tip „Quad” (L7e-B); - vehicule din categoria L proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, ca și piesele și echipamentele proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.		
Articolul 4 - Categoriile de vehicule (2) Criteriile pentru clasificarea autovehiculelor, tipurilor de autovehicule, variantelor și versiunilor sunt prevăzute în anexa I. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei I în ceea ce privește tipurile de vehicule și tipurile de caroserie pentru a ține seama de progresul tehnic.	Articolul 2. Domeniu de aplicare (5) Modul de clasificare și categoriile de vehicule rutiere, inclusiv vehiculele motorizate cu două, trei și patru roți, se stabilesc de către Guvern.	Compatibil	
Articolul 5 - Cerințe tehnice	Articolul 4 - Cerințe tehnice generale	Compatibil	

(1) Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt în conformitate cu cerințele prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II.	(1) Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt admise spre plasare pe piață, înmatriculare și utilizarea pe drumurile publice dacă respectă cerințele tehnice aprobate pentru categoria de vehicule din care face parte.		
Articolul 5 - Cerințe tehnice (2) Se consideră că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt neconforme cu prezentul regulament, în special în următoarele cazuri: (a) dacă se abat de la datele cuprinse în certificatele de omologare UE de tip și în anexele la acestea sau de la datele descriptive din rapoartele de încercare peste nivelul prevăzut de actul de reglementare relevant; (b) dacă nu au fost îndeplinite, în conformitate cu toate condițiile prevăzute de actul de reglementare relevant, criteriile de performanță sau valorile limită pentru producția de serie, prevăzute în actul de reglementare relevant; (c) dacă autoritățile de omologare, autoritățile de supraveghere a pieței sau Comisia nu pot reproduce, în conformitate cu toate condițiile prevăzute în actul de reglementare relevant, oricare dintre informațiile furnizate de producător în fișa de informații. În evaluarea conformității în sensul prezentului alineat se iau în considerare numai verificările, încercările, inspecțiile și evaluările realizate de autoritățile de omologare, autoritățile de supraveghere a pieței sau Comisie sau în numele acestora.	Articolul 4 - Cerințe tehnice generale (2) Suplimentar la cazurile când cerințele prezentei legi nu sunt întrunite sau respectate, se consideră că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prezentei legi, în următoarele cazuri: a) dacă nu corespund cu datele cuprinse în certificatele de omologare de tip, în anexele la acestea, sau de la datele descriptive din rapoartele de încercare care depășește nivelul prevăzut de actele de reglementare aplicabile; b) dacă nu au fost realizate, în conformitate cu toate condițiile prevăzute de actul de reglementare aplicabil, precum și de toate criteriile de performanță sau valorile limită pentru producția de serie prevăzute în acesta; c) dacă Autoritatea de omologare și/sau Autoritatea de supraveghere a pieței nu pot reproduce, în conformitate cu toate condițiile prevăzute în actul de reglementare aplicabil, oricare dintre informațiile furnizate de producător în fișa de informații.	Compatibil	
	Articolul 4 - Cerințe tehnice generale (3) La evaluarea conformității în sensul alin.(2) se iau în considerare numai verificările, încercările, inspecțiile și evaluările realizate de Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței.	Compatibil	
Articolul 5 - Cerințe tehnice (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei II pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin introducerea și actualizarea trimiterilor la actele de reglementare care cuprind cerințele pe care vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate trebuie să le respecte.	-	Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (1) Statele membre instituie sau desemnează propriile autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței. Statele membre notifică Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților respective. Această notificare include denumirea respectivelor autorități, adresele acestora, inclusiv adresele electronice, și domeniile de competență ale acestora. Comisia publică pe site-ul său de internet o listă a autorităților de omologare și a autorităților de supraveghere a pieței, inclusiv detaliile de contact ale acestora. Statele membre se asigură că propriile autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței respectă o separare strictă a rolurilor și responsabilităților și că acestea funcționează independent unele de celelalte. Respectivile autorități pot fi în cadrul aceleiași organizații, cu condiția ca activitățile lor să fie gestionate în mod autonom, ca parte a unor structuri separate.	Articolul 5 – Competențele autorităților (1) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor se desemnează ca autoritate reglementare pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. Pentru realizarea atribuțiilor de reglementare, organul central de specialitate este împuternicit cu dreptul de a aproba regulamente, reglementări, instrucțiuni, ordine pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 5 – Competențele autorităților (2) Agenția Națională Transport Auto se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul supravegherii pieței pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și dispune de atribuțiile necesare, organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și efectuează controale ale vehiculelor, sistemelor componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață.	Compatibil	
	Articolul 5 – Competențele autorităților (3) Agenția Servicii Publice se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul omologării pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective;	Compatibil	

Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (2) În cazul în care un stat membru are mai mult de o autoritate de omologare responsabilă de omologarea vehiculelor, inclusiv de omologarea individuală a vehiculelor, acesta desemnează una dintre ele care are competența de a acorda omologări de tip în calitate de unică autoritate de omologare care este responsabilă de schimbul de informații cu autoritățile competente în materie de omologare ale celorlalte state membre, în sensul articolului 11, și de îndeplinirea obligațiilor prevăzute în capitolul XV.	-	Prevedere UE neaplicabilă	În proiect se propune desemnarea doar a unei singure autorități responsabile
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (3) În cazul în care un stat membru are mai mult de o autoritate de supraveghere a pieței responsabilă de supravegherea pieței, acesta desemnează una dintre acestea în calitate de unică autoritate de supraveghere a pieței care este responsabilă de schimbul de informații cu autoritățile de supraveghere a pieței ale celorlalte state membre, în sensul articolului 11.		Prevedere UE neaplicabilă	În proiect se propune desemnarea doar a unei singure autorități responsabile
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (4) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune numai a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care respectă prezentul regulament.	Articolul 5 – Competențele autorităților (7) Autoritatea de omologare acordă omologare doar pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care respectă cerințele prezentei legi și reglementările tehnice de implementare a acesteia, precum și prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.	Compatibil	
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (5) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care respectă prezentul regulament, cu excepția cazurilor prevăzute în capitolul XI. Prin derogare de la primul paragraf al prezentului alineat, statele membre pot decide să nu permită circulația pe drumuri, introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament, dar care depășesc dimensiunile, greutatea și sarcinile pe osii armonizate, prevăzute în anexa I la Directiva 96/53/CE a Consiliului (4).	Articolul 5 – Competențele autorităților (4) Prezenta lege nu interzice, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care sunt conforme cu cerințele prezentei legi, cu excepția cazurilor: a) prevăzute expres în Capitolul X; b) care depășesc dimensiunile, greutatea și sarcinile pe osii armonizate, prevăzute în Anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr.509/1999, inclusiv în cazurile în care li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezenta lege.	Compatibil	

Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (6) În conformitate cu prezentul regulament și cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, statele membre organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și controale ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață.	-	Compatibil	Se include în art. 5 alin.(2)
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (7) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că autoritățile de supraveghere a pieței au dreptul, în cazul în care acestea consideră că este necesar și justificat, să intre în incintele operatorilor economici de pe teritoriul lor și să ridice orice eșantioane necesare de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pentru efectuarea unor încercări de conformitate.	-	Compatibil	Se include în art. 8 alin.(1)
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (8) Statele membre reexaminează și evaluează periodic derularea activităților lor de omologare de tip. Astfel de reexaminări și evaluări se efectuează cel puțin o dată la fiecare patru ani, iar rezultatele acestora sunt comunicate Comisiei și forumului pentru schimbul de informații privind respectarea legii menționat la articolul 11 („forum”). Statul membru pune la dispoziția publicului un rezumat al rezultatelor reexaminărilor și evaluărilor periodice. Statele membre informează Comisia și forumul cu privire la modul în care abordează recomandările menționate la articolul 11 alineatul (5) emise de forum.	Articolul 5. Competențele autorităților (6) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, fiecare pe domeniul său de competență: a) reexaminează și evaluează, cel puțin o dată la patru ani derularea activităților sale, iar rezultatele reexaminării sunt comunicate Organului central de specialitate din domeniul transporturilor. b) publică pe pagina web oficială un rezumat al rezultatelor reexaminărilor și evaluărilor periodice efectuate conform lit. a).	Compatibil	
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (9) Statele membre reexaminează și evaluează periodic derularea activităților lor de supraveghere a pieței. Astfel de reexaminări și evaluări se efectuează cel puțin o dată la fiecare patru ani, iar rezultatele acestora sunt comunicate Comisiei și forumului. Statele membre pun la dispoziția publicului un rezumat al rezultatelor reexaminărilor și evaluărilor periodice.		Compatibil	Se include în art. 5 alin.(6) din proiect

Statele membre informează Comisia și cu privire la modul în care abordează recomandările menționate la articolul 11 alineatul (5) emise de forum.			
Articolul 6 - Obligațiile statelor membre (10) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii criteriilor comune pentru formatul de prezentare a informațiilor privind reexaminarea și evaluarea menționate la alineatele (8) și (9) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 7 - Obligațiile autorităților de omologare (1) Autoritățile de omologare acordă omologare numai pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care respectă prezentul regulament.	-	Compatibil	Se include în art. 5 alin.(7)
Articolul 7 - Obligațiile autorităților de omologare (2) Autoritățile de omologare își îndeplinesc sarcinile în mod independent și imparțial. Acestea păstrează confidențialitatea pentru a proteja secretele comerciale, sub rezerva obligației prevăzute la articolul 9 alineatul (4) de a pune la dispoziția Comisiei informații și a oricăror alte obligații de publicare aplicabile prevăzute de dreptul Uniunii în vederea protejării intereselor utilizatorilor din Uniune. Autoritățile de omologare cooperează eficient și eficace și fac schimb de informații relevante pentru rolul și atribuțiile lor.	Articolul 7. Obligațiile autorității de omologare (1) Autoritatea de omologare își îndeplinește funcțiile și atribuțiile în mod independent și imparțial, păstrând confidențialitatea în scopul protejării secretelor comerciale, sub rezerva obligației de raportare în conformitate cu prevederile prezentei legi, inclusiv și obligațiilor de publicare a informațiilor aplicabile în vederea protejării intereselor utilizatorilor.	Compatibil	
	Articolul 7. Obligațiile autorității de omologare (2) Autoritatea de omologare cooperează și face schimb de informații relevante pentru exercitarea funcțiilor și atribuțiilor sale, conform prezentei legi, cu: a) autoritățile publice naționale cu care face schimb de informații ce țin de exercitarea atribuțiilor sale funcționale; b) autorități de omologare din statele membre ale Uniunii Europene, pe bază de reciprocitate.	Compatibil	
Articolul 7 - Obligațiile autorităților de omologare	Articolul 7. Obligațiile autorității de omologare	Compatibil	

(3) În scopul de a permite autorităților de supraveghere a pieței să efectueze verificări, autoritățile de omologare pun la dispoziția autorităților de supraveghere a pieței informațiile necesare în legătură cu omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul încercărilor de verificare a conformității. Aceste informații includ cel puțin informațiile înscrise în certificatul de omologare UE de tip și în anexele sale menționate la articolul 28 alineatul (1). Autoritățile de omologare furnizează respectivele informații autorităților de supraveghere a pieței fără întârzieri nejustificate.	(3) Autoritatea de omologare cooperează și pune la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței, informațiile necesare, în legătură cu omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul încercărilor de verificare a conformității și care includ cel puțin informațiile înscrise în certificatul de omologare de tip și în anexele conform cerințelor prezentei legi.		
Articolul 7 - Obligațiile autorităților de omologare (4) În cazul în care o autoritate de omologare a fost informată în conformitate cu capitolul XI, că există suspiciuni că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată prezintă un risc grav sau că este în neconformitate, aceasta ia toate măsurile necesare pentru a examina omologarea de tip acordată și, acolo unde este cazul, pentru a corecta sau retrage omologarea de tip în funcție de motivele și de gravitatea abaterilor demonstrate.	Articolul 7. Obligațiile autorității de omologare (4) Dacă Autoritatea de omologare are suspiciuni rezonabile că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu este conform cu prevederile legale, autoritatea întreprinde toate măsurile necesare în vederea examinării omologării de tip acordate și în funcție de abaterile constatate, ia decizia, după caz, de corectare sau retragere a omologării de tip.	Compatibil	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (1) Autoritățile de supraveghere a pieței efectuează verificări periodice pentru a controla respectarea de către vehicule, sisteme, componente și unitățile tehnice separate a cerințelor relevante. Astfel de verificări se efectuează la o scară adecvată prin intermediul unor verificări ale documentelor și, unde este cazul, al unor încercări în laborator și în trafic efectuate pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic. La efectuarea acestor verificări, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama de: (a) principiile consacrate în materie de evaluare a riscurilor; (b) reclamațiile justificate; și (c) orice altă informație relevantă, inclusiv informațiile comunicate în cadrul forumului și orice rezultate ale încercărilor publicate de părțile terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10).	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (1) Autoritatea de supraveghere a pieței efectuează verificări periodice, în cooperare cu Inspectoratul Național de Securitate Publică al MAI, conform competențelor acestuia, pentru a: a) controla respectarea de către vehicule, sisteme, componente și unitățile tehnice separate a cerințelor relevante; b) verifica documentele și, unde este cazul, al unor încercări în laborator și în trafic efectuate pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic.	Compatibil	

	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (2) La efectuarea verificărilor prevăzute la alin. (1), Autoritatea de supraveghere a pieței se conduce și ține cont de: a) principiile în materie de evaluare a riscurilor; b) reclamațiile justificate; și c) orice altă informație relevantă și/sau rezultate ale încercărilor publicate de părțile terțe care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare.	Compatibil	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (2) Fără a aduce atingere alineatului (1), autoritățile de supraveghere a pieței din fiecare stat membru efectuează un număr minim de încercări ale vehiculelor pe an. Respectivul număr minim de încercări pentru fiecare stat membru este de o încercare la fiecare 40 000 de autovehicule noi înmatriculate în respectivul stat membru în anul anterior, dar nu mai puțin de cinci încercări. Fiecare încercare verifică conformitatea cu actele de reglementare aplicabile enumerate în anexa II.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (3) Autoritățile de supraveghere a pieței care efectuează mai mult de cinci încercări pe an efectuează cel puțin 20 % din numărul minim de încercări sub forma testelor legate de emisii comparabile cu încercările pentru omologare de tip care acoperă toate cerințele aplicabile legate de emisii ale tipului încercat prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (4) Autoritatea de supraveghere a pieței dintr-un stat membru poate conveni cu autoritatea de supraveghere a pieței din alt stat membru ca autoritatea de supraveghere a pieței din acel alt stat membru să efectueze încercările necesare în temeiul alineatelor (2) și (3).	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (3) Autoritatea de supraveghere a pieței poate conveni cu autoritatea de supraveghere a pieței dintr-un stat membru al Uniunii Europene, ca ultima, să efectueze încercările necesare.	Compatibil	

Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (5) Autoritatea de supraveghere a pieței dintr-un stat membru poate conveni cu Comisia ca aceasta să efectueze încercările în conformitate cu alineatul (3) pe cheltuiala statului membru respectiv. Orice încercare efectuată în temeiul prezentului alineat contribuie la numărul minim de încercări necesar în temeiul alineatului (2).		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (6) Fiecare stat membru elaborează în fiecare an o prezentare generală cuprinzătoare a verificărilor sale de supraveghere a pieței pe care intenționează să le realizeze și o transmite forumului până la 1 martie.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (7) Fiecare stat membru redactează la fiecare doi ani un raport cu privire la constatările sale în urma oricărei încercări de verificare a conformității pe care a efectuat-o în cursul celor doi ani precedenți. Respectivul raport se transmite forumului până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (8) Autoritățile de supraveghere a pieței le solicită operatorilor economici să pună la dispoziția autorităților documentele, informațiile și alte specificații tehnice, inclusiv accesul la software și la algoritmi, pe care autoritățile le consideră necesare în vederea desfășurării activităților de supraveghere a pieței.	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (4) Autoritatea de supraveghere a pieței are dreptul să solicite operatorilor economici, iar ultimii au obligația să pună la dispoziția autorității documentele, informațiile și alte specificații tehnice, pe care autoritatea le consideră necesare în vederea desfășurării activităților de supraveghere a pieței.	Compatibil	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (9) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama în mod corespunzător de certificatele de conformitate, de mărcile de omologare de tip	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (5) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritatea de supraveghere a pieței ține cont în mod corespunzător de certificatele de conformitate, de mărcile de omologare de tip	Compatibil	

sau de certificatele de omologare de tip prezentate de operatorii economici.	sau de certificatele de omologare de tip prezentate de operatorii economici.		
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (10) Autoritățile de supraveghere a pieței iau măsurile necesare pentru a atenționa utilizatorii de pe teritoriile statelor lor membre, într-un interval de timp corespunzător, cu privire la riscurile pe care ele sau Comisia le-au identificat în legătură cu orice vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, pentru a preveni sau reduce riscul de vătămare sau de producere a vreunei alte daune, inclusiv punând la dispoziție astfel de informații pe site-ul de internet al autorității de supraveghere a pieței. Autoritățile de supraveghere a pieței cooperează cu operatorii economici la acțiunile care ar putea preveni sau reduce riscurile provocate de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost puse la dispoziție pe piață de către respectivi operatori.	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (6) Autoritatea de supraveghere a pieței informează și atenționează utilizatorii privind riscurile identificate în legătură cu orice vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, pentru a preveni sau reduce riscul de vătămare sau producerea daunelor.	Compatibil	
	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (7) Autoritatea de supraveghere a pieței și operatorii economici au obligația să coopereze în privința prevenirii sau reducerii riscurilor provocate de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost puse la dispoziție pe piață.	Compatibil	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (11) În cazul în care decid să retragă de pe piață un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată, în conformitate cu capitolul XI, autoritățile de supraveghere a pieței ale unui stat membru informează operatorul economic în cauză și autoritatea de omologare corespunzătoare.	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (8) În cazul în care se decide retragerea de pe piață un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată, autoritatea de supraveghere a pieței informează operatorul economic vizat și autoritatea de omologare despre această decizie.	Compatibil	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (12) Autoritățile de supraveghere a pieței își îndeplinesc sarcinile în mod independent și imparțial. Acestea păstrează confidențialitatea pentru a proteja secretele comerciale, sub	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (9) Autoritatea de supraveghere a pieței este independentă în exercitarea competențelor și atribuțiilor sale în mod	Compatibil	

rezerva obligației prevăzute la articolul 9 alineatul (4) de a pune la dispoziția Comisiei informații și a oricăror alte obligații de publicare aplicabile prevăzute de dreptul Uniunii în vederea protejării intereselor utilizatorilor din Uniune.	imparțial, păstrând confidențialitatea în scopul protejării secretelor comerciale, sub rezerva obligațiilor: a) de raportare, în conformitate cu prevederile prezentei legi; b) de publicare a informațiilor aplicabile, prevăzute de lege, în vederea protejării intereselor utilizatorilor.		
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (13) Autoritățile de supraveghere a pieței din diferitele state membre își coordonează activitățile de supraveghere a pieței, cooperează între ele și împărtășesc rezultatele respectivelor activități între ele și cu forumul. După caz, autoritățile de supraveghere a pieței convin asupra repartizării sarcinilor și asupra specializărilor.	Articolul 8. Obligațiile autorității de supraveghere a pieței (10) Autoritatea de supraveghere: a) cooperează și face schimb de informații care țin de competența sa și sunt relevante în scopul exercitării eficiente a funcțiilor și atribuțiilor sale cu alte autoritățile publice naționale. b) își poate coordona activitățile sale, poate coopera și partaja rezultatele respectivelor activități cu alte autorități similare din statele membre ale Uniunii Europene.	Compatibil	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (14) Dacă într-un stat membru există mai multe autorități responsabile cu supravegherea pieței sau cu controalele la frontierele externe, autoritățile în cauză cooperează eficient și eficace și își împărtășesc informațiile ce țin de rolurile și atribuțiile lor respective.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 8 - Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței (15) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii criteriilor comune de determinare a proporției adecvate a verificărilor de conformitate menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și a stabilirii criteriilor comune pentru formatul prezentării menționate la alineatul (6) și respectiv al raportării menționate la alineatul (7) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 9 - Verificarea conformității de către Comisie (1) Comisia organizează și efectuează, pe cheltuiala sa, încercări și inspecții, pentru a verifica dacă vehiculele,		Prevedere UE neaplicabilă	

sistemele, componentele și unitățile tehnice separate respectă cerințele relevante. Încercările și inspecțiile se efectuează, printre altele, prin intermediul unor încercări în laborator și în trafic, pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic, și sunt completate cu verificări ale documentelor. Atunci când efectuează respectivele încercări și inspecții, Comisia ține seama de: (a) principiile consacrate în materie de evaluare a riscului; (b) reclamațiile justificate; și (c) orice alte informații relevante, inclusiv de informațiile comunicate în cadrul forumului, de rezultatele încercărilor publicate de către părți terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10), informații cu privire la noile tehnologii de pe piață și rapoartele rezultate din teledetecția în trafic. Comisia poate încredința îndeplinirea încercărilor și inspecțiilor serviciilor tehnice, caz în care serviciul tehnic acționează în numele Comisiei. Atunci când Comisia încredințează îndeplinirea încercărilor sau a inspecțiilor serviciilor tehnice în sensul prezentului articol, Comisia se asigură că serviciul tehnic utilizat este altul decât serviciul tehnic care a efectuat încercarea inițială în vederea omologării de tip. Încercările și inspecțiile respective se pot efectua: (a) pe vehicule noi furnizate de producători sau de alt operator economic, astfel cum se prevede la alineatul (2); (b) pe vehicule înmatriculate în acord cu titularul certificatului de înmatriculare al vehiculului.			
Articolul 9 - Verificarea conformității de către Comisie (2) Producătorii care dețin omologări de tip sau alți operatori economici pun la dispoziția Comisiei, la cerere și în schimbul unei compensații echitabile, un număr relevant din punct de vedere statistic de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate selecționate de Comisie din cadrul producției		Prevedere UE neaplicabilă	

lor, care sunt reprezentative pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate disponibile pentru introducerea pe piață în conformitate cu omologarea de tip respectivă. Astfel de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate se pun la dispoziție pentru încercare la momentul și locul și pentru perioada specificate de Comisie.			
Articolul 9 - Verificarea conformității de către Comisie (3) Înainte de efectuarea de către Comisie a încercărilor și inspecțiilor sale, aceasta notifică statul membru în care a fost acordată omologarea de tip, precum și statul membru în care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată a fost pusă la dispoziție pe piață. Statele membre cooperează cu Comisia atunci când aceasta efectuează încercările și inspecțiile.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 9 - Verificarea conformității de către Comisie (4) În scopul de a permite Comisiei să efectueze încercările și inspecțiile conform prezentului articol, statele membre pun fără întârziere la dispoziția Comisiei informațiile necesare referitoare la omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul încercărilor de verificare a conformității vehiculelor. Informațiile respective includ cel puțin informațiile înscrise în certificatul de omologare UE de tip și în anexele sale menționate la articolul 28 alineatul (1).		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 9 - Verificarea conformității de către Comisie (5) Producătorii pun la dispoziție Comisiei, cu titlu gratuit și fără întârzieri nejustificate, orice date care sunt necesare pentru verificarea conformității și care nu sunt disponibile în certificatul de omologare UE de tip și în anexele sale menționate la articolul 28 alineatul (1). Astfel de date includ toți parametrii și setările necesare pentru recrearea cu exactitate a condițiilor de încercare care au fost utilizate la momentul încercării în vederea obținerii omologării de tip. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea definirii datele care urmează a fi puse la dispoziție, sub rezerva protecției secretelor comerciale și a protecției datelor cu caracter personal, în conformitate cu legislația Uniunii și cu		Prevedere UE neaplicabilă	

dreptul intern. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).			
Articolul 9 - Verificarea conformității de către Comisie (6) În cazul în care constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele de omologare de tip prevăzute de prezentul regulament, că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu respectă omologarea de tip sau că omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte, Comisia inițiază procedura prevăzută la articolul 53 sau la articolul 54. În cazul în care încercările și inspecțiile pun sub semnul întrebării însăși corectitudinea omologării de tip, Comisia informează imediat autoritatea sau autoritățile de omologare în cauză, precum și forumul. Comisia informează autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței relevante pentru ca acestea să ia măsuri adecvate de atenționare a utilizatorilor din Uniune, într-un interval de timp adecvat, cu privire la orice neconformitate pe care a identificat-o în legătură cu orice vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, pentru a preveni sau reduce riscul de vătămare sau de producere a vreunei alte daune. Comisia pune la dispoziția publicului un raport cu privire la constatările sale în urma oricărei încercări de verificare a conformității pe care a efectuat-o și transmite aceste constatări statelor membre și forumului. Raportul respectiv cuprinde detalii cu privire la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care au fost evaluate și identitatea producătorului în cauză, precum și o scurtă descriere a constatărilor, inclusiv natura neconformității, dacă este cazul.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (1) Comisia organizează și realizează evaluări ale procedurilor instituite de autoritățile de omologare care au acordat omologări UE de tip în cei cinci ani precedenți evaluării, în special ale procedurilor pentru acordarea omologărilor de tip,		Prevedere UE neaplicabilă	

pentru respectarea conformității producției și pentru desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice. Astfel de evaluări includ o analiză prin prelevare aleatorie de eșantioane din omologările de tip acordate în conformitate cu cerințele aplicabile, prevăzute la articolul 26 alineatul (2) litera (c) în cei cinci ani precedenți evaluării.			
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (2) Evaluările au drept scop sprijinirea autorităților de omologare care acordă omologări UE de tip pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului regulament și pentru a face schimb de bune practici.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (3) Evaluările se realizează în conformitate cu legislația statului membru în cauză, ținând seama în mod corespunzător de drepturile autorităților în cauză și se supun principiului proporționalității. Comisia își îndeplinește atribuțiile în mod independent și imparțial și respectă confidențialitatea pentru a proteja secretele comerciale în conformitate cu legislația aplicabilă. Comisia suportă costurile ocazionate de astfel de evaluări.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (4) Autoritățile de omologare în cauză facilitează evaluarea prin cooperarea cu Comisia, acordându-i acesteia orice asistență necesară și furnizându-i orice documente necesare.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (5) Comisia se asigură că personalul care participă la evaluare este suficient de calificat și instruit în mod adecvat. Comisia informează statele membre și autoritățile de omologare în cauză cu suficient timp înainte de evaluare cu privire la data de la care evaluarea urmează să înceapă și cu privire la identitatea personalului care urmează să realizeze evaluarea. Durata evaluării la sediul autorității de omologare în cauză nu		Prevedere UE neaplicabilă	

depășește în mod normal două zile și nu depășește în niciun caz trei zile.			
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (6) Fiecare autoritate de omologare care a acordat cel puțin o omologare UE de tip pentru o perioadă de cinci ani este evaluată de Comisie o singură dată în perioada respectivă. Prin derogare de la primul paragraf, evaluarea unei autorități de omologare poate fi mai puțin frecventă în cazul în care Comisia consideră că prima evaluare a respectivei autorități demonstrează că procedurile instituite asigură aplicarea eficace a prezentului regulament, luând în considerare domeniul de aplicare și gama omologărilor UE de tip acordate.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (7) Comisia comunică forumului rezultatul evaluării, inclusiv eventualele recomandări, și pune la dispoziția publicului un rezumat al rezultatelor. Forumul analizează rezultatele evaluării.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (8) Statele membre raportează Comisiei și forumului cu privire la modul în care abordează toate recomandările incluse în rezultatul evaluării.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 10 - Evaluări ale Comisiei (9) Ținând seama în mod corespunzător de considerentele exprimate de forum, Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii criteriilor comune de determinare a domeniului de aplicare și a metodologiei utilizate pentru evaluare, a compoziției echipei de evaluare, a planului pentru evaluările care acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și a condițiilor specifice în temeiul cărora frecvența evaluărilor poate fi redusă. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).		Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 11 - Forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii (1) Comisia instituie, prezidează și gestionează un forum pentru schimbul de informații privind respectarea legii („forumul”). Forumul este alcătuit din reprezentanți desemnați de fiecare stat membru pentru a reprezenta autoritățile lor de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței. Ori de câte ori este cazul, serviciile tehnice, părțile terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10), reprezentanții Parlamentului European, ai industriei sau ai operatorilor economici relevanți precum și ai părților interesate implicate în aspecte legate de siguranță și de mediu pot fi invitați ca observatori la forum, în conformitate cu normele de procedură menționate la alineatul (7) din prezentul articol. Sarcinile consultative ale forumului au drept obiectiv promovarea celor mai bune practici pentru a se facilita interpretarea uniformă și punerea în aplicare a prezentului regulament, schimbul de informații privind problemele legate de aplicare, cooperarea, în special în ceea ce privește evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice, dezvoltarea de metode și instrumente de lucru, elaborarea unei proceduri de schimb electronic de informații și evaluarea proiectelor de aplicare armonizată și a sancțiunilor.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 11 - Forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii (2) Forumul ia în considerare: (a) aspecte legate de interpretarea uniformă a cerințelor prevăzute în prezentul regulament și în actele de reglementare prevăzute în anexa II la punerea în aplicare a cerințelor respective; (b) rezultatele activităților referitoare la omologarea de tip și la supravegherea pieței care au fost desfășurate de statele membre în conformitate cu articolul 6 alineatele (8) și (9); (c) rezultatele încercărilor și inspecțiilor efectuate de către Comisie în conformitate cu articolul 9;		Prevedere UE neaplicabilă	

(d) evaluările efectuate de către Comisie în conformitate cu articolul 10; (e) rapoartele de încercare care semnalează o posibilă neconformitate prezentate de părțile terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10); (f) rezultatele activităților privind conformitatea producției desfășurate de către autoritățile de omologare în conformitate cu articolul 31; (g) informațiile prezentate de către statele membre în temeiul articolului 67 alineatul (6) cu privire la procedurile lor de evaluare, desemnare și notificare a serviciilor tehnice, precum și de monitorizare a acestora din urmă; (h) aspecte de relevanță generală în ceea ce privește punerea în aplicare a cerințelor prevăzute de prezentul regulament referitoare la evaluarea, la desemnarea și la monitorizarea serviciilor tehnice în conformitate cu articolul 67 alineatul (10) și cu articolul 78 alineatul (4); (i) încălcări săvârșite de operatorii economici; (j) punerea în aplicare a măsurilor corective sau restrictive prevăzute în capitolul XI; (k) planificarea, coordonarea și rezultatele activităților de supraveghere a pieței; (l) aspecte legate de accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor, precum și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, prevăzute în capitolul XIV și, în special, aspecte legate de punerea în aplicare a procedurilor instituite în temeiul articolului 65.			
Articolul 11 - Forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii (3) Pe baza informațiilor rapoartelor prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 8 alineatul (7), Comisia pune la dispoziția publicului, la fiecare doi ani, un raport de sinteză privind activitățile de supraveghere a pieței.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 11 - Forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii (4) În fiecare an, Comisia prezintă Parlamentului European o sinteză a activităților forumului.		Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 11 - Forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii (5) Ca parte a misiunii sale de consiliere și luând în considerare rezultatele analizei efectuate în temeiul alineatului (2), forumul poate să exprime un aviz sau să emită o recomandare. Atunci când exprimă un aviz sau emite o recomandare, forumul depune toate eforturile pentru a ajunge la un consens. În cazul în care nu se poate ajunge la un consens, forumul își exprimă avizul sau emite recomandări printr-o majoritate simplă a statelor membre. Fiecare stat membru dispune de un vot. Statele membre cu poziții divergente pot solicita înregistrarea în avizul sau în recomandările forumului a pozițiilor lor și a motivațiilor care stau la baza acestor poziții.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 11 - Forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii (6) Atunci când adoptă acte de punere în aplicare, Comisia ține seama în mod corespunzător de avizele exprimate de forum în conformitate cu alineatul (5).		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 11 - Forumul pentru schimbul de informații privind respectarea legii (7) Forumul își stabilește regulamentul de procedură.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 12 - Schimbul de date online (1) Comisia și statele membre utilizează sistemul electronic comun și securizat, menționat la articolul 27, pentru schimbul de informații referitoare la certificatele de omologare UE de tip si anexele acestora menționate la articolul 28 alineatul (1), inclusiv în ceea ce privește orice rapoarte de încercare, precum și modificările, refuzurile sau retragerile oricărei omologări UE de tip. Comisia și statele membre utilizează Sistemul de Informare Rapidă (RAPEX) instituit în temeiul Directivei 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului (5) și Sistemul de informare și comunicare pentru supravegherea pieței (ICSMS) instituit în temeiul Regulamentului (CE) Nr. 765/2008 pentru supravegherea pieței, rechemări și alte activități relevante între autoritățile de supraveghere a pieței, statele membre și Comisie.		Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 12 - Schimbul de date online (2) Începând cu 5 iulie 2026, statele membre pun la dispoziția publicului, prin numărul de identificare al vehiculului, certificatul de conformitate al fiecărui vehicul sub formă de date structurate în format electronic în cadrul sistemului electronic comun și securizat de schimb de informații, în conformitate cu articolul 37. Începând cu 5 iulie 2026, statele membre pun la dispoziția publicului informațiile conținute în certificatul de conformitate, cu excepția numerelor de identificare ale vehiculelor, sub formă de date structurate în format electronic, în cadrul sistemului electronic comun și securizat de schimb de informații, în conformitate cu articolul 37. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii formatului și a criteriilor de acces public în ceea ce privește informațiile menționate la primul și al doilea paragraf de la prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 12 - Schimbul de date online (3) Comisia adoptă toate măsurile necesare pentru a institui o interfață între sistemul electronic comun și securizat de schimb de informații, menționat la articolul 27, RAPEX și ICSMS pentru a facilita activitățile de supraveghere a pieței și a asigura coordonarea, coerența și precizia informațiilor furnizate consumatorilor și părților terțe.		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 12 - Schimbul de date online (4) Statele membre utilizează sistemul electronic comun și securizat de schimb de informații menționat la articolul 27, pentru a întocmi o listă a omologărilor UE de tip pentru vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pe care le-au acordat, modificat, refuzat sau retras, precum și o listă a serviciilor tehnice care au efectuat încercările pentru omologările UE de tip respective, puse la dispoziția publicului începând cu 1 septembrie 2022.		Prevedere UE neaplicabilă	

Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii formatului și a criteriilor de acces public în ceea ce privește informațiile menționate la primul paragraf din prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).			
Articolul 12 - Schimbul de date online (5) Comisia elaborează un instrument pentru a pune la dispoziția publicului rezultatele încercărilor și reclamațiile referitoare la performanța vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate din partea părților terțe recunoscute care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 13 alineatul (10).		Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (1) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le-au fabricat și care sunt introduse pe piață au fost fabricate și omologate în conformitate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și, în special, cu cele de la articolul 5.	Articolul 9. Obligații producătorilor (1) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le-au fabricat și care sunt introduse pe piață, au fost fabricate și omologate în conformitate cu cerințele prevăzute în prezenta lege și actele normative pentru punerea în aplicare a acesteia.	Compatibil	
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (2) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procedurii de omologare și pentru asigurarea conformității producției. În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorii sunt responsabili, de asemenea, pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le-au adăugat în cadrul etapei de completare a vehiculului. Producătorii care modifică componentele, sistemele sau unitățile tehnice separate deja omologate în etapele anterioare sunt responsabili pentru omologarea de tip și conformitatea producției componentelor, sistemelor sau unităților tehnice separate modificate. Producătorii din etapa anterioară furnizează informații producătorilor din etapa ulterioară cu privire la orice modificare care poate afecta omologarea de tip a unei componente, omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei	Articolul 9. Obligații producătorilor (2) Producătorii sunt responsabili în fața Autorității de omologare pentru întreg procesul de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate.	Compatibil	

unități tehnice separate sau omologarea de tip a întregului vehicul. Aceste informații sunt furnizate de îndată ce a fost acordată noua extindere a omologării de tip a întregului vehicul și nu mai târziu de data începerii producției vehiculului incomplet.			
	Articolul 9. Obligații producătorilor (3) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul.	Compatibil	
	Articolul 9. Obligații producătorilor (4) Producătorii care modifică componentele, sistemele sau unitățile tehnice separate deja omologate în etapele anterioare sunt responsabili pentru omologarea de tip și conformitatea producției componentelor, sistemelor sau unităților tehnice separate modificate.	Compatibil	
	Articolul 9. Obligații producătorilor (5) Producătorii din etapa anterioară furnizează informații producătorilor din etapa ulterioară privind orice modificare care poate afecta omologarea de tip a unei componente, omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei unități tehnice separate sau omologarea de tip a întregului vehicul. Informațiile sunt furnizate imediat după ce a fost acordată noua extindere a omologării de tip a întregului vehicul dar nu mai târziu de data începerii producției vehiculului incomplet.	Compatibil	
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (3) Producătorii care modifică un vehicul incomplet de o manieră care conduce la clasificarea acestuia în altă categorie de vehicule și care conduce la modificarea cerințelor deja evaluate într-o etapă anterioară a omologării de tip sunt, de asemenea, obligați să asigure conformitatea cu cerințele aplicabile pentru categoria de vehicule din care face parte vehiculul modificat.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (6) Producătorii care modifică un vehicul incomplet, în sensul în care conduce la clasificarea acestuia în altă categorie de vehicule, și care conduce la modificarea cerințelor deja evaluate într-o etapă anterioară a omologării de tip sunt obligați să asigure conformitatea cu cerințele aplicabile pentru categoria de vehicule din care face parte vehiculul modificat.	Compatibil	

Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (4) În scopul omologării UE de tip a unor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, un producător stabilit în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune pentru a reprezenta producătorul în fața autorității de omologare. În scopul supravegherii pieței, producătorul respectiv desemnează, de asemenea, un reprezentant unic stabilit în Uniune, care poate fi același ca reprezentantul desemnat în vederea omologării UE de tip.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (7) În scopul omologării de tip, un producător stabilit în afara Republicii Moldova poate desemna: a) un reprezentant care este reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană pentru a reprezenta producătorul în fața Autorității de omologare. b) un reprezentant în Republica Moldova, care este reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană, care poate fi același ca reprezentantul desemnat în vederea omologării de tip.	Compatibil	
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (5) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate nu sunt concepute pentru a încorpora strategii sau alte mijloace care modifică performanțele expuse în procedurile de încercare, astfel încât acestea să nu fie conforme cu prezentul regulament atunci când își desfășoară activitatea în condiții care pot fi întâlnite în mod rezonabil în condiții normale de funcționare.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (6) Producătorii stabilesc proceduri care garantează că producția de serie a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate rămâne în conformitate cu tipul omologat.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (8) Producătorii stabilesc proceduri care garantează că producția de serie a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate rămâne în conformitate cu tipul omologat.	Compatibil	
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (7) Producătorii analizează toate reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate cu vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele pe care le-au introdus pe piață. Producătorii țin o evidență a acestor reclamații, inclusiv pentru fiecare reclamație o descriere a problemei și detaliile necesare pentru identificarea cu precizie a tipului afectat de vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, iar în cazul reclamațiilor motivate, producătorii își informează distribuitorii și importatorii cu privire la acestea.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (9) Producătorii analizează reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate cu vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele pe care le-au introdus pe piață și țin evidența reclamațiilor, precum și informează distribuitorii și importatorii cu privire la acestea.	Compatibil	
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor	Articolul 9. Obligațiile producătorilor	Compatibil	

(8) Pe vehiculele, componentele sau unitățile sale tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată, producătorii indică, în plus față de plăcuța producătorilor fixată pe vehiculele lor și de mărcile de omologare de tip aplicate pe componentele sau unitățile lor tehnice separate în conformitate cu articolul 38, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați.	(10) Pe lângă plăcuța producătorilor fixată pe vehiculele lor și de mărcile de omologare de tip aplicate pe componentele sau unitățile lor tehnice separate, pe vehiculele, componentele sau unitățile sale tehnice separate puse la dispoziție pe piață, se indică, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa din Republica Moldova sau Uniunea Europeană la care pot fi contactați. În cazul în care acest lucru nu este posibil, această indicație se face pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.		
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (9) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezentul regulament.	Articolul 9. Obligațiile producătorilor (11) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.	Compatibil	
Articolul 13 - Obligații generale ale producătorilor (10) Fără a aduce atingere articolului 9 alineatul (5) și sub rezerva protecției secretelor comerciale și a păstrării datelor cu caracter personal în temeiul legislației Uniunii și a dreptului intern, producătorii de vehicule pun la dispoziție datele care sunt necesare pentru testarea de către părți terțe a unei posibile neconformități, incluzând toți parametrii și setările necesare pentru recrearea cu exactitate a condițiilor de testare care au fost utilizate la momentul încercării în vederea obținerii omologării de tip. În sensul primului paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea definirii datele care urmează a fi puse la dispoziție cu titlu gratuit, precum și a cerințelor care trebuie îndeplinite de către părțile terțe pentru a demonstra interesul lor legitim în domeniul siguranței publice sau protecției mediului și recurgerea la instalații adecvate de încercare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 14 - Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe piață sau puse în funcțiune nu sunt în conformitate cu prezentul regulament sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte, producătorul ia fără întârziere măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, după caz. Producătorul informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip în mod amănunțit cu privire la neconformitate și la toate măsurile întreprinse.	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (1) Producătorul este obligat, să ia fără întârziere măsurile corective necesare, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului și/sau pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, în funcție de caz, dacă un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe piață sau puse în exploatare nu sunt în conformitate cu prezenta lege sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte.	Compatibil	
Articolul 14 - Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (2) Dacă vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, producătorul furnizează imediat autorităților de omologare și autorităților de supraveghere a pieței informații detaliate în legătură cu riscul și cu toate măsurile adoptate în legătură cu acesta.	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (2) În cazul alin. (1), producătorul informează imediat autoritatea de omologare și autoritatea de supraveghere a pieței în legătură cu riscul și cu toate măsurile adoptate în privința acestuia, dacă vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pus pe piața, prezintă un risc grav.	Compatibil	
Articolul 14 - Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (3) Producătorii păstrează certificatele de omologare UE de tip și anexele acestora menționate la articolul 28 alineatul (1) pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate.	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (3) Producătorii, păstrează și pun la dispoziția autorității de omologare: a) certificatele de omologare de tip și anexele acestora, precum și o copie a certificatelor de conformitate eliberate, pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip aplicabile în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip aplicabile în cazul unui sistem, al unei componente sau al	Compatibil	

Producătorii unui vehicul păstrează la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la data de producție a vehiculului, o copie a certificatelor de conformitate menționate la articolul 36.	unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.a); b) dosarul de omologare și o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de 5 ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b).		
Articolul 14 - Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (4) La cererea motivată a unei autorități naționale sau a Comisiei, producătorii furnizează autorității respective sau Comisiei o copie a certificatului de omologare UE de tip sau a autorizației menționate la articolul 55 alineatul (1) care demonstrează conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei, a unității tehnice separate, a piesei sau a echipamentului într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea națională sau de Comisie. La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorii cooperează cu autoritatea respectivă cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piață.	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (4) Producătorii au obligația să pună la dispoziția Autorității de omologare sau a Autorității de supraveghere a pieței, la cererea motivată a acestora, o copie a certificatului de omologare de tip sau a autorizației care demonstrează conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei, a unității tehnice separate, a piesei sau a echipamentului, în limbile română sau engleză.	Compatibil	
	Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), producătorii sunt obligați să coopereze cu autoritatea respectivă, cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 15 - Obligațiile reprezentanților producătorului (1) Reprezentantul producătorului îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Mandatul	Articolul 11. Obligațiile reprezentanților producătorului	Compatibil	

respectiv prevede în privința reprezentantului cel puțin următoarele: (a) are acces la certificatul de omologare UE de tip și la anexele acestuia menționate la articolul 28 alineatul (1), precum și la certificatul de conformitate într-una din limbile oficiale ale Uniunii; aceste documente se pun la dispoziția autorităților de omologare și a autorităților de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate; (b) pune la dispoziția unei autorități de omologare, la cererea motivată din partea acesteia, toate informațiile, documentele și toate celelalte specificații tehnice, inclusiv accesul la software și la algoritmi, care sunt necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate; (c) cooperează cu autoritățile de omologare sau cu autoritățile de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul respectivului mandat; (d) informează imediat producătorul cu privire la reclamațiile și rapoartele referitoare la riscuri, incidente suspectate sau problemele de neconformitate care se referă la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului respectiv; (e) are dreptul să își încheie mandatul fără a trebui să suporte penalizări în cazul în care producătorul acționează contrar obligațiilor care îi revin în temeiul prezentului regulament.	(1) Reprezentantul producătorului îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător, care include cel puțin următoarele: a) are acces la certificatul de omologare de tip și la anexele acestora, precum și la certificatul de conformitate în limba română, pe care le pune la dispoziția Autorității de omologare și la Autoritatea de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate; b) la cererea motivată, pune la dispoziția Autorității de omologare, toate informațiile, documentele necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate; c) cooperează cu Autoritatea de omologare și cu Autoritatea de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului său; d) informează producătorul cu privire la reclamațiile și rapoartele referitoare la riscuri, incidente suspectate sau problemele de neconformitate care se referă la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului respectiv; e) are dreptul să își încheie mandatul fără suportarea penalizărilor în cazul în care producătorul acționează contrar obligațiilor care îi revin în temeiul prezentei legi.		
Articolul 15 - Obligațiile reprezentanților producătorului (2) Un reprezentant al producătorului care își încheie mandatul din motivele menționate la alineatul (1) litera (e) informează imediat atât autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip, cât și Comisia. Informațiile care urmează a fi furnizate specifică cel puțin: (a) data încheierii mandatului;	Articolul 11. Obligațiile reprezentanților producătorului (2) Reprezentantul producătorului care își încheie mandatul din motivul prevăzut la alin.(1) lit. f) are obligația să informeze Autoritatea de omologare.	Compatibil	

(b) data până la care reprezentantul producătorului care își încheie mandatul poate fi menționat în informațiile furnizate de către producător, inclusiv în orice material promoțional; (c) transferul de documente, inclusiv aspectele legate de confidențialitate și de drepturile de proprietate; (d) obligația reprezentantului producătorului care își încheie mandatul, după încheierea mandatului, de a transmite producătorului sau noului reprezentant al producătorului orice reclamații sau rapoarte cu privire la riscuri și incidente suspectate a fi cauzate de un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pentru care reprezentantul producătorului care își încheie mandatul fusese desemnat ca reprezentant al producătorului.			
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor (1) Importatorii introduc pe piață numai vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt în conformitate cu prezentul regulament.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care fie au primit omologarea de tip, fie îndeplinesc cerințele pentru omologarea națională.	Compatibil	
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor (2) Înainte de introducerea pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate omologate de tip, importatorii se asigură că acesta sau aceasta face obiectul unui certificat de omologare UE de tip valabil și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și se conformează dispozițiilor de la articolul 13 alineatul (8). În cazul unui vehicul, importatorul se asigură că vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate necesar.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (2) Până la introducerea pe piața Republicii Moldova: a) a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate omologate de tip, importatorul se asigură că acestea fac obiectul unui certificat de omologare de tip valabil și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară. b) a unui vehicul, importatorul se asigură că acesta este însoțit de certificatul de conformitate necesar.	Compatibil	
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor (3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezentul regulament și în special dacă nu corespunde omologării sale de tip, importatorii nu introduc pe piață, nu permit punerea în funcțiune sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate până când conformitatea nu a fost restabilită.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu respectă cerințele stabilite de prezenta lege și în speță dacă nu corespunde omologării sale de tip, importatorii nu introduc pe piața Republicii Moldova și nici nu permit punerea în exploatare sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate până când conformitatea nu a fost adusă în concordanță.	Compatibil	
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor	Articolul 12. Obligațiile importatorilor	Compatibil	

(4) În cazul în care un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează producătorul și autoritățile de supraveghere a pieței în această privință. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează în acest sens, de asemenea, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.	(4) Importatorul informează producătorul și Autoritatea de supraveghere a pieței în cazul în care un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează, suplimentar, în această privință și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea.		
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor (5) Importatorii precizează pe vehicul, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipamente sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentele, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată, precum și adresa la care pot fi contactați.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (5) Importatorii indică pe vehicul, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipamente, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată, precum și adresa la care pot fi contactați. În cazul în care acest lucru nu este posibil, această indicație se face pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentele.	Compatibil	
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor (6) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit(ă) de instrucțiunile și informațiile prevăzute la articolul 59, în limba sau limbile oficiale ale statelor membre în cauză.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (6) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțită de instrucțiunile și informațiile prevăzute la art.56, în limba română.	Compatibil	
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor (7) Pentru a proteja sănătatea și siguranța consumatorilor, importatorii păstrează un registru de reclamații și rechemări referitoare la vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pe care le-au introdus pe piață și își informează distribuitorii cu privire la aceste reclamații și rechemări.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (7) Pentru protejarea sănătății și siguranței consumatorilor, importatorii păstrează un registru de reclamații și rechemări referitoare la vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pe care le-au introdus pe piață, și informează distribuitorii cu privire la reclamațiile și/sau rechemările efectuate referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au introdus pe piață.	Compatibil	
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor (8) Importatorii informează imediat producătorul relevant cu privire la toate reclamațiile pe care le-au primit referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice	-	Compatibil	Este inclus în art. 12 alin. (7)

separate, piesele sau echipamentele pe care le-au introdus pe piață.			
Articolul 16 - Obligațiile importatorilor (9) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezentul regulament.	Articolul 12. Obligațiile importatorilor (8) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.	Compatibil	
Articolul 17 - Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav (1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus(ă) pe piață de către importatori nu este în conformitate cu prezentul regulament, importatorii iau fără întârziere măsurile corective necesare pentru restabilirea conformității vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, sub supravegherea producătorului, pentru retragerea de pe piață sau pentru rechemare, după caz. Importatorii informează, de asemenea, producătorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdusă pe piața Republicii Moldova de către un importator nu este în conformitate cu prevederile prezentei legi, importatorul ia fără întârziere măsurile corective necesare pentru restabilirea conformității vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, sub supravegherea producătorului, pentru retragerea de pe piață sau pentru rechemare, după caz. În același timp, importatorul informează, producătorul și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.	Compatibil	
Articolul 17 - Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav (2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus(ă) pe piață prezintă un risc grav, importatorii furnizează imediat informații detaliate în legătură cu riscul grav producătorilor și autorităților de omologare și autorităților de supraveghere a pieței. De asemenea, importatorii informează autoritățile de omologare și autoritățile de supraveghere a pieței cu privire la orice măsură luată, furnizând detalii, în special în legătură cu riscul grav și cu orice măsură întreprinsă de producător.	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, importatorii informează imediat și pun la dispoziția Autorității de omologare și Autorității de supraveghere toate informațiile necesare în privința riscului respectiv, precum și informează producătorilor.	Compatibil	

	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (3) Suplimentar la acțiunile întreprinse conform alin.(2), importatorii informează Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței cu privire la: a) măsurile întreprinse de către importator, punând la dispoziție toate informațiile necesare, în special în legătură cu riscul grav; b) toate măsurile întreprinse de către producător, însoțite de toate informațiile necesare.	Compatibil	
Articolul 17 - Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav (3) Importatorii păstrează o copie a certificatului de omologare UE de tip și a anexelor la acesta menționate la articolul 28 alineatul (1) pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate și se asigură că acestea pot fi puse la dispoziția autorităților de omologare și autorităților de supraveghere a pieței, la cerere.	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (4) Importatorii au obligația să păstreze și, la cerere, să pună la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței: a) o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor la acestea, într-o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui vehicul și 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.a); b) o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b).	Compatibil	
Articolul 17 - Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii furnizează autorității respective toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză.	Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), importatorii pun la dispoziția autorităților, toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în limba română sau limba engleză și cooperează în privința eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată,	Compatibil	

La cererea motivată a unei autorități naționale, importatorii cooperează cu autoritatea respectivă cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piață.	piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.		
Articolul 18 - Obligațiile distribuitorilor (1) Înainte de punerea la dispoziție pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă plăcuța producătorului sau marca de omologare de tip necesară, dacă este însoțit(ă) de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța, prevăzute la articolul 59, în limba sau limbile oficiale ale statului membru relevant și dacă producătorul și importatorul au respectat dispozițiile prevăzute la articolul 13 alineatul (8) și, respectiv, la articolul 16 alineatul (5).	Articolul 14. Obligațiile distribuitorilor (1) Înainte de punerea la dispoziție pe piața Republicii Moldova a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii: (a) se asigură că acționează în conformitate cu cerințele prezentei legi. (b) se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă plăcuța producătorului sau marca de omologare de tip necesară; (b) este însoțit de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța, prevăzute la art.56, în limba română; (c) că producătorul și importatorul au respectat dispozițiile prevăzute la art.9 alin.(11) și art.12 alin.(5).	Compatibil	
Articolul 18 - Obligațiile distribuitorilor (2) Distribuitorii informează imediat producătorul relevant cu privire la toate reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață.	Articolul 14. Obligațiile distribuitorilor (2) Distribuitorii are obligația de a informa imediat producătorul cu privire la toate reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 18 - Obligațiile distribuitorilor (3) Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezentul regulament.	Articolul 14. Obligațiile distribuitorilor (3) Distribuitorii au obligația de a asigura că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.	Compatibil	
Articolul 19 - Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice	Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav	Compatibil	

separate, piesele sau echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav (1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu este conform(ă) cu cerințele din prezentul regulament, distribuitorii informează în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip și nu pun la dispoziție pe piață vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul până când conformitatea nu a fost restabilită.	(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu este conformă cu cerințele din prezenta lege, distribuitorii trebuie să informeze în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și nu le pun la dispoziție pe piața Republicii Moldova până când conformitatea nu a fost asigurată.		
Articolul 19 - Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav (2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament puse la dispoziție pe piață de către distribuitori nu este în conformitate cu prezentul regulament, aceștia informează producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.	Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova de către distribuitori nu este în conformitate cu prezenta lege, aceștia au obligația de a informa: a) producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se întreprind măsurile corective necesare, potrivit prezentei legi, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul; b) importatorul; c) Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.	Compatibil	
Articolul 19 - Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav (3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament prezintă un risc grav, distribuitorii furnizează imediat informații detaliate cu privire la riscul grav în cauză producătorului, importatorului și autorităților de omologare și autorităților de supraveghere a pieței ale statelor membre în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul în cauză au fost puse la dispoziție pe piață.	Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat despre acest fapt producătorul, importatorul, Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței și pune la dispoziția lor toate informațiile detaliate cu privire la riscul grav vizat, precum și despre toate măsurile întreprinse, cu descrierea tuturor măsurilor întreprinse de către producător.	Compatibil	

Distribuitorii îi informează, de asemenea, în legătură cu orice măsură adoptată, furnizând detalii cu privire la orice măsură adoptată de către producător.			
Articolul 19 - Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele acestora care sunt neconforme sau care prezintă un risc grav (4) La cererea motivată a unei autorități naționale, distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care aceștia le-au pus la dispoziție pe piață.	Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav (4) La cererea motivată a Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței, distribuitorii cooperează cu autoritățile în privința punerii la dispoziția informațiilor cu privire la toate măsurile întreprinse în vederea eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care aceștia le-au pus la dispoziție pe piață, inclusiv a informațiilor specificate la art.9 alin.(6).	Compatibil	
Articolul 20 - Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor În sensul prezentului regulament, un importator sau un distribuitor este considerat producător și i se aplică obligațiile care revin producătorului în temeiul articolelor 8, 13 și 14, în următoarele cazuri: (a) atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață sau este responsabil pentru punerea în funcțiune a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate în numele său sau al mărcii sale comerciale sau atunci când modifică un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată în așa fel încât vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poate să nu mai fie în conformitate cu cerințele aplicabile; sau (b) atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață sau este responsabil pentru punerea în funcțiune a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate pe baza unei omologări ONU de tip acordate pentru un producător din afara Uniunii și nu poate fi identificat niciun reprezentant al producătorului pe teritoriul Uniunii.	Articolul 16. Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor În sensul prezentei legi, unui importator sau unui distribuitor i se aplică obligațiile care îi revin unui producător în temeiul articolelor 8, 9 și 10, atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață sau este responsabil pentru punerea în exploatare: a) a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate în numele său sau al mărcii sale comerciale sau atunci când modifică un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată în așa fel încât vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poate să nu mai fie în conformitate cu cerințele aplicabile; sau b) a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate pe baza unei omologări ONU de tip acordate pentru un producător din afara Republicii Moldova și nu poate fi identificat niciun reprezentant al producătorului pe teritoriul țării.	Compatibil	
Articolul 21 - Identificarea operatorilor economici	Articolul 17. Identificarea operatorilor economici	Compatibil	

La cererea unei autorități de omologare sau a unei autorități de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, operatorii economici trebuie să furnizeze informații cu privire la următoarele aspecte: (a) identitatea oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament; (b) identitatea oricărui operator economic căruia i-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament.	Operatorii economici, la solicitare, pun la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, datele de identificare a tuturor operatorilor economici: a) care le-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament; b) cărora le-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament.		
Articolul 22 - Proceduri pentru omologarea UE de tip (1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri: (a) omologarea de tip în etape succesive; (b) omologarea de tip într-o singură etapă; (c) omologarea de tip mixtă. În plus, pentru un vehicul incomplet sau completat, producătorul poate alege o omologare de tip în mai multe etape.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri: a) omologarea de tip în etape succesive; b) omologarea de tip într-o singură etapă; c) omologarea de tip mixtă.	Compatibil	
Articolul 22 - Proceduri pentru omologarea UE de tip (2) Fără a aduce atingere cerințelor actelor de reglementare enumerate în anexa II, pentru omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei componente și omologarea de tip a unei unități tehnice separate este aplicabilă numai omologarea de tip într-o singură etapă.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (3) Pentru omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei componente și omologarea de tip a unei unități tehnice separate se aplică doar omologarea de tip într-o singură etapă.	Compatibil	
Articolul 22 - Proceduri pentru omologarea UE de tip (3) Omologarea de tip în mai multe etape este acordată unui tip de vehicul incomplet sau completat care, având în vedere stadiul de completare a vehiculului, este în conformitate cu datele din dosarul informativ menționat la articolul 24 și care îndeplinește cerințele tehnice prevăzute în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (4) Omologarea de tip în mai multe etape: a) este acordată unui tip de vehicul incomplet sau completat care, având în vedere stadiul de completare a vehiculului, este în conformitate cu datele din dosarul informativ prevăzut la art.20.	Compatibil	

Omologarea de tip în mai multe etape se aplică, de asemenea, vehiculelor complete care au fost transformate sau modificate de un alt producător după completarea lor.	b) este aplicată vehiculelor complete care au fost transformate sau modificate de un alt producător după completarea lor.		
Articolul 22 - Proceduri pentru omologarea UE de tip (4) Omologarea UE de tip pentru ultima etapă a completării se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat, în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa IX, dacă tipul de vehicul omologat în etapa finală îndeplinește, în momentul omologării, toate cerințele tehnice aplicabile. Verificarea include analiza documentelor referitoare la toate cerințele prevăzute de omologarea UE de tip a unui tip de vehicul incomplet acordată pe parcursul procedurii în mai multe etape, inclusiv dacă omologarea UE de tip a fost acordată pentru o categorie diferită de vehicul.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (5) Omologarea de tip pentru ultima etapă a completării se acordă numai după ce Autoritatea de omologare a verificat, dacă tipul de vehicul omologat în etapa finală este conform, în momentul omologării, cu toate cerințele tehnice aplicabile.	Compatibil	
	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (6) Verificarea prevăzută la alin. (5) include analiza documentelor referitoare la toate cerințele stabilite de omologarea de tip a unui tip de vehicul incomplet acordată pe parcursul procedurii în mai multe etape, inclusiv dacă omologarea de tip a fost acordată pentru o categorie diferită de vehicul.	Compatibil	Transpune art. 22 alin. (4) al Regulamentului UE
Articolul 22 - Proceduri pentru omologarea UE de tip (5) Alegerea procedurii pentru omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) nu aduce atingere cerințelor aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le îndeplinească la momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (7) Alegerea procedurii pentru omologarea de tip prevăzute la alin.(1) nu aduce atingere cerințelor aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le îndeplinească la momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.	Compatibil	
Articolul 22 - Proceduri pentru omologarea UE de tip (6) Omologarea de tip în mai multe etape poate fi utilizată, de asemenea, de către un singur producător, cu condiția ca aceasta să nu fie utilizată pentru a eluda cerințele aplicabile vehiculelor produse într-o singură etapă. Vehiculele produse de un singur producător nu sunt considerate a fi fost produse în mai multe etape în sensul articolelor 41, 42 și 49.	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (8) Omologarea de tip în mai multe etape poate fi utilizată de către un singur producător, cu condiția ca aceasta să nu fie utilizată pentru a eluda cerințele aplicabile vehiculelor produse într-o singură etapă.	Compatibil	

	Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip (9) Vehiculele produse de un singur producător nu sunt considerate a fi produse în mai multe etape în sensul articolelor 39 și 46.	Compatibil	Transpune art. 22 alin. (6) al Regulamentu lui UE
Articolul 23 - Cererea de omologare UE de tip (1) Producătorul prezintă autorității de omologare o cerere pentru omologarea UE de tip, precum și dosarul informativ menționat la articolul 24.	Articolul 19. Cererea de omologare de tip (1) Producătorul prezintă Autorității de omologare o cerere însoțită de dosarul informativ prevăzut la art. 20.	Compatibil	
Articolul 23 - Cererea de omologare UE de tip (2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se poate prezenta o singură cerere. Respectiva cerere se prezintă doar într-un singur stat membru și doar unei singure autorități de omologare. Nu se poate prezenta o nouă cerere într-un alt stat membru în ceea ce privește același tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, în cazul în care: (a) o autoritate de omologare a refuzat să acorde o omologare de tip pentru tipul respectiv; (b) o autoritate de omologare a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv; sau (c) producătorul a retras o cerere de omologare de tip pentru tipul respectiv. Autoritatea de omologare refuză o cerere de omologare de tip pentru o desemnare de tip diferită sau pentru o modificare cu privire la o cerere anterioară în cazul în care modificările nu sunt suficiente pentru a constitui un nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.	Articolul 19. Cererea de omologare de tip (2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se poate prezenta o singură cerere.	Compatibil	
	Articolul 19. Cererea de omologare de tip (3) Nu se poate prezenta o nouă cerere în Republica Moldova în ceea ce privește același tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, în cazul în care: (a) o autoritate de omologare dintr-un stat al Uniunii Europene a refuzat să acorde o omologare de tip pentru tipul respectiv; (b) o autoritate de omologare dintr-un stat al Uniunii Europene a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv;	Compatibil	Transpune art. 23 alin. (2) al Regulamentu lui UE

	(c) producătorul a retras o cerere de omologare de tip pentru tipul respectiv.		
	Articolul 19. Cererea de omologare de tip (4) Autoritatea de omologare refuză o cerere de omologare de tip pentru o desemnare de tip diferită sau pentru o modificare cu privire la o cerere anterioară în cazul în care modificările nu sunt suficiente pentru a constitui un nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.	Compatibil	Transpune art. 23 alin. (2) al Regulamentului UE
Articolul 23 - Cererea de omologare UE de tip (3) O cerere de omologare UE de tip a unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată include o declarație a producătorului prin care se certifică, în conformitate cu alineatul (2) al doilea paragraf că: (a) producătorul nu a solicitat o omologare UE de tip pentru același tip de la nicio altă autoritate de omologare și nicio altă autoritate de omologare nu a acordat producătorului o astfel de omologare; (b) nicio autoritate de omologare nu a refuzat să acorde omologarea de tip tipului respectiv; (c) nicio autoritate de omologare nu a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv; și (d) producătorul nu a retras o cerere pentru omologare de tip a tipului respectiv.	Articolul 19. Cererea de omologare de tip (5) O cerere de omologare de tip a unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată include o declarație a producătorului prin care se certifică, în conformitate cu alin.(3) că: (a) producătorul nu a solicitat o omologare de tip pentru același tip de la nicio altă autoritate de omologare și nicio altă autoritate de omologare nu a acordat producătorului o astfel de omologare; (b) nicio autoritate de omologare nu a refuzat să acorde omologarea de tip tipului respectiv; (c) nicio autoritate de omologare nu a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv; (d) producătorul nu a retras o cerere pentru omologare de tip a tipului respectiv.	Compatibil	
Articolul 23 - Cererea de omologare UE de tip (4) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care urmează a fi omologată se prezintă o cerere separată.	Articolul 19. Cererea de omologare de tip (6) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care urmează a fi omologată se prezintă o cerere separată.	Compatibil	
Articolul 24 - Dosarul informativ (1) Dosarul informativ conține următoarele elemente: (a) o fișă de informații, elaborată în conformitate cu modelul prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (4) pentru omologarea de tip într-o singură etapă sau omologarea de tip mixtă a întregului vehicul sau pentru omologarea de tip în etape succesive a întregului vehicul sau, în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, elaborată în conformitate cu actul de reglementare relevant enumerat în anexa II;	Articolul 20. Dosarul informativ (1) Solicitantul prezintă Autorității de omologare un dosar informativ.	Compatibil	

(b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații relevante; (c) pentru vehicule, indicarea procedurii sau procedurilor alese în conformitate cu articolul 22 alineatul (1); (d) orice informație suplimentară solicitată de autoritatea de omologare în contextul procedurii de omologare UE de tip.			
	Articolul 24. Dosarul informativ (2) Dosarul informativ conține următoarele: a) o fișă de informații, elaborată în conformitate cu modelul prevăzut în actele de punere în aplicare, pentru omologarea de tip într-o singură etapă, omologarea de tip mixtă a întregului vehicul, omologarea de tip în etape succesive a întregului vehicul, în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate; b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații relevante; c) pentru vehicule, indicarea procedurii sau procedurilor alese în conformitate cu art. 18 alin. (1); d) orice informație suplimentară, prevăzută expres de lege, și solicitată de Autoritatea de omologare în contextul procedurii de omologare de tip.	Compatibil	Transpune art. 24 alin. (1) al Regulamentului UE
Articolul 24 - Dosarul informativ (2) Fișa de informații menționată la alineatul (1) litera (a) pentru omologarea de tip a întregului vehicul conține un set complet de informații privind caracteristicile tipului de vehicul care sunt necesare autorității de omologare pentru a identifica tipul de vehicul și pentru a desfășura procedura de omologare de tip în mod adecvat.	Articolul 24. Dosarul informativ (3) Fișa de informații menționată la alin.(2) lit.(a) pentru omologarea de tip a întregului vehicul conține un set complet de informații privind caracteristicile tipului de vehicul care sunt necesare autorității de omologare pentru a identifica tipul de vehicul și pentru a desfășura procedura de omologare de tip în mod adecvat.	Compatibil	
Articolul 24 - Dosarul informativ (3) Producătorul prezintă dosarul informativ autorității de omologare într-un format electronic acceptabil pentru autoritatea respectivă. Autoritatea de omologare poate accepta și dosare informative prezentate pe suport de hârtie.	Articolul 24. Dosarul informativ (4) Producătorul prezintă dosarul informativ Autorității de omologare în unul din următoarele formate: a) în format electronic semnat cu semnătură electronică; b) pe suport de hârtie semnat olograf.	Compatibil	

Articolul 24 - Dosarul informativ (4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru fișa de informații și orice altă parte a dosarului informativ și a unui format electronic armonizat în sensul alineatului (3) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la 5 iulie 2020.	Articolul 24. Dosarul informativ (5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru fișa de informații și orice altă parte a dosarului informativ și a unui format electronic conform alin.(4).	Compatibil	
Articolul 25 - Informații suplimentare care trebuie furnizate într-o cerere pentru omologare UE de tip (1) O cerere de omologare de tip în etape succesive conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 24, setul complet de certificate de omologare UE de tip sau de certificate de omologare ONU de tip și anexele la acestea care sunt necesare în temeiul actelor de reglementare enumerate în anexa II. În cazul unei omologări de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor de reglementare enumerate în anexa II, autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ și, dacă este cazul, la certificatele de omologare UE de tip și la anexele la acestea, până în momentul în care omologarea de tip a întregului vehicul este fie acordată, fie refuzată.	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (1) O cerere de omologare de tip în etape succesive conține, pe lângă dosarul informativ prevăzut la art. 20, setul complet de certificate de omologare de tip sau de certificate de omologare ONU de tip și anexele la acestea, care sunt necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (2) În sensul alin. (1), în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, Autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ și la certificatele de omologare de tip și la anexele la acestea, până în momentul luării deciziei în privința acordării sau refuzului de acordare a omologării de tip a întregului vehicul.	Compatibil	
Articolul 25 - Informații suplimentare care trebuie furnizate într-o cerere pentru omologare UE de tip (2) O cerere de omologare de tip mixtă conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 24, certificatele de	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (4) O cerere de omologare de tip mixtă, suplimentar la dosarul informativ, conține certificatele de omologare de tip,	Compatibil	

omologare UE de tip sau certificatele de homologare ONU de tip și anexele la acestea care sunt necesare în temeiul actelor de reglementare enumerate în anexa II. În cazul sistemelor pentru care nu a fost prezentat niciun certificat de homologare UE de tip sau niciun certificat de homologare ONU de tip, cererea conține, pe lângă dosarul informativ menționat la articolul 24, informațiile necesare pentru omologarea sistemelor respective în faza de homologare a vehiculului și un raport de încercare în locul certificatului de homologare UE de tip sau un certificat de homologare ONU de tip.	sau certificatele de homologare ONU de tip și anexele la acestea care sunt necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.		
	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (5) În cazul sistemelor pentru care nu a fost prezentat niciun certificat de homologare de tip sau niciun certificat de homologare ONU de tip, cererea conține, suplimentar la dosarul informativ, informațiile necesare pentru omologarea sistemelor respective în faza de homologare a vehiculului și un raport de încercare în locul certificatului de homologare de tip, sau un certificat de homologare ONU de tip.	Compatibil	
Articolul 25 - Informații suplimentare care trebuie furnizate într-o cerere pentru omologare UE de tip (3) O cerere de homologare de tip în mai multe etape conține cel puțin următoarele informații: (a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de homologare UE de tip sau certificate de homologare ONU de tip sau, dacă este cazul, rapoarte de încercare care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază; (b) în cea de a doua etapă și în etapele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de homologare UE de tip sau certificate de homologare ONU de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare curent, o copie a certificatului de homologare UE de tip a întregului vehicul acordat în stadiul de fabricație anterior al vehiculului, precum și detalii complete privind orice modificare sau completare adusă vehiculului de producător.	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (6) O cerere de homologare de tip în mai multe etape conține cel puțin următoarele informații: a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de homologare de tip sau certificate de homologare ONU de tip sau, dacă este cazul, rapoarte de încercare care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază; b) în cea de a doua etapă și în etapele ulterioare: 1) acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de homologare de tip, sau certificate de homologare ONU de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare curent; 2) o copie a certificatului de homologare de tip a întregului vehicul acordat în stadiul de fabricație anterior al vehiculului; 3) detalii complete privind orice modificare sau completare adusă vehiculului de producător;	Compatibil	

Informațiile specificate la prezentul alineat se furnizează în conformitate cu articolul 24 alineatul (3).			
	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (8) Informațiile prevăzute la alin.(6) se prezintă în conformitate cu prevederile art. 20 alin. (4).	Compatibil	
Articolul 25 - Informații suplimentare care trebuie furnizate într-o cerere pentru omologare UE de tip (4) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice au acces la software și la algoritmi vehiculului în măsura în care consideră necesar în vederea desfășurării activităților lor. Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita, de asemenea, producătorului să furnizeze documente sau orice informații suplimentare necesare pentru a permite autorității de omologare sau serviciilor tehnice să dezvolte un nivel adecvat de înțelegere a sistemelor, inclusiv a procesului de dezvoltare a sistemului și a conceptului sistemului, precum și funcțiile software-ului și algoritmi de care este nevoie pentru a se verifica conformitatea cu cerințele prezentului regulament, pentru a lua o decizie privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective.	Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură (9) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita producătorului, printr-o cerere motivată, să furnizeze documente sau orice informații suplimentare necesare, pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective.	Compatibil	
Articolul 26 - Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip (1) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi acordată doar o singură omologare UE de tip.	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (1) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi acordată doar o singură omologare de tip.	Compatibil	
Articolul 26 - Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip (2) O autoritate de omologare care a primit o cerere în conformitate cu articolul 23 acordă o omologare UE de tip numai după ce verifică următoarele elemente: (a) măsurile privind conformitatea producției menționate la articolul 31; (b) că declarația menționată la articolul 23 alineatul (3) a fost prezentată;	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (3) Autoritatea de omologare care a primit o cerere în conformitate cu art. 19 acordă o omologare națională de tip doar după ce verifică corespunderea cu cerințele stabilite în prezenta lege.	Compatibil	

(c) conformitatea tipului de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată cu cerințele aplicabile; (d) în cazul unor omologări de tip ale întregului vehicul în conformitate cu procedurile de omologare de tip în etape succesive, mixtă sau în mai multe etape, autoritatea de omologare verifică, în temeiul articolului 22 alineatul (4), dacă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate fac obiectul unor omologări de tip separate și valabile care au fost acordate în temeiul cerințelor aplicabile în momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.			
Articolul 26 - Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip (3) Se aplică procedurile referitoare la omologarea UE de tip prevăzute în anexa III și procedurile referitoare la omologarea de tip în mai multe etape prevăzute în anexa IX. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexelor III și IX pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin actualizarea procedurilor cu privire la omologarea UE de tip și la omologarea de tip în mai multe etape.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 26 - Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip (4) Autoritatea de omologare pregătește un dosar de omologare constând în dosarul informativ menționat la articolul 24, însoțit de rapoarte de încercare și de toate celelalte documente care au fost adăugate la dosarul informativ de către serviciul tehnic sau de către autoritatea de omologare în îndeplinirea atribuțiilor sale. Dosarul de omologare poate fi păstrat în format electronic. Acesta include un opis care precizează clar toate paginile și formatul fiecărui document și care înregistrează în ordine cronologică orice modificare a omologării UE de tip. Autoritatea de omologare păstrează dosarul de omologare timp de 10 ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cauză.	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (4) Autoritatea de omologare pregătește un dosar de omologare care constă în: a) dosarul informativ prevăzut la art. 20; b) rapoarte de încercare; c) celelalte documente adăugate la dosarul informativ de către serviciul tehnic sau de către Autoritatea de omologare în îndeplinirea atribuțiilor sale conform prezentei legi.	Compatibil	

	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (5) Autoritatea de omologare: a) poate păstra dosarul de omologare în format electronic, care include o descriere de precizare a numărului total al paginilor, formatului fiecărui document și care înregistrează în ordine cronologică orice modificare a omologării naționale de tip; b) păstrează dosarul de omologare timp de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip.	Compatibil	
Articolul 26 - Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip (5) Autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări UE de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care deși este conform(ă) cu cerințele aplicabile, prezintă totuși un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice. În acest caz, autoritatea de omologare în cauză trimite neîntârziat autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă dovezi în sprijinul constatărilor sale.	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (6) Autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip, în cazul cel puțin a unei situații de mai jos, în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care deși este conformă cu cerințele aplicabile: a) prezintă totuși un risc grav pentru siguranță; b) poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice.	Compatibil	
	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (7) În cazul prevăzut la alin. (6), Autoritatea de omologare poate trimite, la solicitarea autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene, un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă argumente în sprijinul constatărilor sale.	Compatibil	
Articolul 26 - Dispoziții generale privind desfășurarea procedurilor pentru omologarea UE de tip (6) În conformitate cu articolul 22 alineatul (4), în cazul procedurilor de omologare de tip în etape succesive, mixtă și în mai multe etape, autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări UE de tip în cazul în care constată că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prevăzute în prezentul regulament.	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (8) În conformitate cu art. 18 alin. (5), în cazul procedurilor de omologare de tip în etape succesive, mixtă și în mai multe etape, autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip în cazul în care constată că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prevăzute în prezenta lege.	Compatibil	

Autoritatea de omologare solicită autorităților de omologare care au acordat omologări de tip sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate să acționeze în conformitate cu articolul 54 alineatul (2).			
	Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip (9) Autoritatea de omologare poate informa autoritățile de omologare din statele care au acordat omologări de tip sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, în cazul survenirii prevederilor alin.(8).	Compatibil	
Articolul 27 - Notificarea omologării UE de tip acordate, modificate, refuzate sau retrase (1) La emiterea sau modificarea certificatului de omologare UE de tip, autoritatea de omologare pune la dispoziția autorităților de omologare ale celorlalte state membre, a autorităților de supraveghere a pieței și a Comisiei o copie a certificatului de omologare UE de tip pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată pentru care s-a acordat o omologare de tip, precum și anexele la aceasta, inclusiv rapoartele de încercare menționate la articolul 30. Copia respectivă se pune la dispoziție prin intermediul unui sistem electronic comun și securizat de schimb de informații, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3) de la prezentul articol.	Articolul 23. Notificarea privind omologarea de tip (1) La emiterea sau modificarea certificatului de omologare național de tip, Autoritatea de omologare pune la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței o copie a certificatului de omologare de tip pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată pentru care s-a acordat o omologare de tip, precum și anexele la aceasta, inclusiv rapoartele de încercare prevăzute la art. 26.	Compatibil	
Articolul 27 - Notificarea omologării UE de tip acordate, modificate, refuzate sau retrase (2) Autoritatea de omologare informează fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia asupra refuzului acordării sau asupra retragerii oricărei omologări UE de tip, precizând motivele deciziei sale, prin intermediul sistemului electronic comun și securizat de schimb de informații, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3).	Articolul 23. Notificarea privind omologarea de tip (2) Autoritatea de omologare, poate informa autoritățile de omologare din statele membre a Uniunii Europene, despre refuzul acordării sau despre retragerea oricărei omologări naționale de tip, precizând motivele deciziei sale.	Compatibil	
Articolul 27 - Notificarea omologării UE de tip acordate, modificate, refuzate sau retrase (3) În ceea ce privește sistemul electronic comun și securizat de schimb de informații, Comisia adoptă acte de punere în	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de

aplicare în vederea stabilirii formatului documentelor electronice care trebuie să fie puse la dispoziție, a mecanismului de schimb, a procedurilor de informare a autorităților cu privire la acordarea omologărilor UE de tip, cu privire la modificări, refuzuri de acordare și retrageri în acest sens, precum și cu privire la măsurile de securitate relevante. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primele astfel de acte de punere în aplicare se adoptă până la 5 iulie 2020.			implementare a Legii
Articolul 28 - Certificatul de omologare UE de tip (1) Certificatul de omologare UE de tip conține următoarele anexe: (a) dosarul de omologare menționat la articolul 26 alineatul (4); (b) rapoartele de încercare menționate la articolul 30 în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori fișa rezultatelor încercărilor în cazul omologării de tip a întregului vehicul; (c) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, numele și specimenul de semnătură ale persoanei sau persoanelor autorizate să semneze certificatele de conformitate și o declarație privind funcția lor în cadrul societății; (d) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, un specimen completat al unui certificatului de conformitate pentru acel tip de vehicul.	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (1) Certificatul de omologare de tip conține următoarele anexe: a) dosarul de omologare prevăzut la art.22 alin.(4); b) rapoartele de încercare prevăzute la art. 26 în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori fișa rezultatelor încercărilor în cazul omologării de tip a întregului vehicul; c) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, numele și specimenul de semnătură ale persoanei sau persoanelor autorizate să semneze certificatele de conformitate și o declarație privind funcția lor în cadrul persoanei juridice; d) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, un specimen completat al unui certificatului de conformitate pentru acel tip de vehicul.	Compatibil	
Articolul 28 - Certificatul de omologare UE de tip (2) Certificatului de omologare UE de tip i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea UE de tip și identificarea cerințelor pe care tipul de vehicul, de sistem, componentă sau unitate tehnică separată le respectă.	-	Compatibil	Se include în art. 24 alin.(2)
Articolul 28 - Certificatul de omologare UE de tip (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelelor pentru certificatul de omologare UE de tip, pentru sistemul de numerotare armonizat și, respectiv, pentru fișa rezultatelor încercărilor, precizând inclusiv formatele electronice relevante. Actele de punere în aplicare respective se	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (2) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor stabilește modelul certificatului de omologare de tip, pentru sistemul de numerotare și pentru fișa rezultatelor încercărilor, inclusiv formatele electronice aplicabile.	Compatibil	

adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la 5 iulie 2020.			
Articolul 28 - Certificatul de omologare UE de tip (4) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații: (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip, inclusiv anexele sale; (b) redactează opisul dosarului de omologare astfel cum se menționează la articolul 26 alineatul (4); (c) emite producătorului, fără întârziere, certificatul de omologare UE de tip completat, precum și anexele sale.	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (3) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, Autoritatea de omologare efectuează următoarele operații: (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare național de tip, inclusiv anexele sale; (b) redactează descrierea dosarului de omologare conform prevederile art.22 alin.(4); (c) emite producătorului, certificatul de omologare de tip completat și anexele sale.	Compatibil	
Articolul 28 - Certificatul de omologare UE de tip (5) În cazul unei omologări UE de tip a cărei perioadă de valabilitate a fost limitată în conformitate cu articolul 39, cu articolul 43 sau cu partea III a anexei II sau cu privire la care anumite dispoziții din prezentul regulament sau din actele de reglementare enumerate în anexa II nu se aplică, certificatul de omologare UE de tip precizează restricțiile respective sau dispozițiile relevante care nu se aplică.	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (4) În cazul omologării de tip a cărei perioadă de valabilitate a fost limitată în sau cu privire la care anumite dispoziții din prezenta lege nu se aplică, certificatul de omologare de tip precizează restricțiile respective sau dispozițiile relevante care nu se aplică.	Compatibil	
Articolul 28 - Certificatul de omologare UE de tip (6) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare astfel cum se menționează la articolul 26 alineatul (4) cu menționarea rapoartelor de încercare menționate la articolul 30 în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care nu a fost emis niciun certificat de omologare UE de tip. Autoritatea de omologare identifică, de asemenea, precis în dosarul de omologare cerințele tehnice din actele de reglementare enumerate în anexa II pentru care a fost încercat vehiculul.	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (5) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, Autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu menționarea rapoartelor de încercare în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care nu a fost emis niciun certificat de omologare național de tip.	Compatibil	
	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (6) În sensul alin. (5), Autoritatea de omologare identifică exact în dosarul de omologare cerințele tehnice din actele de reglementare pentru care a fost încercat vehiculul.	Compatibil	Transpune art. 28 alin. (6) al Regulamentului UE

Articolul 28 - Certificatul de omologare UE de tip (7) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, autoritatea de omologare anexează la certificatul de omologare UE de tip o listă a actelor de reglementare relevante în conformitate cu modelul prezentat în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3).	Articolul 24. Certificatul de omologare de tip (7) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, Autoritatea de omologare anexează la certificatul de omologare de tip o listă a actelor de reglementare relevante în conformitate cu modelul aprobat.	Compatibil	
Articolul 29 - Dispoziții speciale privind omologările UE de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (1) O omologare UE de tip se acordă pentru un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care este în conformitate cu datele din dosarul informativ menționat la articolul 24 și care îndeplinește cerințele tehnice specificate în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (1) O omologare de tip se acordă pentru un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care este în conformitate cu datele din dosarul informativ și care îndeplinește cerințele tehnice specificate în actele de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 29 - Dispoziții speciale privind omologările UE de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (2) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea de tip suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se prevede o astfel de omologare de tip în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (2) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea de tip suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se prevede o astfel de omologare de tip în actele de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 29 - Dispoziții speciale privind omologările UE de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (3) În cazul în care o componentă sau o unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv conformitatea poate fi verificată numai în situația în care componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu părțile respective ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării UE de tip pentru componenta sau unitatea tehnică separată este limitat în consecință. În astfel de cazuri, certificatul de omologare UE de tip specifică orice restricții de utilizare a componentei sau a unității tehnice	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (3) În cazul în care o componentă sau o unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv conformitatea poate fi verificată numai în situația în care componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu părțile respective ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării naționale de tip pentru componenta sau unitatea tehnică separată este limitat în consecință.	Compatibil	

separate și precizează condițiile speciale de instalare a respectivei componente sau unități tehnice separate pe un vehicul. În cazul în care componenta sau unitatea tehnică separată respectivă este instalată pe un vehicul, autoritatea de omologare verifică, în momentul omologării vehiculului, respectarea de către componenta sau unitatea tehnică separată a tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile privind utilizarea sau condițiile de instalare.			
	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (4) În cazurile prevăzute la alin. (3), certificatul de omologare de tip specifică orice restricții de utilizare a componentei sau a unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de instalare a respectivei componente sau unități tehnice separate pe un vehicul.	Compatibil	
	Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate (5) În cazul în care componenta sau unitate tehnică separată prevăzută la alin. (3) și (4), este instalată pe un vehicul, Autoritatea de omologare verifică, în momentul omologării vehiculului, respectarea de către componenta sau unitatea tehnică separată a tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile privind utilizarea sau condițiile de instalare.	Compatibil	
Articolul 30 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (1) Pentru acordarea omologărilor UE de tip, autoritatea de omologare verifică conformitatea cu cerințele tehnice ale prezentului regulament prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice proprii.	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (1) Pentru acordarea omologărilor naționale de tip, autoritatea de omologare verifică conformitatea cu cerințele tehnice ale prezentei legi prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.	Compatibil	
Articolul 30 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (2) Elementele fundamentale ale testelor, inclusiv cerințele tehnice pentru care s-a verificat conformitatea prin încercări, se înregistrează într-un raport de încercare.	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (2) Elementele fundamentale ale testelor, inclusiv cerințele tehnice pentru care s-a verificat conformitatea prin încercări, se înregistrează într-un raport de încercare.	Compatibil	

Articolul 30 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii formatului rapoartelor de încercare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la 5 iulie 2020.	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de stabilire a formatului rapoartelor de încercare.	Compatibil	
Articolul 30 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (4) Producătorul pune la dispoziția autorităților de omologare și furnizează serviciilor tehnice în cauză vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate necesare în temeiul actelor de reglementare relevante enumerate în anexa II pentru efectuarea încercărilor prevăzute.	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (4) Producătorul pune la dispoziția Autorităților de omologare și furnizează serviciilor tehnice vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi, pentru efectuarea încercărilor prevăzute.	Compatibil	
Articolul 30 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (5) Sunt efectuate încercările necesare ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care sunt reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (5) Sunt efectuate acele încercări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care sunt necesare și reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.	Compatibil	
Articolul 30 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (6) În cazul în care pentru parametrii și condițiile folosite pentru efectuarea încercărilor adecvate menționate la alineatul (1) se prevede o gamă de valori, serviciile tehnice pot alege orice valoare din gama respectivă.	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (8) În cazul în care pentru parametrii și condițiile folosite pentru efectuarea încercărilor adecvate prevăzute la alin. (1) se prevede o gamă de valori, serviciile tehnice pot alege orice valoare din gama respectivă.	Compatibil	
Articolul 30 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (7) La cererea producătorului și cu acordul autorității de omologare, pot fi folosite metode de încercare virtuale, în conformitate cu anexa VIII, ca opțiuni alternative la încercările menționate la alineatul (1).	Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip (9) La cererea producătorului și cu acordul Autorității de omologare, pot fi folosite metode de încercare virtuale, în conformitate cu prevederile actelor de punere în aplicare a prezentei legi, ca opțiuni alternative la încercările necesare.	Compatibil	

Articolul 30 - Încercările necesare pentru omologarea UE de tip (8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei VIII pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare în cazul cărora un producător sau un serviciu tehnic poate utiliza metode de încercare virtuală, precum și a condițiilor specifice în temeiul cărora urmează să fie utilizate metodele de încercare virtuală respective.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 31 - Măsuri privind conformitatea producției (1) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip face demersurile necesare în temeiul anexei IV pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă producătorul fabrică vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat.	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (1) Autoritatea de omologare care acordă o omologare de tip, poate întreprinde măsurile necesare pentru a verifica, dacă producătorul fabrică vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat.	Compatibil	
	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (2) Măsurile indicate la alin.(1) pot fi întreprinse, în caz de necesitate, în cooperare cu autoritățile de omologare din state membre a Uniunii Europene.	Compatibil	
Articolul 31 - Măsuri privind conformitatea producției (2) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare de tip a întregului vehicul verifică conformitatea cu articolele 36 și 37 a unui număr de eșantioane de vehicule și de certificate relevant din punct de vedere statistic și controlează dacă datele din respectivele certificate de conformitate sunt corecte.	-	Compatibil	Este transpus în art. 27 alin. (3) din proiectul legii
Articolul 31 - Măsuri privind conformitatea producției (3) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip face demersurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol sunt în continuare adecvate, astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

separate în curs de fabricație să fie în continuare conforme cu tipul omologat, iar respectivele certificate de conformitate să respecte în continuare articolele 36 și 37.			
Articolul 31 - Măsuri privind conformitatea producției (4) Pentru a verifica dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se conformează tipului omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare pentru a efectua verificările și încercările pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia, care sunt necesare pentru omologarea UE de tip. În conformitate cu anexa IV, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a efectua astfel de verificări sau de încercări cu frecvența prevăzută în actele de reglementare enumerate în anexa II sau cel puțin o dată la trei ani dacă nu se specifică nicio frecvență în actele respective.	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (3) Autoritatea de omologare, pentru a verifica dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se conformează tipului omologat, ia măsurile necesare pentru a efectua verificările și încercările pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia, care sunt necesare pentru omologarea de tip.	Compatibil	
	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (4) În cazul prevăzut la alin.(3), Autoritatea de omologare întreprinde măsurile necesare, pentru a efectua verificările corespunzătoare sau încercări cu frecvența prevăzută în actele de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 31 - Măsuri privind conformitatea producției (5) Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se conformează tipului omologat, autoritatea de omologare sau serviciile tehnice: (a) dacă în procedurile de încercare descrise în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II se prevede o gamă de valori, stabilește valorile în mod aleatoriu din gama prevăzută atunci când efectuează verificări sau încercări; și (b) are acces la software, algoritmi, documentație și orice informații suplimentare în conformitate cu articolul 25 alineatul (4).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 31 - Măsuri privind conformitatea producției (6) Autoritatea de omologare care a acordat o omologare UE de tip face demersurile necesare pentru a verifica dacă producătorul respectă obligațiile prevăzute în capitolul XIV.	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (5) Autoritatea de omologare în cazul omologării de tip întreprinde măsurile necesare pentru a verifica dacă producătorul respectă obligațiile prevăzute în actele de	Compatibil	

Aceasta verifică, în special, dacă, în scopul respectării respectivelor obligații, producătorul a modificat sau a completat informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.	punere în aplicare a prezentei legi, în special, dacă în scopul respectării respectivelor obligații, producătorul a modificat sau a completat informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.		
Articolul 31 - Măsuri privind conformitatea producției (7) Atunci când o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip stabilește că producătorul nu mai produce vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate în conformitate cu tipul omologat sau cu cerințele prezentului regulament sau stabilește că certificatele de conformitate nu mai sunt conforme cu articolele 36 și 37 chiar dacă producția continuă, aceasta face demersurile necesare pentru a se asigura că se respectă cu strictețe măsurile de asigurare a conformității producției sau retrage omologarea de tip. Autoritatea de omologare poate decide să ia toate măsurile restrictive necesare în conformitate cu capitolul XI.	Articolul 27. Măsuri privind conformitatea producției (6) În cazurile când Autoritatea de omologare, după acordarea omologării de tip, stabilește că producătorul nu mai produce vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate în conformitate cu tipul omologat sau cu cerințele prezentei legi sau stabilește că certificatele de conformitate nu mai sunt conforme cu prevederile articolelor 34 și 35 chiar dacă producția continuă, aceasta face demersurile necesare și se asigura că producătorul se respectă și se conformează măsurilor de asigurare a conformității producției sau în caz contrar poate aplica măsuri restrictive necesare în conformitate cu prevederile actelor de punere în aplicare a prezentei legi, inclusiv retragerea omologării de tip.	Compatibil	
Articolul 31 - Măsuri privind conformitatea producției (8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei IV pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice și în materie de reglementare prin actualizarea procedurilor privind conformitatea producției.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 32 - Tarife (1) Tarifele pentru activitățile de omologare UE de tip se percep de la producătorii care au depus o cerere pentru omologarea UE de tip în statul membru în cauză. Statele membre se asigură că sunt puse la dispoziție suficiente resurse pentru a acoperi costurile aferente activităților de supraveghere a pieței. Fără a aduce atingere dreptului intern, aceste costuri pot fi acoperite prin tarife care pot fi percepute de către statul membru în care sunt introduse pe piață vehiculele.	Articolul 28. Finanțarea activităților de omologare (1) Tarifele pentru activitățile de omologare de tip se percep de la producătorii care au depus o cerere pentru omologarea de tip în Republica Moldova.	Compatibil	
	Articolul 28. Finanțarea activităților de omologare	Compatibil	Transpune art. 32 alin. (1) al

	(2) Activitatea Autorității de supraveghere a pieței este finanțată din contul și în limita alocată în acest scop din bugetul de stat.		Regulamentu lui UE
Articolul 32 - Tarife (2) Statele membre pot percepe tarife administrative de la serviciile tehnice care solicită să fie desemnate pentru a acoperi, integral sau parțial, costurile aferente activităților exercitate de autoritățile naționale responsabile de serviciile tehnice în conformitate cu prezentul regulament.	Articolul 28. Finanțarea activităților de omologare (3) Se pot percepe tarife administrative de la serviciile tehnice care solicită desemnarea, pentru acoperirea costurilor aferente evaluării, desemnării și monitorizării acestora.	Compatibil	
	Articolul 28. Finanțarea activităților de omologare (4) Veniturile obținute din tarifele prevăzute la alin. (1) și alin. (3) se încasează de către Autoritatea de omologare și se utilizează conform destinațiilor aprobate pentru asigurarea desfășurării activităților prevăzute de prezenta lege.	Compatibil	Transpune art. 32 alin. (2) al Regulamentu lui UE
Articolul 33 - Dispoziții generale privind modificările omologărilor UE de tip (1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip cu privire la orice modificare a datelor din dosarul de omologare menționat la articolul 26 alineatul (4), inclusiv orice schimbare în dosarul cu documentația extinsă în temeiul actelor de reglementare enumerate în anexa II. Autoritatea de omologare decide dacă respectiva schimbare necesită o modificare, sub forma unei revizui sau a unei extinderi a omologării UE de tip, în conformitate cu articolul 34, sau dacă respectiva schimbare necesită o nouă omologare UE de tip.	Articolul 29. Modificările omologării de tip (1) Producătorul informează fără întârziere Autoritatea de omologare, în cazul omologării de tip, cu privire la orice modificare a datelor din dosarul de omologare, inclusiv orice schimbare în dosarul cu documentația extinsă în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 29. Modificările omologării de tip (2) Autoritatea de omologare: a) decide dacă schimbarea prevăzută la alin. (1) necesită o modificare, sub forma unei revizui sau a unei extinderi a omologării naționale de tip, în conformitate cu art.30, sau dacă respectiva schimbare necesită o nouă omologare de tip. b) în cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare de tip trebuie acordată.	Compatibil	

Articolul 33 - Dispoziții generale privind modificările omologărilor UE de tip (2) O cerere pentru o modificare trebuie să fie înaintată doar autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip existentă.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 33 - Dispoziții generale privind modificările omologărilor UE de tip (3) În cazul în care o autoritate de omologare constată că o modificare necesită repetarea inspecțiilor sau a încercărilor, aceasta informează producătorul în consecință.	Articolul 29. Modificările omologării de tip (3) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că o modificare necesită repetarea inspecțiilor sau a încercărilor, aceasta informează producătorul despre acest fapt.	Compatibil	
Articolul 33 - Dispoziții generale privind modificările omologărilor UE de tip (4) În cazul în care o autoritate de omologare constată, pe baza inspecțiilor sau a încercărilor prevăzute la alineatul (3) de la prezentul articol, că sunt îndeplinite în continuare cerințele pentru omologarea UE de tip, se aplică procedurile menționate la articolul 34.	Articolul 29. Modificările omologării de tip (4) În cazul în care Autoritatea de omologare constată, pe baza inspecțiilor sau a încercărilor prevăzute la alin.(3), că sunt îndeplinite în continuare cerințele pentru omologarea de tip, se aplică procedurile prevăzută la art.30.	Compatibil	
Articolul 33 - Dispoziții generale privind modificările omologărilor UE de tip (5) În cazul în care consideră că modificările în ceea ce privește datele din dosarul de omologare nu pot fi acoperite de o extindere a omologării de tip existente, autoritatea de omologare refuză să modifice omologarea UE de tip și dispune solicitarea de către producător a unei noi omologări UE de tip.	Articolul 29. Modificările omologării de tip (5) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei să considere că modificările în ceea ce privește datele din dosarul de omologare nu pot fi acoperite de o extindere a omologării de tip existente, aceasta refuză să modifice omologarea de tip și dispune solicitarea de către producător a unei noi omologări de tip.	Compatibil	
Articolul 34 - Revizuirile și extinderile omologărilor UE de tip (1) O modificare este considerată o „revizuire” în cazul în care o autoritate de omologare constată că, în pofida modificării datelor din dosarul de omologare prevăzut la articolul 26 alineatul (4), respectivul tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată îndeplinește în continuare cerințele aplicabile pentru respectivul tip și că, prin urmare, nu este necesară repetarea niciunei inspecții sau încercări. În acest caz, autoritatea de omologare emite paginile revizuite din dosarul de omologare, după caz și fără întârziere, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii emiteri sau emite o versiune actualizată,	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (1) O modificare este considerată o „revizuire” în cazul în care Autoritatea de omologare constată că, în pofida modificării datelor din dosarul de omologare, respectivul tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată îndeplinește în continuare cerințele aplicabile pentru tipul respectiv și că, prin urmare, nu este necesară repetarea inspecției sau încercării.	Compatibil	

consolidată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor.			
	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (2) În cazul prevăzut la alin.(1), Autoritatea de omologare emite paginile revizuite din dosarul de omologare, după caz: a) marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii emiteri; sau b) emite o versiune actualizată, consolidată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor.	Compatibil	Transpune art. 34 alin. (1) al Regulamentului UE
Articolul 34 - Revizuirile și extinderile omologărilor UE de tip (2) Modificarea este considerată o „extindere” atunci când autoritatea de omologare consideră că datele din dosarul de omologare au fost modificate și în oricare dintre următoarele situații: (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări pentru a verifica respectarea în continuare a cerințelor pe care s-a bazat actuala omologare UE de tip; (b) a fost modificată oricare dintre informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor acestuia; sau (c) pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată, intră în vigoare noi cerințe, în conformitate cu orice act de reglementare enumerat în anexa II. În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat de omologare UE de tip actualizat, care este însoțit de un număr de extindere, care crește odată cu numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri și, după caz, durata de valabilitate.	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (3) Modificarea este considerată o „extindere” atunci când Autoritatea de omologare are temei să considere că datele din dosarul de omologare au fost modificate și în oricare dintre următoarele situații: a) sunt necesare noi inspecții sau încercări pentru a verifica respectarea în continuare a cerințelor pe care s-a bazat actuala omologare de tip; b) a fost modificată oricare dintre informațiile din certificatul de omologare de tip, cu excepția anexelor acestuia; sau c) pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată, intră în vigoare noi cerințe.	Compatibil	
	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (4) În cazul unei extinderi conform prevederilor alin. (2), Autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat de omologare național de tip actualizat: a) care este însoțit de un număr de extindere; b) care crește odată cu numărul de extinderi succesive deja acordate;	Compatibil	Transpune art. 34 alin. (2) al Regulamentului UE

	c) care specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri; d) prevede durata de valabilitate, dacă este aplicabil.		
Articolul 34 - Revizuirile și extinderile omologărilor UE de tip (3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate ale dosarului de omologare sau o versiune consolidată și actualizată a acestuia, opisul dosarului de omologare este modificat în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuii sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (5) În toate cazurile când sunt emise pagini modificate ale dosarului de omologare sau o versiune consolidată și actualizată a acestuia, descrierea dosarului de omologare este modificat în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuii sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.	Compatibil	
Articolul 34 - Revizuirile și extinderile omologărilor UE de tip (4) Nu este necesară nicio extindere a omologării de tip a unui tip de vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alineatul (2) litera (c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.	Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip (6) Nu este necesară nicio extindere a omologării de tip a unui tip de vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alin.(3) lit.(c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.	Compatibil	
Articolul 35 - Încetarea valabilității (1) La șapte ani de la ultima actualizare a dosarului de omologare în cazul unui certificat de omologare UE de tip a întregului vehicul pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 și la 10 ani pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3 și O, autoritatea de omologare de tip verifică dacă tipul de vehicul respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv. În cazul în care autoritatea de omologare efectuează verificarea menționată la primul paragraf de la prezentul alineat, nu este necesar ca încercările menționate la articolul 30 să fie repetate.	Articolul 31. Încetarea valabilității (1) Omologarea de tip se eliberează: a) conform termenelor prevăzute în alin. (2) pentru vehiculele prevăzute în art.2 alin.(1) lit.a). b) pe durată nelimitată pentru vehiculele prevăzute în art.2 alin.(1) lit.b).	Compatibil	
	Articolul 31. Încetarea valabilității (2) La șapte ani de la ultima actualizare a dosarului de omologare în cazul unui certificat de omologare națională de tip a întregului vehicul pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 și la 10 ani pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3 și O, autoritatea de omologare de tip verifică dacă	Compatibil	Transpune art. 35 alin. (1) al Regulamentu lui UE

	tipul de vehicul respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv.		
	Articolul 31. Încetarea valabilității (3) În cazul în care Autoritatea de omologare efectuează verificarea prevăzută la alin.(2), nu este necesar ca încercările prevăzute la art.26 să fie repetate.	Compatibil	Transpune art. 35 alin. (1) al Regulamentului UE
Articolul 35 - Încetarea valabilității (2) Omologarea UE de tip își încetează valabilitatea în fiecare dintre următoarele cazuri: (a) atunci când pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată devin obligatorii noi cerințe pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatriculare sau punerea în funcțiune, iar omologarea UE de tip nu poate fi extinsă pentru motivele prevăzute la articolul 34 alineatul (2) litera (c); (b) atunci când o verificare efectuată în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol constată că vehiculul nu respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv; (c) atunci când producția de vehicule în conformitate cu tipul omologat de vehicul este oprită definitiv în mod voluntar, fapt considerat a surveni atunci când niciun vehicul de tipul în cauză nu a fost fabricat în cei doi ani precedenți; cu toate acestea, astfel de omologări de tip își mențin valabilitatea în scopul înmatriculării sau al punerii în funcțiune atât timp cât nu se aplică litera (a) din prezentul alineat; (d) în cazul în care omologarea UE de tip a fost retrasă în conformitate cu articolul 31 alineatul (7); (e) în cazul în care valabilitatea certificatului de omologare UE de tip expiră din cauza unei restricții menționate la articolul 39 alineatul (6); (f) în cazul în care omologarea de tip s-a dovedit a fi bazată pe declarații false, rezultate falsificate ale încercării sau în cazul în care nu au fost dezvăluite date care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.	Articolul 31. Încetarea valabilității (4) Omologarea națională de tip își încetează valabilitatea în cazul survenirii oricărui din următoarele cazuri: a) atunci când pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată devin obligatorii noi cerințe pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatriculare sau punerea în exploatare, iar omologarea națională de tip nu poate fi extinsă din motivele prevăzute la art.30 alin.(3) lit.(c); b) atunci când o verificare efectuată în conformitate cu alineatele (1) și (2), constată că vehiculul nu respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv; c) atunci când producția de vehicule în conformitate cu tipul omologat de vehicul este oprită definitiv în mod voluntar, fapt considerat a surveni atunci când niciun vehicul de tipul în cauză nu a fost fabricat în cei doi ani precedenți; cu toate acestea, astfel de omologări de tip își mențin valabilitatea în scopul înmatriculării sau al punerii în exploatare atât timp cât nu se aplică litera (a); d) în cazul în care omologarea națională de tip a fost retrasă în conformitate cu art. 27 alin.(6); e) în cazul în care valabilitatea certificatului de omologare națională de tip expiră din cauza unor motive și restricții prevăzute la art.37 alin.(8); f) în cazul în care omologarea de tip s-a dovedit a fi bazată pe declarații false, rezultate falsificate ale încercării sau în cazul în care nu au fost dezvăluite date care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.	Compatibil	
Articolul 35 - Încetarea valabilității (3) În cazul în care omologarea de tip a întregului vehicul pentru o singură variantă a unui tip de vehicul sau pentru o	Articolul 31. Încetarea valabilității (5) În cazul în care omologarea de tip a întregului vehicul pentru o singură variantă a unui tip de vehicul sau pentru o	Compatibil	

singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea de tip a întregului vehicul pentru tipul de vehicul respectiv își încetează valabilitatea numai în ceea ce privește varianta sau versiunea respectivă.	singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea de tip a întregului vehicul pentru tipul de vehicul respectiv își încetează valabilitatea doar în privința variantei sau versiunii respective.		
Articolul 35 - Încetarea valabilității (4) În cazul în care producția unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este oprită definitiv, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip respectivă. În termen de o lună de la primirea notificării menționate la primul alineat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru tipul de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre.	Articolul 31. Încetarea valabilității (6) În cazul în care producția unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este oprită definitiv, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip respectivă.	Compatibil	
	Articolul 31. Încetarea valabilității (7) În termen de o lună de la primirea notificării prevăzute la alin. (6), Autoritatea de omologare poate informa autoritățile de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene.	Compatibil	Transpune art. 35 alin. (4) al Regulamentului UE
Articolul 35 - Încetarea valabilității (5) În cazul în care un certificat de omologare UE de tip este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip.	Articolul 31. Încetarea valabilității (8) În cazul în care un certificat de omologare de tip este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul este obligat să notifice despre acest fapt Autorității de omologare.	Compatibil	
Articolul 35 - Încetarea valabilității (6) La primirea notificării efectuate de producător, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică de îndată autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei toate informațiile relevante pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz. În ceea ce privește vehiculele, comunicarea menționată la primul paragraf de la prezentul alineat precizează data la care a	Articolul 31. Încetarea valabilității (9) La primirea notificării efectuate de producător conform alin.(7), Autoritatea de omologare poate comunica autorităților de omologare ale statelor membre a Uniunii Europene toate informațiile relevante pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz.	Compatibil	

fost fabricat vehiculul și numărul de identificare („VIN”) al acestuia, astfel cum este definit la articolul 2 punctul (2) din Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei (6), corespunzătoare ultimului vehicul produs.			
	Articolul 31. Încetarea valabilității (10) În ceea ce privește vehiculele, comunicarea prevăzută la alin.(8), precizează data la care a fost fabricat vehiculul și numărul de identificare („VIN”) al acestuia, corespunzătoare ultimului vehicul produs.	Compatibil	Transpune art. 35 alin. (6) al Regulamentului UE
Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (1) Producătorul emite un certificat de conformitate, sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat. În acest scop, producătorul folosește modelul prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (4). Certificatul de conformitate pe suport de hârtie descrie principalele caracteristici ale vehiculului, precum și performanțele tehnice ale acestuia în termeni concreți. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie include data de fabricație a vehiculului. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie este conceput astfel încât să prevină falsificarea. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se înmânează gratuit cumpărătorului odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (1) Producătorul emite un certificat de conformitate sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat, de un model prevăzut în actele de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (2) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie este conceput astfel încât să prevină falsificarea și: a) descrie principalele caracteristici ale vehiculului, precum și performanțele tehnice ale acestuia în termeni concreți; b) include data de fabricație a vehiculului; c) se înmânează gratuit cumpărătorului odată cu vehiculul, iar înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere	Compatibil	Transpune art. 36 alin. (1) al Regulamentului UE

	explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.		
Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (2) Începând cu 5 iulie 2026, producătorul este scutit de obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol de a emite certificatul de conformitate pe suport de hârtie care să însoțească fiecare vehicul, dacă producătorul pune la dispoziție certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic în conformitate cu articolul 37 alineatul (1).	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (3) Emiterea de către producător a certificatului de conformitate sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul, este opțională, cu condiția că acesta pune la dispoziție un certificat de conformitate în format electronic.	Compatibil	
Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (3) Pentru o perioadă de 10 ani începând cu data la care a fost fabricat vehiculul, producătorul emite, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate pe suport de hârtie, contra unei plăți care nu depășește costul de emiteră a duplicatului certificatului. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (4) Pentru o perioadă de 10 ani începând cu data la care a fost fabricat vehiculul, producătorul emite, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate pe suport de hârtie, contra unei plăți care nu depășește costul de emiteră a duplicatului certificatului. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.	Compatibil	
Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind certificatul de conformitate pe suport de hârtie care includ, în special: (a) modelul certificatului de conformitate; (b) elementele de securitate pentru a împiedica falsificarea certificatului de conformitate; și (c) specificația privind modalitatea de semnare a certificatului de conformitate. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă înainte de 1 septembrie 2020.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de punere în aplicare privind certificatul de conformitate pe suport de hârtie care includ: a) modelul certificatului de conformitate; b) elementele de securitate pentru a împiedica falsificarea certificatului de conformitate; c) specificația privind modalitatea de semnare a certificatului de conformitate.	Compatibil	

Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (5) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se redactează în cel puțin una dintre limbile oficiale ale Uniunii.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (6) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se redactează în limbă română și limba engleză	Compatibil	
Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (6) Persoana sau persoanele autorizate să semneze certificate de conformitate pe suport de hârtie fac parte din personalul producătorului și sunt autorizate în mod corespunzător să angajeze responsabilitatea juridică a producătorului cu privire la proiectarea și la fabricația vehiculului sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (7) Persoana autorizată să semneze certificatul de conformitate pe suport de hârtie face parte din personalul producătorului și este autorizată în mod corespunzător să reprezinte asumarea responsabilității juridice a producătorului cu privire la proiectarea și la fabricația vehiculului sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.	Compatibil	
Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (7) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament sau de oricare dintre actele de reglementare enumerate în anexa II.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (8) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului altele decât cele prevăzute de prezenta lege și de actele pentru punerea în aplicare a acesteia.	Compatibil	
Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (8) În cazul unui vehicul de bază incomplet, producătorul completează doar respectivele rubrici din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care sunt relevante în ceea ce privește gradul de completare al vehiculului.	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (9) În cazul unui vehicul de bază incomplet, producătorul completează doar rubricile din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care sunt relevante în ceea ce privește gradul de completare al vehiculului.	Compatibil	
Articolul 36 - Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (9) În cazul unui vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar respectivele rubrici din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care privesc adăugirile sau modificările efectuate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează toate certificatele de	Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie (10) În cazul unui vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar rubricile din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care privesc adăugirile sau modificările efectuate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează toate certificatele de conformitate pe suport de hârtie care au fost emise în etapele anterioare.	Compatibil	

conformitate pe suport de hârtie care au fost emise în etapele anterioare.			
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (1) Fără a aduce atingere articolului 36 alineatul (1), începând cu 5 iulie 2026, producătorul pune certificatul de conformitate la dispoziție, gratuit și fără nicio întârziere nejustificată după data de fabricație a vehiculului, autorității de omologare care a acordat, sub formă de date structurate în format electronic, omologarea de tip pentru întregul vehicul, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8) de la prezentul articol.	Articolul 35. Certificatul de conformitate în format electronic (1) Fără a aduce atingere art.34 alin.(1), producătorul poate pune la dispoziția Autorității de omologare, sub formă de date structurate în format electronic, omologarea de tip pentru întregul vehicul, în conformitate cu actele de punere în aplicare prevăzute la alin.(4), astfel încât certificatul de conformitate poate fi accesat de către Autoritatea de supraveghere a pieței și de către autoritățile responsabile cu înmatricularea.	Compatibil	
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (2) Fără a aduce atingere articolului 36 alineatul (1), orice producător poate decide să pună certificatul de conformitate la dispoziție în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol înainte de 5 iulie 2026.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (3) Autoritatea de omologare pune la dispoziție certificatul de conformitate sub formă de date structurate, în format electronic în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8), astfel încât certificatul de conformitate poate fi accesat de către autoritățile de omologare, de către autoritățile de supraveghere a pieței și de către autoritățile responsabile cu înmatricularea din statele membre, precum și de către Comisie.	-	Compatibil	
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (4) Statele membre pot exonera producătorii de obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol în ceea ce privește tipurile de vehicule care dețin certificatul de omologare națională de tip pentru vehicule fabricate în serii mici, în conformitate cu articolul 42.	Articolul 35. Certificatul de conformitate în format electronic (2) În privința tipurilor de vehicule care dețin certificatul de omologare de tip a unui stat membru al Uniunii Europene, pentru vehicule fabricate în serii mici, Autoritatea de omologare poate exonera producătorii de obligația prevăzută la alin. (1), conform condițiilor stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	

Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (5) Autoritatea de omologare care primește certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8) de la prezentul articol oferă acces numai pentru citirea certificatului de conformitate astfel cum se prevede la articolul 12 alineatul (2). În cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, astfel de acces se oferă producătorului din etapa ulterioară.	Articolul 35. Certificatul de conformitate în format electronic (3) Autoritatea de omologare care primește certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, oferă acces numai pentru citirea certificatului de conformitate, iar în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, astfel de acces se oferă producătorului din etapa ulterioară.	Compatibil	
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (6) Orice schimb de date în conformitate cu prezentul articol se realizează prin intermediul protocoalelor de schimb securizat de date.	-	Compatibil	
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (7) Statele membre stabilesc organizarea și structura rețelei lor de date pentru a permite primirea, începând cu 1 septembrie 2025, a datelor din cadrul certificatelor de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (8), de preferință prin utilizarea sistemelor existente pentru schimbul de date structurate.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (8) Ținând cont de datele care trebuie să apară pe certificatul de conformitate pe suport de hârtie, Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind certificatele de conformitate sub formă de date structurate în format electronic care includ, în special: (a) formatul și structura de bază ale elementelor de date din cadrul certificatelor de conformitate în format electronic și mesajele utilizate în cadrul schimbului; (b) cerințele minime privind schimbul securizat de date, inclusiv prevenirea corupției datelor și a folosirii abuzive a	Articolul 35. Certificatul de conformitate în format electronic (4) Ținând cont de datele care sunt indicate în certificatul de conformitate pe suport de hârtie, Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare privind certificatele de conformitate sub formă de date structurate în format electronic care includ: a) formatul și structura de bază ale elementelor de date din cadrul certificatelor de conformitate în format electronic și mesajele utilizate în cadrul schimbului; b) cerințele minime privind schimbul securizat de date, inclusiv prevenirea corupției datelor și a folosirii abuzive a	Compatibil	

datelor și măsurile de garantare a autenticității datelor electronice, cum ar fi utilizarea semnăturii digitale; (c) modalitățile pentru schimbul de date din cadrul certificatului de conformitate în format electronic; (d) cerințele minime pentru identificatorul unic specific vehiculului și pentru formatul informațiilor pentru cumpărător în conformitate cu alineatul (5); (e) accesul numai pentru citire menționat la alineatul (5); (f) derogări pentru producătorii de anumite categorii de vehicule și tipuri de vehicule produse în serii mici. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă înainte de 1 septembrie 2020.	datelor și măsurile de garantare a autenticității datelor electronice, cum ar fi utilizarea semnăturii digitale; c) modalitățile pentru schimbul de date din cadrul certificatului de conformitate în format electronic; d) cerințele minime pentru identificatorul unic specific vehiculului și pentru formatul informațiilor pentru cumpărător; e) accesul, menționat la alin. (3), doar pentru citire; f) derogări pentru producătorii de anumite categorii de vehicule și tipuri de vehicule produse în serii mici.		
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (9) Statele membre sunt în măsură să facă schimb de certificate de conformitate în format electronic în conformitate cu prezentul articol cu celelalte state membre începând cu 5 iulie 2026.	Articolul 35. Certificatul de conformitate în format electronic (5) Autoritatea de omologare poate face schimb de certificate de conformitate în format electronic cu state membre ale Uniunii Europene în exercitarea funcțiilor și atribuțiilor sale, în condițiile prezentului articol.	Compatibil	
Articolul 37 - Certificatul de conformitate în format electronic (10) Începând cu 5 iulie 2026, producătorul emite un duplicat al certificatului de conformitate pe suport de hârtie în cazuri excepționale, la cererea unei autorități naționale	-	Compatibil	
Articolul 38 - Plăcuțele producătorului și plăcuțele suplimentare ale producătorului, marcaje și mărcile de omologare de tip ale componentelor sau ale unităților tehnice separate (1) Producătorul unui vehicul aplică pe fiecare vehicul fabricat în conformitate cu tipul omologat o plăcuță a producătorului și, dacă este cazul, plăcuțe suplimentare, indicații sau simboluri, cu marcajele prevăzute în temeiul prezentului regulament și în actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.	Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare (1) Producătorul unui vehicul aplică pe fiecare vehicul fabricat în conformitate cu tipul omologat: a) o plăcuță a producătorului; b) plăcuțe suplimentare, indicații sau simboluri, cu marcajele prevăzute în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	

Articolul 38 - Plăcuțele producătorului și plăcuțele suplimentare ale producătorului, marcaje și mărcile de omologare de tip ale componentelor sau ale unităților tehnice separate (2) Producătorul unei componente sau al unei unități tehnice separate aplică pe fiecare componentă și unitate tehnică separată fabricată în conformitate cu tipul omologat, indiferent dacă aceasta face parte dintr-un sistem, marca de omologare de tip prevăzută de actele de reglementare relevante enumerate în anexa II. În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul fixează pe componenta sau unitatea tehnică separată cel puțin denumirea comercială sau marca comercială a producătorului, precum și numărul tipului sau un număr de identificare.	Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare (2) Producătorul unei componente sau al unei unități tehnice separate aplică pe fiecare componentă și unitate tehnică separată fabricată în conformitate cu tipul omologat, indiferent dacă aceasta face parte dintr-un sistem: a) marca de omologare de tip prevăzută de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi sau al regulamentului CEE-ONU aplicabil; b) cel puțin denumirea comercială sau marca comercială a producătorului, precum și numărul tipului sau un număr de identificare, în cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, pe componenta sau unitatea tehnică separată respectivă.	Compatibil	
Articolul 38 - Plăcuțele producătorului și plăcuțele suplimentare ale producătorului, marcaje și mărcile de omologare de tip ale componentelor sau ale unităților tehnice separate (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru marca de omologare UE de tip. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la 5 iulie 2020.	Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare (3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru marca de omologare națională de tip.	Compatibil	
Articolul 38 - Plăcuțele producătorului și plăcuțele suplimentare ale producătorului, marcaje și mărcile de omologare de tip ale componentelor sau ale unităților tehnice separate (4) Operatorii economici introduc și pun la dispoziție pe piață numai vehicule, componente și unități tehnice separate care sunt marcate în conformitate cu prezentul regulament.	Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare (4) Operatorii economici introduc și pun la dispoziție pe piață doar acele vehicule, componente și unități tehnice separate care sunt marcate în conformitate cerințele din prezenta lege.	Compatibil	
Articolul 39 - Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (1) Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează tehnologii sau concepte noi, care	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (1) Producătorul poate solicita o omologare de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează tehnologii sau concepte noi, care	Compatibil	

sunt incompatibile cu unul sau mai multe dintre actele de reglementare enumerate în anexa II.	nu sunt conforme cu prevederile prezentei legi sau ale actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi.		
Articolul 39 - Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (2) Autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare: (a) cererea de omologare UE de tip precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele noi în cauză determină incompatibilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate cu unul sau mai multe dintre actele de reglementare enumerate în anexa II; (b) în cererea de omologare UE de tip sunt descrise implicațiile pentru siguranță și pentru mediu ale tehnologiilor sau ale conceptelor noi și măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogarea, este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent; (c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția de la litera (b).	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (2) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip prevăzută la alin.(1) dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții: a) cererea de omologare de tip precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele noi în cauză determină incompatibilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi; b) în cererea de omologare de tip sunt descrise: 1) implicațiile pentru siguranță și pentru mediu ale tehnologiilor sau ale conceptelor noi; 2) măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogarea, este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent; c) sunt prezentate rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția de la litera (b), însoțite de descrierile relevante.	Compatibil	
Articolul 39 - Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (3) Acordarea omologărilor UE de tip prin derogare în cazul tehnologiilor sau al conceptelor noi face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide cu privire la acordarea autorizației menționate la primul paragraf de la prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (3) Acordarea omologărilor de tip prin derogare în cazul tehnologiilor sau al conceptelor noi face obiectul unei proceduri expres stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de punere în aplicare pentru stabilirea procedurii cu privire la acordarea dreptului prevăzut la alin. (1).	Compatibil	Transpune art. 39 alin. (3) al Regulamentului UE
Articolul 39 - Derogări pentru tehnologii sau concepte noi	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi	Compatibil	

(4) Până la adoptarea de către Comisie a actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (3), autoritatea de omologare poate acorda o omologare UE de tip provizorie, valabilă numai pe teritoriul statului membru al autorității de omologare respective, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată. Autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și celelalte state membre în legătură cu aceasta prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2). Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată ale omologării UE de tip figurează în titlul certificatului de omologare UE de tip și în titlul certificatului de conformitate.	(5) Autoritatea de omologare poate acorda o omologare de tip provizorie, valabilă numai pe teritoriul Republicii Moldova, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată.		
	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (6) Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată ale omologării de tip figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate.	Compatibil	Transpune art. 39 alin. (4) al Regulamentului UE
Articolul 39 - Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (5) Autoritățile de omologare ale altor state membre pot accepta pe teritoriul național omologarea UE de tip provizorie menționată la alineatul (4), cu condiția să informeze în scris autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip provizorie cu privire la acceptarea lor.	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (7) Autoritatea de omologare poate accepta pe teritoriul Republicii Moldova omologarea UE de tip provizorie.	Compatibil	
Articolul 39 - Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (6) După caz, actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3) precizează dacă autorizațiile fac obiectul vreunei restricții, în special în ceea ce privește numărul maxim de vehicule care intră sub incidența autorizației. În toate cazurile, omologarea UE de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (8) Actele de punere în aplicare menționate la alin.(3) stabilesc dacă autorizațiile fac obiectul vreunei restricții, în special în ceea ce privește numărul maxim de vehicule care intră sub incidența autorizației.	Compatibil	
	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (9) În toate cazurile, omologarea națională de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.	Compatibil	Transpune art. 39 alin. (6) al Regulamentului UE
Articolul 39 - Derogări pentru tehnologii sau concepte noi	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi	Compatibil	

(7) În cazul în care, prin actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3), Comisia refuză acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată titularul omologării UE de tip provizorii menționate la alineatul (4) că omologarea UE de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data actului de punere în aplicare. Cu toate acestea, vehiculele care au fost produse în conformitate cu omologarea UE de tip provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în orice stat membru care a acceptat omologarea UE de tip provizorie în conformitate cu alineatul (5).	(10) În cazul în care, acordarea autorizației este refuzată, Autoritatea de omologare informează titularul omologării de tip provizorii că omologarea de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data actului de punere în aplicare.		
	Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi (11) Vehiculele care au fost produse în conformitate cu omologarea de tip provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Republica Moldova dacă a acceptat omologarea de tip provizorie.	Compatibil	Transpune art. 39 alin. (7) al Regulamentului UE
Articolul 40 - Adaptarea ulterioară a actelor de reglementare (1) În cazul în care Comisia a autorizat acordarea unei omologări UE de tip în temeiul articolului 39, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea actelor de reglementare în cauză la ultimele evoluții tehnologice. În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 39 se referă la un regulament ONU, Comisia avansează propuneri pentru a modifica regulamentul ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.	Articolul 38. Ajustarea cadrului de reglementare (1) În cazul în care a fost acordată omologarea de tip provizoriu în temeiul art.37, autoritatea prevăzută la art. 37 alin.(4) ia imediat măsurile necesare pentru modificarea actelor normative în cauză la ultimele evoluții tehnologice, în sensul ridicării restricțiilor.	Compatibil	
	Articolul 38. Ajustarea cadrului de reglementare (2) În cazul în care derogarea acordată în temeiul art.37 se referă la un regulament ONU, Organul central de specialitate din domeniul transporturilor înaintează propuneri pentru modificarea regulamentulului ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.	Compatibil	Transpune art. 40 alin. (1) al Regulamentului UE
Articolul 40 - Adaptarea ulterioară a actelor de reglementare	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse

(2) De îndată ce actele de reglementare relevante sunt modificate, orice restricție cuprinsă în actele de punere în aplicare menționate la articolul 39 alineatul (3) este ridicată.			prin actele de implementare a Legii
Articolul 40 - Adaptarea ulterioară a actelor de reglementare (3) În cazul în care nu au fost întreprinse măsurile necesare adaptării actelor de reglementare menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, Comisia poate adopta, la cererea statului membru care a acordat omologarea UE de tip provizorie, acte de punere în aplicare cu privire la decizia de a autoriza extinderea valabilității omologării UE de tip provizorii. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 41 - Omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici (1) La solicitarea producătorului și în limitele cantitative anuale aferente categoriilor de vehicule M, N și O prevăzute în anexa V partea A punctul 1, statele membre acordă o omologare UE de tip pentru un tip de vehicul fabricat în serie mică care îndeplinește cel puțin cerințele tehnice prevăzute în anexa II partea I apendicele 1.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 41 - Omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici (2) Alineatul (1) nu se aplică vehiculelor cu destinație specială.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 41 - Omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici (3) Certificatului de omologare UE de tip pentru vehicule produse în serii mici i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea UE de tip și a cerințelor pe care vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată le respectă.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Articolul 41 - Omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici (4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatele de omologare UE de tip pentru vehiculele produse în serii mici. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 41 - Omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici (5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei II partea I apendicele 1 în vederea stabilirii cerințelor tehnice pentru categoriile de vehicule M, N și O și a modificării în mod corespunzător a anexei V partea A punctul 1 în ceea ce privește limitele cantitative anuale.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 42 - Omologarea națională de tip a vehiculelor produse în serii mici (1) Producătorii pot solicita o omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici în cadrul limitelor cantitative anuale stabilite în anexa V partea A punctul 2. Limitele respective se aplică punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în funcțiune a vehiculelor din tipul omologat pe piața fiecărui stat membru într-un an dat.	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (1) Producătorii pot solicita o omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici.	Compatibil	
Articolul 42 - Omologarea națională de tip a vehiculelor produse în serii mici (2) Statele membre pot decide să exonereze orice tip de vehicul menționat la alineatul (1) de obligația de a respecta una sau mai multe dintre cerințele prezentului regulament sau una sau mai multe dintre cerințele prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II, cu condiția ca statele membre respective să fi prevăzut cerințe alternative relevante.	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (2) Autoritatea de omologare poate decide să exonereze orice tip de vehicul prevăzut la alin.(1) de obligația de a respecta una sau mai multe dintre cerințele prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, doar în cazuri întemeiate, cu condiția că sunt aplicate eficient cerințele alternative.	Compatibil	
Articolul 42 - Omologarea națională de tip a vehiculelor produse în serii mici	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici	Compatibil	

(3) În cazul omologării naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici, autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa II.	(3) În cazul omologării de tip a vehiculelor produse în serii mici, Autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.		
Articolul 42 - Omologarea națională de tip a vehiculelor produse în serii mici (4) Certificatului de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea de tip și caracterizarea omologării drept una acordată pentru o serie mică la nivel național.	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (4) Certificatului de omologare de tip pentru vehicule produse în serii mici i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat cu indicarea: a) statului care a acordat omologarea de tip; b) mențiunea faptului că omologarea este una acordată pentru o serie mică la nivel național.	Compatibil	
Articolul 42 - Omologarea națională de tip a vehiculelor produse în serii mici (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici este care poartă antetul „Certificat de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici” și precizează conținutul și natura derogărilor acordate în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Până la adoptarea de către Comisie a astfel de acte de punere în aplicare, statele membre pot continua să stabilească formatul certificatelor de omologare națională de tip.	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici, cu mențiunea „Certificat de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici” și precizează conținutul și natura derogărilor acordate în temeiul alin.(2).	Compatibil	
	Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici (6) La solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene desemnate de producător.	Compatibil	

Articolul 43 - Valabilitatea unei omologări naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici (1) Valabilitatea omologării naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici este limitată la teritoriul statului membru a cărui autoritate de omologare a acordat omologarea.	Articolul 40. Valabilitatea omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici (1) Valabilitatea omologării naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici este valabilă pe teritoriul Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 43 - Valabilitatea unei omologări naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici (2) La cererea producătorului, autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale statelor membre alese de producător o copie a certificatului de omologare națională de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare prevăzut la articolul 26 alineatul (4), prin scrisoare recomandată sau prin e-mail.	Articolul 40. Valabilitatea omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici (2) La cererea producătorului, Autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene indicate de producător o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare, prin scrisoare recomandată sau prin e-mail.	Compatibil	
Articolul 43 - Valabilitatea unei omologări naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici (3) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologarea națională de tip, cu excepția cazului în care au motive rezonabile de a crede că cerințele tehnice naționale în temeiul cărora a fost omologat tipul de vehicul nu sunt echivalente cu cerințele proprii.	Articolul 40. Valabilitatea omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici (3) Autoritatea de omologare poate accepta omologarea de tip emisă de un stat membru al Uniunii Europene, cu excepția cazului în care Autoritatea de omologare are motive rezonabile de a crede că cerințele tehnice naționale în temeiul cărora a fost omologat tipul de vehicul nu sunt echivalente cu cerințele proprii stabilite de prezenta lege și actele de punere în aplicare a ei.	Compatibil	
Articolul 43 - Valabilitatea unei omologări naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici (4) În termen de două luni de la primirea documentelor menționate la alineatul (2), autoritățile de omologare ale statelor membre alese de producător comunică autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip decizia lor de a accepta sau nu omologarea de tip. În cazul în care nu s-a comunicat o astfel de decizie în respectivul termen de două luni, omologarea națională de tip se consideră a fi acceptată.	Articolul 40. Valabilitatea omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici (4) În cazul în care Autoritatea de omologare, primește o solicitare similară cu cea prevăzută la alin.(2) inclusiv toate documentele indicate, de la o autoritate de omologare ale unui stat membru al Uniunii Europene la solicitarea unui producător, Autoritatea de omologare comunică autorității de omologare dintr-un stat membru al Uniunii Europene decizia sa de a accepta sau a refuza omologarea de tip.	Compatibil	
Articolul 43 - Valabilitatea unei omologări naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici (5) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață, să înmatriculeze sau să pună în funcțiune într-un alt	Articolul 40. Valabilitatea omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici (5) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață, să înmatriculeze sau să pună în exploatare într-un	Compatibil	

stat membru un vehicul care deține o omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici, autoritatea de omologare care a acordat omologarea națională de tip pentru vehicule produse în serii mici furnizează autorității naționale a celuialt stat membru o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare. Autoritatea de omologare a celuialt stat membru permite introducerea pe piață, înmatricularea sau intrarea în funcțiune a unui astfel de vehicul, cu excepția cazului în care are motive întemeiate de a crede că cerințele tehnice naționale pe baza cărora tipul de vehicul a fost omologat nu sunt echivalente cu propriile sale cerințe.	stat un vehicul care deține o omologare de tip pentru vehicule produse în serii mici, Autoritatea de omologare pune la dispoziția autorității naționale a celuialt stat, indicat de către solicitant, o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare.		
Articolul 44 - Omologări UE individuale ale vehiculelor (1) Statele membre acordă o omologare UE individuală pentru un vehicul care respectă cerințele prevăzute în anexa II partea I appendicele 2 sau, în cazul vehiculelor cu destinație specială, în anexa II partea III. Prezentul capitol nu se aplică vehiculelor incomplete.	Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor (1) Prezentul capitol IX nu se aplică vehiculelor incomplete.	Compatibil	
	Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor (2) Autoritatea de omologare poate acorda o omologare individuală pentru vehiculele, inclusiv cele cu destinație specială, care respectă cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 44 - Omologări UE individuale ale vehiculelor (2) Cererea de omologare UE individuală a vehiculului este prezentată de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.	Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor (3) Cererea de omologare individuală a vehiculului este prezentată de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.	Compatibil	
Articolul 44 - Omologări UE individuale ale vehiculelor (3) Statele membre nu efectuează încercări distructive pentru a stabili dacă vehiculul îndeplinește cerințele menționate la alineatul (1), dar folosesc în schimb orice informație relevantă furnizată de către solicitant în acest scop.	Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor (4) Autoritatea de omologare nu solicită și nu efectuează încercări distructive pentru a stabili dacă vehiculul îndeplinește cerințele prevăzute la alin.(2), dar folosesc în schimb orice informație relevantă furnizată de către solicitant în acest scop.	Compatibil	
Articolul 44 - Omologări UE individuale ale vehiculelor	Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor	Compatibil	

(4) Certificatului de omologare UE individuală a unui vehicul i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat, care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea UE individuală a vehiculului.	(5) Certificatului de omologare individuală a unui vehicul: a) i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat; b) are mențiunea „Republica Moldova”; c) poate conține și alte date relevante.		
Articolul 44 - Omologări UE individuale ale vehiculelor (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatele de omologare UE individuală a vehiculului. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la 5 iulie 2020.	Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor (6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare a prezentei legi, în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatele de omologare individuală naționale a vehiculului.	Compatibil	
Articolul 44 - Omologări UE individuale ale vehiculelor (6) Statele membre permit introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor care au un certificat de omologare UE individuală în curs de valabilitate.	Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor (7) Autoritatea de omologare poate permite introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor care au un certificat de omologare UE individuală în curs de valabilitate, cu condiția că respectă cerințele aplicabile din prezenta lege și actele de punere în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 44 - Omologări UE individuale ale vehiculelor (7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei II partea I în ceea ce privește stabilirea cerințelor tehnice pentru vehiculele din categoriile M, N și O	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 45 - Omologări naționale individuale ale vehiculelor (1) Pentru un anumit vehicul, unic sau nu, statele membre pot decide să acorde o derogare de la obligația de a respecta una sau mai multe cerințe ale prezentului regulament ori una sau mai multe dintre cerințele prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa II, cu condiția ca statele membre respective să fi impus cerințe alternative relevante.	Articolul 42. Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor (1) Pentru un anumit vehicul, fie unic sau nu, Autoritatea de omologare poate decide să acorde o derogare de la obligația de a respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, doar în cazuri întemeiate, cu condiția că sunt aplicate efectiv cerințe alternative corespunzătoare.	Compatibil	
Articolul 45 - Omologări naționale individuale ale vehiculelor	Articolul 42. Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor	Compatibil	

(2) O cerere de omologare națională individuală a vehiculului este înaintată de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.	(2) O cerere de omologare individuală a vehiculului poate fi depusă de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.		
Articolul 45 - Omologări naționale individuale ale vehiculelor (3) Statele membre nu efectuează încercări distructive pentru a stabili dacă vehiculul îndeplinește cerințele alternative menționate la alineatul (1), dar folosesc în schimb orice informație relevantă furnizată de către solicitant în acest scop.	-	-	Dublează prevederea din art. 41 alin. (4) din proiect
Articolul 45 - Omologări naționale individuale ale vehiculelor (4) În scopul unei omologări naționale individuale a vehiculului, autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa II.	Articolul 42. Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor (3) În scopul unei omologări individuale a vehiculului, Autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu cerințelor prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 45 - Omologări naționale individuale ale vehiculelor (5) Un stat membru emite fără întârziere un certificat de omologare națională individuală a vehiculului în cazul în care vehiculul este conform cu descrierea anexată la cerere și cu cerințele alternative relevante.	Articolul 42. Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor (4) În cazul în care vehiculul este conform cu descrierea anexată la cerere și cu cerințele alternative relevante, Autoritatea de omologare emite un certificat de omologare națională individuală a vehiculului.	Compatibil	
Articolul 45 - Omologări naționale individuale ale vehiculelor (6) Certificatului de omologare națională individuală a vehiculului i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat care permite cel puțin identificarea statului membru care a acordat omologarea UE de tip și identificarea cerințelor pe care vehiculul le respectă.	Articolul 42. Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor (5) Certificatului de omologare individuală a vehiculului i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat cu mențiunea „Republica Moldova” și identificarea cerințelor pe care vehiculul le respectă.	Compatibil	
Articolul 45 - Omologări naționale individuale ale vehiculelor	Articolul 42. Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor	Compatibil	

(7) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare națională individuală a vehiculului. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Până la adoptarea de către Comisie a astfel de acte de punere în aplicare, statele membre pot continua să stabilească formatul certificatelor de omologare națională individuală a vehiculului.	(6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare individuală a vehiculului.		
Articolul 46 - Valabilitatea unei omologări naționale individuale a vehiculului (1) Valabilitatea unei omologări naționale individuale a vehiculului este limitată la teritoriul statului membru care a acordat omologarea individuală a vehiculului.	Articolul 43. Valabilitatea omologării individuale a vehiculului (2) Valabilitatea omologării individuale a vehiculului se limitează la teritoriul Republicii Moldova.	Compatibil	
Articolul 46 - Valabilitatea unei omologări naționale individuale a vehiculului (2) La cererea unui solicitant care dorește să pună la dispoziție pe piață, să înmatriculeze sau să pună în funcțiune într-un alt stat membru un vehicul căruia i s-a acordat o omologare națională individuală, statul membru care a acordat omologarea îi furnizează solicitantului o declarație privind cerințele tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat.	Articolul 43. Valabilitatea omologării individuale a vehiculului (3) La cererea unui solicitant Autoritatea de omologare îi pune la dispoziția solicitantului o declarație privind cerințele tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, în cazul în care dorește să pună la dispoziție pe piață, să înmatriculeze sau să pună în exploatare într-un alt stat un vehicul căruia i s-a acordat o omologare individuală.	Compatibil	
Articolul 46 - Valabilitatea unei omologări naționale individuale a vehiculului (3) Un stat membru permite punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune pe teritoriul său a unui vehicul căruia un alt stat membru i-a acordat o omologare națională individuală în conformitate cu articolul 45, cu excepția cazului în care statul membru are motive rezonabile să creadă că respectivele cerințe alternative relevante pe baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile sale sau că vehiculul nu este conform cu cerințele în cauză.	Articolul 43. Valabilitatea omologării individuale a vehiculului (4) Autoritatea de omologare poate permite punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare pe teritoriul său a unui vehicul căruia un alt stat membru al Uniunii Europene i-a acordat o omologare națională individuală în conformitate cu prevederile art. 42, cu excepția cazului când Autoritatea de omologare are motive rezonabile să creadă că respectivele cerințe alternative în baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile sale sau că vehiculul nu este conform cu cerințele prezentei legi și ale actelor pentru punerea în aplicare a acesteia.	Compatibil	
Articolul 46 - Valabilitatea unei omologări naționale individuale a vehiculului	Articolul 43. Valabilitatea omologării individuale a vehiculului	Compatibil	

(4) Prezentul articol se aplică vehiculelor care au fost omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și care au fost modificate înainte de prima înmatriculare sau de punerea lor în funcțiune.	(1) Prezentul articol se aplică vehiculelor care au fost omologate de tip în conformitate cu cerințele prezentei legi și care au fost modificate înainte de prima înmatriculare sau de punerea lor în exploatare.		
Articolul 47 - Dispoziții specifice (1) Procedurile stabilite la articolele 44 și 45 se pot aplica în cazul unui anumit vehicul fabricat în mai multe etape.	Articolul 44. Dispoziții specifice Procedurile stabilite la articolele 41 și 42 se pot aplica în cazul unui anumit vehicul fabricat în mai multe etape, însă aceste proceduri nu substituie o etapă intermediară din cadrul derulării normale a unei omologări de tip în mai multe etape și nu se aplică pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.	Compatibil	
Articolul 47 - Dispoziții specifice (2) Procedurile stabilite la articolele 44 și 45 nu înlocuiesc o etapă intermediară din cadrul derulării normale a unei omologări de tip în mai multe etape și nu se aplică pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul	-	-	
Articolul 48 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a altor vehicule decât vehiculele de sfârșit de serie (1) Fără a aduce atingere articolelor 51, 52 și 53, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în funcțiune numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu articolele 36 și 37. Înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor incomplete pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete. Înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor incomplete nu se folosesc cu scopul de a eluda aplicarea articolului 49.	Articolul 45. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor (1) Vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt conforme cu cerințele stabilite în articolele 48, 49 și 50 și sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu prevederile articolelor 34 și 35.	Compatibil	
	Articolul 45. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor (2) Înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculelor incomplete: a) pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete; b) nu se folosesc cu scopul de a eluda aplicarea art. 46.	Compatibil	Transpune art. 48 alin. (1) al Regulamentului UE

Articolul 48 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a altor vehicule decât vehiculele de sfârșit de serie (2) Numărul de vehicule produse în serii mici puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în cursul aceluiași an nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa V.	-	Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Articolul 49 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor de sfârșit de serie (1) Sub rezerva limitelor fixate în anexa V partea B și doar în perioada limitată menționată la alineatul (2), statele membre pot înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare UE de tip nu mai este valabilă și pot autoriza punerea la dispoziție pe piață și punerea în funcțiune a acestora. Primul paragraf se aplică numai acelor vehicule aflate pe teritoriul Uniunii care au făcut obiectul unei omologări UE de tip valabile în momentul fabricării și care nu au fost înmatriculate sau puse în funcțiune înainte de expirarea valabilității omologării UE de tip respective.	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (1) Autoritatea competentă pentru înmatricularea vehiculelor, poate înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare de tip nu mai este valabilă și Autoritatea de omologare poate autoriza punerea la dispoziție pe piață și punerea în exploatare a acestora, cu condiția ca acele vehicule aflate pe teritoriul Republicii Moldova să fi făcut obiectul unei omologări de tip valabile în momentul fabricării și care nu au fost înmatriculate sau puse în exploatare înainte de expirarea termenelor prevăzute în alin. (2).	Compatibil	
Articolul 49 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor de sfârșit de serie (2) Alineatul (1) se aplică doar, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării UE de tip și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (2) Prevederile alin.(1) se aplică doar: a) în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării de tip; b) în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.	Compatibil	
Articolul 49 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor de sfârșit de serie (3) Producătorul care dorește să beneficieze de alineatul (1) prezintă o cerere autorității competente din fiecare stat membru afectat de înmatricularea sau de punerea în funcțiune a vehiculelor în cauză. Cererea specifică motivele tehnice sau economice care împiedică vehiculele respective să îndeplinească noile cerințe tehnice. Statele membre în cauză decid în termen de trei luni de la primirea unei astfel de cereri dacă permit înmatricularea sau	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (3) Producătorul care acționează în corespundere cu prevederile alin.(1), prezintă o cerere Autorității de omologare, care conține specificarea motivelor tehnice și economice care împiedică vehiculele respective să îndeplinească noile cerințe tehnice.	Compatibil	

punerea în funcțiune a vehiculelor respective pe teritoriul lor și, în caz afirmativ, numărul acelor vehicule.			
	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (4) Autoritatea de omologare, decide în termen de până la trei luni de la primirea unei cereri depuse în condițiile alin.(3), dacă permite înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor respective pe teritoriul Republicii Moldova și, în caz afirmativ, numărul acelor vehicule.	Compatibil	Transpune art. 49 alin. (3) al Regulamentului UE
Articolul 49 - Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor de sfârșit de serie (4) Statele membre aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate sau puse în funcțiune în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat în mod eficace.	Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie (5) Autoritatea responsabilă de înmatriculare aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat în mod eficient.	Compatibil	
Articolul 50 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate (1) Componentele și unitățile tehnice separate, inclusiv cele destinate serviciilor postvânzare, pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în funcțiune numai dacă îndeplinesc cerințele din actele de reglementare relevante enumerate în anexa II și dacă sunt marcate în conformitate cu articolul 38.	Articolul 47. Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate (1) Componentele și unitățile tehnice separate, inclusiv cele destinate serviciilor post-vânzare, pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în exploatare cu condiția că: a) cad sub incidența prezentei legi. b) îndeplinesc cerințele stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi; c) sunt marcate în conformitate cu prevederile art.36;	Compatibil	
Articolul 50 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate (2) Alineatul (1) nu se aplică în cazul componentelor sau al unităților tehnice separate care sunt special fabricate sau concepute pentru vehiculele care nu sunt reglementate de prezentul regulament.	-	Compatibil	Este inclus în art. 47 alin. (1) lit. a) din proiect

Articolul 50 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate (3) Statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări în temeiul articolului 39 sau care urmează să fie instalate pe vehicule care fac obiectul omologărilor acordate în conformitate cu articolele 41, 42, 44 și 45 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.	Articolul 47. Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate (2) Autoritatea de omologare poate permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate care: a) fac obiectul unei derogări în temeiul art.37 sau care urmează să fie instalate pe vehicule care fac obiectul omologărilor acordate în conformitate cu articolele 39-41 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză; b) urmează a fi utilizate la vehicule a căror omologare de tip în temeiul prezentei legi nu a fost necesară în momentul în care vehiculele respective au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.	Compatibil	
Articolul 50 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate (4) De asemenea, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate care urmează a fi utilizate la vehicule a căror omologare de tip în temeiul prezentului regulament sau în temeiul Directivei 2007/46/CE nu a fost necesară în momentul în care vehiculele respective au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 50 - Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate (5) De asemenea, statele membre pot permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor de schimb și a unităților tehnice separate care urmează a fi utilizate pe vehicule pentru care a fost acordată omologarea de tip înainte de intrarea în vigoare a cerințelor actelor de reglementare relevante enumerate în anexa II, în conformitate cu cerințele actului relevant aplicabil în momentul în care omologările de tip respective au fost acordate inițial.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 51 - Evaluarea națională cu privire la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate în legătură cu care există suspiciuni de risc grav sau de neconformitate	Articolul 48. Evaluarea privind vehiculele și componentele în privința cărora există suspiciuni de risc grav sau de neconformitate (1) În cazul în care, Autoritatea de supraveghere a pieței, are motive rezonabile să considere, în baza propriilor activități de	Compatibil	

În cazul în care, pe baza propriilor activități de supraveghere a pieței sau a unor informații furnizate de o autoritate de omologare sau de un producător sau pe baza unor reclamații, autoritățile de supraveghere a pieței dintr-un stat membru au motive suficiente să creadă că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament ori nu se conformează cerințelor prevăzute de prezentul regulament, acestea evaluează vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză cu privire la cerințele relevante prevăzute de prezentul regulament. Operatorii economici relevanți și autoritățile relevante de omologare cooperează pe deplin cu autoritățile de supraveghere a pieței inclusiv prin transmiterea rezultatelor tuturor verificărilor sau încercărilor relevante efectuate în conformitate cu articolul 31. Articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică evaluării riscurilor vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză.	supraveghere a pieței sau a unor informații furnizate de Autoritatea de omologare sau de un producător sau în baza unor reclamații, că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care cade sub incidența prezentei legi ori nu se conformează cerințelor prevăzute de acesta, Autoritatea de supraveghere evaluează vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în prezenta lege.		
	Articolul 48. Evaluarea privind vehiculele și componentele în privința cărora există suspiciuni de risc grav sau de neconformitate (2) Operatorii economici care cad sub incidența alin. (1) și Autoritatea de omologare cooperează pe deplin cu Autoritatea de supraveghere a pieței inclusiv prin transmiterea rezultatelor tuturor verificărilor sau încercărilor relevante efectuate în conformitate cu art.27.	Compatibil	Transpune art. 51 alin. (2) al Regulamentului UE
Articolul 52 - Procedurile naționale aplicate vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (1) În cazul în care, în urma efectuării evaluării în temeiul articolului 51, autoritatea de supraveghere a pieței a unui stat membru constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentului regulament, aceasta solicită fără întârziere ca operatorul	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (1) În cazul în care, în urma efectuării evaluării conform art.48, Autoritatea de supraveghere a pieței constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentei legi, aceasta solicită fără întârziere operatorului economic vizat să	Compatibil	

economic relevant să ia imediat toate măsurile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă riscul respectiv în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în funcțiune.	ia imediat toate măsurile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă riscul respectiv în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare.		
Articolul 52 - Procedurile naționale aplicate vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (2) În cazul în care, în urma efectuării evaluării în temeiul articolului 51, autoritatea de supraveghere a pieței a unui stat membru constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată nu se conformează prezentului regulament, dar nu prezintă un risc grav astfel cum se menționează la alineatul (1) de la prezentul articol, aceasta solicită fără întârziere ca operatorul economic relevant să ia toate măsurile corective adecvate într-o perioadă de timp rezonabilă astfel încât să aducă un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată în conformitate. Perioada respectivă este proporțională cu gravitatea neconformității pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză este conform(ă) în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în funcțiune. În conformitate cu obligațiile menționate la articolele 13-21, operatorii economici se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe care aceștia le-au introdus pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune în Uniune.	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (3) În cazul în care, în urma efectuării evaluării în temeiul art.48, Autoritatea de supraveghere a pieței constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată nu este conformă cu prevederile prezentei legi, dar nu prezintă un risc grav astfel cum se menționează la alin.(1), aceasta solicită fără întârziere ca operatorul economic să ia toate măsurile corective adecvate într-o perioadă de timp rezonabilă, stabilită de Autoritatea de supraveghere a pieței, astfel încât să aducă un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată în conformitate cu cerințele normative aplicabile.	Compatibil	
	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (4) La stabilirea perioadei de timp prevăzute la alin.(3), Autoritatea de supraveghere a pieței, ia în calcul că termenul este proporțional cu gravitatea neconformității pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză este conformă în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare.	Compatibil	Transpune art. 52 alin. (2) al Regulamentu lui UE

	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (5) În conformitate cu obligațiile prevăzute la articolele 9 - 17, operatorii economici se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe care aceștia le-au introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare în Republica Moldova.	Compatibil	Transpune art. 52 alin. (2) al Regulamentului UE
Articolul 52 - Procedurile naționale aplicate vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (3) În cazul în care operatorii economici nu iau măsuri corective adecvate în termenul relevant precizat la alineatul (1) sau (2) sau în care riscul impune măsuri rapide, autoritățile naționale iau toate măsurile restrictive provizorii adecvate pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe piața lor națională sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema. Articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se aplică măsurilor restrictive menționate la primul paragraf de la prezentul alineat.	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (6) Autoritatea de supraveghere a pieței și Autoritatea de omologare, conform competențelor sale, iau toate măsurile restrictive provizorii necesare pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe piața Republicii Moldova, sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema, în cazul în care: a) operatorii economici nu iau măsuri corective adecvate în termenul prevăzut la alineatele (1)-(3); b) un risc impune măsuri de acțiune rapidă.	Compatibil	
Articolul 52 - Procedurile naționale aplicate vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (4) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii unei clasificări a gravității neconformității și a măsurilor corespunzătoare pe care autoritățile naționale trebuie să le ia pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).	Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele (8) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii unei clasificări a gravității neconformității și a măsurilor corespunzătoare pe care autoritățile naționale le iau pentru a asigura aplicarea eficientă a prezentului articol.	Compatibil	
Articolul 53 - Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii	Articolul 50. Măsuri corective și restrictive (1) În cazul adoptării măsurilor corective sau restrictive în conformitate cu art.49, autoritatea care dispune aplicarea	Compatibil	

(1) Statul membru care adoptă măsuri corective sau restrictive în conformitate cu articolul 52 informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre prin intermediul ICSMS. De asemenea, statul membru respectiv informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea cu privire la constatările sale. Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare pentru identificarea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, a originii lor, a naturii presupusei neconformități și a riscului implicat, a tipului și a duratei măsurilor corective și restrictive naționale adoptate, precum și argumentele prezentate de operatorul economic relevant.	măsurilor, informează Autoritatea de supraveghere a pieței, autoritatea de înmatriculare și autoritatea de omologare din alt stat, cu privire la constatările sale;		
	Articolul 50. Măsuri corective și restrictive (2) Informațiile furnizate conform alin.(1) includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare pentru identificarea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, a originii lor, a naturii presupusei neconformități și a riscului implicat, a tipului și a duratei măsurilor corective și restrictive naționale adoptate, precum și argumentele prezentate de operatorul economic relevant.	Compatibil	Transpune art. 53 alin. (1) al Regulamentu lui UE
Articolul 53 - Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii (2) Statul membru care adoptă măsuri corective sau restrictive precizează, de asemenea, dacă riscul sau neconformitatea se datorează: (a) neîndeplinirii de către vehicul, de către sistem, de către componentă sau de către unitatea tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public reglementate de prezentul regulament; sau (b) lacunelor din actele de reglementare relevante enumerate în anexa II.	Articolul 50. Măsuri corective și restrictive (3) Autoritatea prevăzută la alin.(1) care adoptă măsuri corective sau restrictive precizează, de asemenea, dacă riscul sau neconformitatea se datorează neîndeplinirii de către vehicul, de către sistem, de către componentă sau de către unitatea tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public reglementate de prezentul regulament sau lacunelor din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 53 - Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii (3) În termen de o lună de la notificarea menționată la alineatul (1), statele membre, altele decât statul membru care adoptă	-	Prevedere UE neaplicabilă	

măsuri corective sau restrictive, informează Comisia și celelalte state membre cu privire la orice măsură corectivă sau restrictivă pe care au adoptat-o și la orice informație suplimentară de care dispun în privința neconformității și a riscului vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, precum și, în caz de dezacord cu măsura națională notificată, cu privire la obiecțiile lor.			
Articolul 53 - Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii (4) În cazul în care, în termen de o lună de la notificarea menționată la alineatul (1), nici alte state membre, nici Comisia nu ridică obiecții cu privire la o măsură națională notificată, măsura respectivă este considerată justificată. Celelalte state membre se asigură că se iau fără întârziere măsuri corective sau restrictive similare pe teritoriile lor față de vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 53 - Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii (5) În cazul în care, în termen de o lună de la notificarea menționată la alineatul (1), un alt stat membru sau Comisia ridică o obiecție cu privire la o măsură națională notificată sau în cazul în care Comisia consideră că o măsură națională notificată contravine legislației Uniunii, Comisia consultă fără întârziere statele membre în cauză și operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza consultării menționate la primul paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide cu privire la măsurile corective sau restrictive armonizate la nivelul Uniunii. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Comisia comunică imediat decizia menționată la al doilea paragraf operatorului sau operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare astfel de acte fără întârziere și informează Comisia în consecință. În cazul în care Comisia consideră că o măsură națională notificată este nejustificată, statul membru în cauză retrace sau	-	Prevedere UE neaplicabilă	

adaptează măsura, în conformitate cu decizia Comisiei menționată la al doilea paragraf.			
Articolul 53 - Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii (6) În cazul în care stabilește, în urma încercărilor și inspecțiilor pe care le-a efectuat în conformitate cu articolul 9, că este necesară o măsură corectivă sau restrictivă la nivelul Uniunii, Comisia consultă fără întârziere statele membre în cauză și operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza consultării menționate la primul paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide cu privire la măsurile corective sau restrictive la nivelul Uniunii. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Comisia comunică imediat decizia menționată la al doilea paragraf operatorului sau operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare astfel de acte fără întârziere și informează Comisia în consecință.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 53 - Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii (7) În cazul în care riscul sau neconformitatea se datorează lacunelor din actele de reglementare enumerate în anexa II, Comisia propune măsuri corespunzătoare după cum urmează: (a) în situația în care actele în cauză sunt acte juridice ale Uniunii, Comisia prezintă o propunere legislativă care stabilește modificările necesare ale actelor respective; (b) în situația în care actele în cauză sunt regulamente ONU, Comisia propune proiectele de modificări necesare la regulamentele ONU relevante în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 53 - Măsuri corective și restrictive la nivelul Uniunii	Articolul 50. Măsuri corective și restrictive	Compatibil	

(8) În cazul în care o măsură corectivă este considerată drept justificată în conformitate cu prezentul articol sau face obiectul actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (5) sau (6), măsura respectivă se pune gratuit la dispoziția deținătorilor de înmatriculări pentru vehiculele afectate. În cazul în care s-au executat reparații pe cheltuiala deținătorului înmatriculării înainte de adoptarea măsurii corective, producătorul rambursează costul acestor reparații până la costul reparațiilor necesare în conformitate cu măsura corectivă respectivă.	(4) În cazul în care o măsură corectivă este considerată drept justificată, măsura respectivă se pune gratuit la dispoziția deținătorilor de înmatriculări pentru vehiculele afectate.		
	Articolul 50. Măsuri corective și restrictive (5) În cazul în care s-au executat reparații pe cheltuiala deținătorului înmatriculării înainte de adoptarea măsurii corective, producătorul rambursează costul acestor reparații până la costul reparațiilor necesare în conformitate cu măsura corectivă respectivă.	Compatibil	Transpune art. 53 alin. (8) al Regulamentului UE
Articolul 54 - Omologarea UE de tip neconformă (1) În cazul în care constată că o omologare de tip care a fost acordată nu este conformă cu prezentul regulament, autoritățile de omologare refuză recunoașterea respectivei omologări de tip.	Articolul 51. Omologarea de tip neconformă (1) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că o omologare UE de tip care a fost acordată nu este conformă cu prevederile prezentei legi, autoritatea refuză recunoașterea respectivei omologări de tip.	Compatibil	
Articolul 54 - Omologarea UE de tip neconformă (2) Autoritatea de omologare notifică refuzul său autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip, autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei. În cazul în care, în termen de o lună de la notificare, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip confirmă neconformitatea omologării de tip, respectiva autoritate de omologare retrage omologarea de tip.	Articolul 51. Omologarea de tip neconformă (2) Autoritatea de omologare notifică refuzul său autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip din statul membru al Uniunii Europene.	Compatibil	
Articolul 54 - Omologarea UE de tip neconformă (3) În cazul în care, în termen de o lună de la notificarea menționată la alineatul (2), autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ridică o obiecție, Comisia consultă fără întârziere statele membre, în special autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și operatorul economic relevant.	-	Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 54 - Omologarea UE de tip neconformă (4) Pe baza consultării menționate la alineatul (3) de la prezentul articol, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a decide dacă refuzul recunoașterii omologării UE de tip menționat la alineatul (1) de la prezentul articol este justificat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Comisia comunică imediat decizia menționată la primul paragraf operatorilor economici relevanți. Statele membre pun în aplicare astfel de acte fără întârziere și informează Comisia în consecință.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 54 - Omologarea UE de tip neconformă (5) În cazul în care, în urma încercărilor și inspecțiilor pe care le-a efectuat în conformitate cu articolul 9, Comisia stabilește că o omologare de tip acordată nu este în conformitate cu prezentul regulament, aceasta consultă fără întârziere statele membre, în special autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și operatorul economic relevant. Pe baza consultărilor menționate la primul paragraf de la prezentul alineat, Comisia adoptă un act de punere în aplicare pentru a decide cu privire la refuzul recunoașterii omologării de tip menționat la alineatul (1) de la prezentul articol. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 54 - Omologarea UE de tip neconformă (6) Articolele 51, 52 și 53 se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul unei omologări de tip neconforme și care sunt deja puse la dispoziție pe piață.	Articolul 51. Omologarea de tip neconformă (3) Articolele 48, 49 și 50 se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul unei omologări de tip neconforme și care sunt deja puse la dispoziție pe piață.	Compatibil	
Articolul 55 - Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (1) Piese sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, nu sunt puse în funcțiune și sunt interzise,	Articolul 52. Piese sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (1) Piese sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, nu sunt puse în exploatare și sunt	Compatibil	

cu excepția cazului în care au fost autorizate de o autoritate de omologare în conformitate cu articolul 56.	interzise, cu excepția cazului în care au fost autorizate de Autoritatea de omologare.		
Articolul 55 - Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (2) Astfel de autorizații se aplică numai pentru numărul restrâns de piese sau echipamente, care sunt incluse pe lista menționată la alineatul (4).	Articolul 52. Piese sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (2) Autorizațiile prevăzute la alin. (1) se aplică doar pentru numărul restrâns de piese sau echipamente, care sunt incluse în lista prevăzută la alin.(3).	Compatibil	
Articolul 55 - Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea completării prezentului regulament prin stabilirea cerințelor pentru autorizarea pieselor și echipamentelor menționate la alineatul (1) de la prezentul articol. Cerințele respective pot fi bazate pe actele de reglementare enumerate în anexa II sau pot consta într-o comparație a performanțelor de mediu sau de siguranță ale pieselor și echipamentelor cu performanțele de mediu sau de siguranță ale pieselor sau echipamentelor originale, după caz. În oricare dintre aceste cazuri, cerințele garantează că piesele sau echipamentele nu afectează buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța sa de mediu.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 55 - Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei VI pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin stabilirea și actualizarea listei de piese sau echipamente pe baza unei evaluări a următoarelor: (a) măsura în care există un risc grav pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor care sunt echipate cu piesele sau echipamentele respective;	Articolul 52. Piese sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (3) Autoritatea de omologare înaintează propuneri în vederea modificării actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi, pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin stabilirea și actualizarea listei de piese sau echipamente pe baza unei evaluări a următoarelor: a) măsura în care există un risc grav pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor care sunt echipate cu piesele sau echipamentele respective;	Compatibil	

(b) efectul potențial asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața postvânzare al unei eventuale autorizații pentru piesele sau echipamentele respective în conformitate cu articolul 56 alineatul (1).	b) efectul potențial asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața post vânzare al unei eventuale autorizații pentru piesele sau echipamentele respective.		
Articolul 55 - Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (5) Alineatul (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale sau pieselor sau echipamentelor care aparțin unui sistem omologat de tip în conformitate cu actele de reglementare enumerate în anexa II, cu excepția cazului în care omologarea de tip se referă la alte aspecte decât riscul grav menționat la alineatul (1). În sensul prezentului articol, piese sau echipamente originale înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și standardele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru asamblarea vehiculului în cauză.	Articolul 52. Piesele sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (4) Alin.(1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale sau pieselor sau echipamentelor care aparțin unui sistem omologat de tip în conformitate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi, cu excepția cazului în care omologarea de tip se referă la alte aspecte decât riscul grav prevăzut la alin.(1).	Compatibil	
Articolul 55 - Introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (6) Alineatul (1) de la prezentul articol nu se aplică pieselor sau echipamentelor care sunt fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse. Piesele sau echipamentele enumerate în anexa VI care sunt utilizate atât pentru curse, cât și pentru circulația pe drumuri se pun la dispoziție pe piață doar pentru vehiculele destinate utilizării pe drumuri publice, dacă respectă cerințele prevăzute în actele delegate menționate la alineatul (3) de la prezentul articol și au fost autorizate de către Comisie. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care decide dacă se acordă respectivele autorizații. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).	Articolul 52. Piesele sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (5) Alin.(1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor care sunt fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse.	Compatibil	
	Articolul 52. Piesele sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale	Compatibil	Transpune art. 55 alin. (6) al

	(6) Piese sau echipamentele enumerate în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, care sunt utilizate atât pentru curse, cât și pentru circulația pe drumuri se pun la dispoziție pe piață doar pentru vehiculele destinate utilizării pe drumuri publice.		Regulamentu lui UE
Articolul 56 - Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (1) Producătorul de piese sau echipamente poate solicita autorizația menționată la articolul 55 alineatul (1) printr-o cerere prezentată autorității de omologare, însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care se solicită autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 55 alineatul (3). Acest producător poate prezenta doar o singură cerere pentru fiecare tip de piesă sau de echipament și doar unei singure autorități de omologare.	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (1) Producătorul de piese sau echipamente poate solicita autorizația prevăzută la art.52 alin.(1) printr-o cerere prezentată Autorității de omologare, însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care se solicită autorizația sunt conforme cu cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (2) Producător vizat la alin.(1), poate prezenta doar o singură cerere pentru fiecare tip de piesă sau de echipament Autorității de omologare.	Compatibil	
Articolul 56 - Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (2) Cererea de autorizare include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul fabricării, precum și orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate piesele sau echipamentele. Autoritatea de omologare autorizează introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau echipamentelor în cazul în care constată, ținând seama de raportul de încercare menționat la alineatul (1) de la prezentul articol și de alte probe, că piesele	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (3) Cererea de autorizare include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul fabricării, precum și orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate piesele sau echipamentele.	Compatibil	

sau echipamentele în cauză sunt conforme cu cerințele menționate la articolul 55 alineatul (3). Autoritatea de omologare eliberează fără întârziere producătorului un certificat de autorizare. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de autorizare menționat la al treilea paragraf de la prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).			
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (4) Autoritatea de omologare autorizează introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor în cazul în care constată, ținând seama de raportul de încercare prevăzut la alin.(1) și de alte probe stabilite de Autoritatea de omologare, că piesele sau echipamentele în cauză sunt conforme cu cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	Transpune art. 56 alin. (2) al Regulamentului UE
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (5) În cazul stabilit la alin.(4), Autoritatea de omologare eliberează producătorului un certificat de autorizare.	Compatibil	Transpune art. 56 alin. (2) al Regulamentului UE
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de autorizare prevăzut la alin.(5).	Compatibil	Transpune art. 56 alin. (2) al Regulamentului UE

Articolul 56 - Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (3) Producătorul informează de îndată autoritatea de omologare care a emis autorizația asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care autorizația a fost emisă. Autoritatea de omologare decide dacă se revizuieste autorizația sau dacă se emite o nouă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări. Producătorul se asigură că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost emisă autorizația.	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (7) Producătorul informează imediat Autoritatea de omologare care a emis autorizația asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care autorizația a fost emisă.	Compatibil	
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (8) În baza informației recepționate conform alin.(7), Autoritatea de omologare decide dacă se revizuieste autorizația sau dacă se emite o nouă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.	Compatibil	Transpune art. 56 alin. (3) al Regulamentu lui UE
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (9) În sensul alin.(7)-(8), Producătorul se asigură că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost emisă autorizația.	Compatibil	Transpune art. 56 alin. (3) al Regulamentu lui UE
Articolul 56 - Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (4) Înainte de emiterea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri de asigurare a unui control efectiv al conformității producției. În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura aducerea în conformitate a pieselor sau echipamentelor. Dacă este necesar, autoritatea de omologare retrage autorizația.	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (10) Autoritatea de omologare efectuează un control efectiv al conformității producției înaintea emiterii oricărei autorizații în baza procedurilor de efectuare a acestuia.	Compatibil	

	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (11) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei rezonabil să considere că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, autoritatea solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura aducerea în conformitate a pieselor sau echipamentelor.	Compatibil	Transpune art. 56 alin. (4) al Regulamentu lui UE
	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (12) În cazul prevăzut la alin.(11), Autoritatea de omologare poate retrage autorizația în cazul: a) unei situații de urgență cu un grad de pericol sporit; b) în cazul în care producătorul nu răspunde autorității sau nu ia măsurile necesare, după cum a stabilit Autoritatea de omologare.	Compatibil	Transpune art. 56 alin. (4) al Regulamentu lui UE
Articolul 56 - Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (5) La cererea unei autorități naționale a unui alt stat membru, autoritatea de omologare care a emis autorizația îi trimite acesteia, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de autorizare emis, însoțită de anexe, printr-un sistem electronic comun și securizat de schimb de informații. Copia respectivă poate fi trimisă și sub forma unui fișier electronic securizat.	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (13) La cererea unei autorități publice competente sau a unui stat membru al Uniunii Europene, Autoritatea de omologare îi expediază acesteia, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de autorizare emis, însoțită de anexe, sub forma unui fișier electronic securizat.	Compatibil	
Articolul 56 - Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (6) O autoritate de omologare care nu este de acord cu autorizația emisă de un alt stat membru prezintă motivele dezacordului său Comisiei. Pentru a soluționa dezacordul, Comisia întreprinde măsurile necesare. Printre altele, dacă este necesar, și după consultarea autorităților de omologare relevante, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se solicită retragerea autorizației. Actele de punere în	Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (14) În cazul dezacordului Autorității de omologare cu autorizația emisă de un stat membru al Uniunii Europene prezintă motivele dezacordului său Comisiei Europene în scopul examinării lor și soluționării dezacordului.	Compatibil	

aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).			
Articolul 56 - Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale (7) Până la întocmirea listei menționate la articolul 55 alineatul (4), statele membre pot menține dispoziții naționale referitoare la piese sau echipamente care pot afecta buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 57 - Regulamentele ONU necesare pentru omologarea UE de tip (1) Regulamentele ONU sau modificările la acestea care au primit votul favorabil al Uniunii sau pe care Uniunea le aplică și care sunt enumerate în anexa II fac parte din cerințele pentru omologarea UE de tip a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.	Articolul 54. Regulamentele ONU necesare pentru omologarea de tip (1) Regulamentele ONU sau modificările la acestea la care Republica Moldova este parte sau pe care Republica Moldova le aplică și care sunt prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, fac parte din cerințele pentru omologarea de tip a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.	Compatibil	
Articolul 57 - Regulamentele ONU necesare pentru omologarea UE de tip (2) În cazul în care Uniunea a votat în favoarea unui regulament ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării de tip a întregului vehicul, Comisia adoptă acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea completării prezentului regulament pentru a dispune obligativitatea regulamentului ONU sau a modificărilor la acesta ori în vederea a modificării prezentului regulament. Actele delegate respective specifică datele de la care regulamentul ONU sau modificările la acesta urmează să fie obligatorii și includ dispoziții tranzitorii, după caz, și, atunci când este cazul pentru omologarea UE de tip, data primei înmatriculări și a punerii în funcțiune a vehiculelor, precum și a punerii la dispoziție pe piață a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate.	Articolul 54. Regulamentele ONU necesare pentru omologarea de tip (2) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor va iniția aducerea prezentei legi în concordanță cu regulamentul ONU sau a modificărilor la acesta în cazul în care Republica Moldova a votat în favoarea unui regulament ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării de tip a întregului vehicul. Amendamentele legislative respective specifică datele de la care regulamentul ONU sau modificările la acesta urmează să fie obligatorii.	Compatibil	
Articolul 58 - Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării UE de tip	Articolul 55. Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării de tip	Compatibil	

(1) Regulamentele ONU enumerate în partea II a anexei II sunt recunoscute ca fiind echivalente cu actele de reglementare corespondente, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect.	(1) Regulamentele ONU sunt recunoscute ca fiind echivalente cu actele de reglementare naționale, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect, sub condiția că Republica Moldova este parte la ele.		
Articolul 58 - Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării UE de tip (2) Autoritățile de omologare ale statelor membre acceptă omologările de tip acordate în conformitate cu regulamentele ONU menționate la alineatul (1) și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente care au fost acordate în conformitate cu prezentul regulament și cu actele de reglementare enumerate în anexa II.	Articolul 55. Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării de tip (2) Autoritatea de omologare acceptă omologările de tip acordate în conformitate cu regulamentele ONU prevăzute la alin.(1) și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente care au fost acordate în conformitate cu prezenta lege și cu actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 59 - Informații destinate utilizatorilor (1) Producătorul nu furnizează informații tehnice legate de caracteristicile tipului de vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prevăzut(ă) de prezentul regulament, sau de actele de reglementare enumerate în anexa II, care sunt diferite de caracteristicile omologării de tip acordate de către autoritatea de omologare.	Articolul 56. Informații destinate utilizatorilor (1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de caracteristicile tipului de vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prevăzut de prezenta lege sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, care sunt diferite de caracteristicile omologării de tip acordate de către Autoritatea de omologare.	Compatibil	
Articolul 59 - Informații destinate utilizatorilor (2) Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiție specială sau restricție privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament.	Articolul 56. Informații destinate utilizatorilor (2) Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile care descriu orice condiție specială sau restricție privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament.	Compatibil	
Articolul 59 - Informații destinate utilizatorilor (3) Informațiile menționate la alineatul (2) sunt furnizate în limba sau limbile oficiale ale statului membru în care vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul urmează să fie introdus(ă) pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune. Informațiile sunt furnizate, de asemenea, în manualul de utilizare.	Articolul 56. Informații destinate utilizatorilor (3) Informațiile prevăzute la alin.(2) sunt puse la dispoziție în manualul de utilizare în limba română.	Compatibil	
Articolul 60 - Informații destinate producătorilor	Articolul 57. Informații destinate producătorilor	Compatibil	

(1) Producătorii de vehicule pun la dispoziția producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, de piese sau echipamente toate datele necesare pentru omologarea UE de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea autorizației menționate la articolul 55 alineatul (1). Producătorii de vehicule pot impune un acord obligatoriu producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pentru a proteja confidențialitatea informațiilor care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.	(1) Producătorii de vehicule pun la dispoziția producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, de piese sau echipamente toate datele necesare pentru omologarea de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea autorizației prevăzute la art.52 alin.(1).		
	Articolul 57. Informații destinate producătorilor (2) Producătorii de vehicule pot impune un acord obligatoriu producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pentru a proteja confidențialitatea informațiilor care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.	Compatibil	Transpune art. 60 alin. (1) al Regulamentu lui UE
Articolul 60 - Informații destinate producătorilor (2) Producătorii de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente furnizează producătorilor de vehicule toate informațiile detaliate cu privire la restricțiile care se aplică omologărilor lor de tip și care sunt fie menționate la articolul 29 alineatul (3), fie impuse de un act de reglementare enumerat în anexa II.	Articolul 57. Informații destinate producătorilor (3) Producătorii de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente furnizează producătorilor de vehicule toate informațiile detaliate cu privire la restricțiile care se aplică omologărilor lor de tip și care sunt fie prevăzute de art.25 alin.(3)-(5), fie prevăzute de un act pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorii le oferă operatorilor independenți un acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații privind OBD-urile vehiculelor, la echipamente de diagnosticare și la alte echipamente, la instrumente, inclusiv la referințele complete ale software-urilor aplicabile și la descărcările disponibile ale acestora, precum și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Informațiile sunt prezentate într-un mod ușor accesibil în format care poate fi citit automat și sub formă de seturi de date prelucrabile	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorii le oferă operatorilor independenți un acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații privind: a) OBD-urile vehiculelor; b) la echipamente de diagnosticare; c) la alte echipamente, la instrumente, inclusiv la referințele complete ale software-urilor aplicabile, la descărcările disponibile ale acestora;	Compatibil	

electronic. Operatorii independenți au acces la serviciile de diagnosticare la distanță utilizate de către producători și de către distribuitori și reparatori autorizați. Producătorii furnizează o structură standardizată, sigură și accesibilă la distanță pentru a permite reparatorilor independenți să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului.	d) la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.		
	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (2) Informațiile prevăzute la alin.(1) sunt prezentate într-un mod ușor accesibil în format care poate fi citit automat și sub formă de seturi de date prelucrabile electronic.	Compatibil	Transpune art. 61 alin. (1) al Regulamentu lui UE
	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (3) Operatorii independenți, prevăzuți la alin.(1), au acces la serviciile de diagnosticare la distanță utilizate de către producători și de către distribuitori și ateliere autorizate.	Compatibil	Transpune art. 61 alin. (1) al Regulamentu lui UE
	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (4) În sensul alin. (1), Producătorii furnizează o structură standardizată, sigură și accesibilă la distanță pentru a permite atelierelor independente să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului.	Compatibil	Transpune art. 61 alin. (1) al Regulamentu lui UE
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (2) Până la adoptarea de către Comisie a unui standard corespunzător prin intermediul lucrărilor Comitetului European pentru Standardizare (CEN) sau ale unui organism de standardizare comparabil, informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt prezentate într-un mod ușor accesibil, astfel	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (5) Informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt prezentate într-un mod ușor accesibil, astfel încât să poată fi prelucrate de operatorii independenți prin unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile.	Compatibil	

încât să poată fi prelucrate de operatorii independenți prin eforturi rezonabile. Informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt publicate pe site-urile de internet ale producătorilor folosind un format standardizat sau, dacă acest lucru nu este realizabil din cauza naturii informațiilor, într-un alt format adecvat. Pentru operatorii independenți, alții decât reparatorii, informațiile sunt prezentate, de asemenea, într-un format care poate fi citit automat și prelucrat electronic cu ajutorul unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile și care le permite operatorilor independenți să își îndeplinească sarcinile asociate activității lor comerciale în cadrul lanțului de aprovizionare de pe piața pieselor de schimb.			
	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (6) Informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt publicate pe site-urile de internet ale producătorilor folosind un format standardizat stabilit de către Autoritatea de omologare, sau, dacă acest lucru nu este realizabil din cauza naturii informațiilor, într-un alt format adecvat.	Compatibil	Transpune art. 61 alin. (2) al Regulamentului UE
	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (7) Informațiile prevăzute la alin.(5)-(6), pentru operatorii independenți, alții decât atelierile, sunt prezentate, într-un format care poate fi citit automat și prelucrat electronic cu ajutorul unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile și care le permite operatorilor independenți să își îndeplinească sarcinile asociate activității lor comerciale în cadrul lanțului de aprovizionare de pe piața pieselor de schimb.	Compatibil	Transpune art. 61 alin. (2) al Regulamentului UE

Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (3) Cu toate acestea, în următoarele cazuri, este suficient ca producătorul să furnizeze rapid informațiile solicitate într-un format ușor de accesat atunci când un operator independent solicită acest lucru: (a) pentru tipurile de vehicule care fac obiectul unei omologări naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici astfel cum se menționează la articolul 42; (b) pentru vehiculele cu destinație specială; (c) pentru tipurile de vehicule din categoriile O1 și O2 care nu utilizează instrumente de diagnosticare sau comunicații fizice ori fără fir cu unitatea sau unitățile de control electronic de la bord în scopul diagnosticării sau al reprogramării vehiculelor lor; (d) pentru etapa finală a omologării de tip în cazul procedurii de omologare de tip în mai multe etape, atunci când etapa finală vizează numai o caroserie care nu conține sisteme de control electronic al vehiculului și toate sistemele de control electronic al vehiculului de bază rămân neschimbate.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (8) În următoarele cazuri, este suficient ca producătorul să furnizeze rapid informațiile solicitate într-un format ușor de accesat atunci când un operator independent solicită acest lucru: a) pentru tipurile de vehicule care fac obiectul unei omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici; b) pentru vehiculele cu destinație specială; c) pentru tipurile de vehicule din categoriile O1 și O2 care nu utilizează instrumente de diagnosticare sau comunicații fizice ori fără fir cu unitatea sau unitățile de control electronic de la bord în scopul diagnosticării sau al reprogramării vehiculelor lor; d) pentru etapa finală a omologării de tip în cazul procedurii de omologare de tip în mai multe etape, atunci când etapa finală vizează numai o caroserie care nu conține sisteme de control electronic al vehiculului și toate sistemele de control electronic al vehiculului de bază rămân neschimbate.	Compatibil	
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (4) Detaliile cerințelor tehnice referitoare la accesul la OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în special la specificațiile tehnice referitoare la modul în care urmează să fie furnizate informații privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, sunt prevăzute în anexa X.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (9) Prevederile stabilite în anexa X se aplică cerințelor tehnice referitoare la: a) accesul la OBD-urile vehiculelor; b) accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în special la specificațiile tehnice referitoare la modul în care urmează să fie furnizate informații privind OBD-urile vehiculelor; c) accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.	Compatibil	
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (5) De asemenea, producătorii pun la dispoziția operatorilor independenți, precum și a comercianților și a reparatorilor autorizați materiale pentru formare.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (10) Producătorii pun la dispoziția operatorilor independenți, precum și a comercianților și a atelierelor autorizate materiale pentru formare.	Compatibil	

Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (6) Producătorii se asigură că informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt accesibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic. Producătorii pun la dispoziție orice modificări și completări ulterioare ale informațiilor privind OBD-urile vehiculelor și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile de internet ale acestora în același timp în care le pun la dispoziția reparatoarelor autorizați.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (11) Producătorii au obligația să asigure accesibilitatea permanentă a informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic, fapt despre care anunță în prealabil.	Compatibil	
	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (12) Producătorii pun la dispoziție orice modificări și completări ulterioare ale informațiilor privind OBD-urile vehiculelor și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile de internet ale acestora concomitent cu punerea la dispoziția atelierelor autorizate.	Compatibil	Transpune art. 61 alin. (6) al Regulamentului UE
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (7) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb sau de rezervă compatibile cu OBD-urile, precum și a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentelor de încercare, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricărui producător sau reparator de componente, de dispozitive de diagnosticare sau de echipamente de încercare interesat.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (13) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb sau de rezervă compatibile cu OBD-urile, precum și a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentelor de încercare, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricărui producător sau atelier de componente, de dispozitive de diagnosticare sau de echipamente de încercare interesat.	Compatibil	
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor	Compatibil	

(8) În scopul proiectării, fabricării și reparării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu combustibil alternativ, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricăror producători, instalatori sau reparatori de echipamente destinate vehiculelor alimentate cu combustibil alternativ interesați.	(14) În scopul proiectării, fabricării și reparării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu combustibil alternativ, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricăror producători, instalatori sau atelieri de echipamente destinate vehiculelor alimentate cu combustibil alternativ interesați.		
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (9) Atunci când datele referitoare la repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bază de date centrală a producătorului vehiculului sau în numele său, reparatorii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații referitoare la reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (15) Atunci când datele referitoare la repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bază de date centrală a producătorului vehiculului sau în numele său, atelierii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații referitoare la reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.	Compatibil	
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (10) Prezentul capitol nu se aplică vehiculelor care fac obiectul unor omologări individuale ale vehiculelor.	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (16) Prezentul capitol XIV nu se aplică vehiculelor care fac obiectul unor omologări individuale ale vehiculelor.	Compatibil	
Articolul 61 - Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (11) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei X pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și de reglementare sau de a preveni abuzul prin actualizarea cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv activitățile de reparații și întreținere susținute prin rețele wireless de arie largă și prin adoptarea și integrarea standardelor menționate la alineatul (2) de la prezentul articol. Comisia ține cont de actuala tehnologie a informației, de progresele tehnologice previzibile în materie de vehicule, de	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (17) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și de reglementare sau de a preveni abuzul prin actualizarea cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv activitățile de reparații și întreținere susținute prin rețele wireless de arie largă și prin adoptarea și integrarea standardelor prevăzute la alin.(5)-(7).	Compatibil	

standardele ISO în vigoare și de posibilitatea existenței unui standard ISO internațional.			
	Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (18) La inițierea modificărilor prevăzute la alin.(17), Organul central de specialitate din domeniul transporturilor ține cont de actuala tehnologie a informației, de progresele tehnologice previzibile în materie de vehicule, de standardele moldovenești în vigoare care adoptă standarde internaționale ISO și de posibilitatea existenței unui standard ISO internațional.	Compatibil	
Articolul 62 - Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip (1) Producătorul responsabil pentru respectiva omologare de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori pentru o anumită etapă a unui vehicul are responsabilitatea, în cazul unei omologări de tip mixte, în etape succesive sau în mai multe etape, de a comunica atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informațiile referitoare la repararea și întreținerea sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză sau privind etapa respectivă.	Articolul 59. Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip (1) În cazul unei omologări de tip mixte, în etape succesive sau în mai multe etape, producătorul are obligația de a comunica atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informațiile referitoare la repararea și întreținerea sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză sau privind etapa respectivă.	Compatibil	
Articolul 62 - Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip (2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul final este responsabil de asigurarea accesului la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sa sau etapele sale de fabricație și legătura cu etapa sau etapele anterioare.	Articolul 59. Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip (2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul final este responsabil de asigurarea accesului la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sa sau etapele sale de fabricație și legătura cu etapa sau etapele anterioare.	Compatibil	
Articolul 63 - Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorul poate percepe tarife rezonabile și proporționale pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, altele decât datele	Articolul 60. Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorul poate percepe tarife rezonabile și proporționale pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.	Compatibil	

menționate la articolul 61 alineatul (10). Tarifele respective nu descurajează accesul la astfel de informații prin faptul că nu țin cont de frecvența accesării acestora de către operatorul independent. Accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor este oferit gratuit autorităților naționale, Comisiei și serviciilor tehnice.			
	Articolul 63 - Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (2) Tarifele prevăzute la alin.(1) nu țin cont de frecvența accesării acestora de către operatorul independent.	Compatibil	Transpune art. 63 alin. (1) al Regulamentu lui UE
	Articolul 63 - Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (3) Accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor este oferit gratuit Autorității de omologare și Autorității de supraveghere a pieței.	Compatibil	Transpune art. 63 alin. (1) al Regulamentu lui UE
Articolul 63 - Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (2) Producătorul furnizează informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv privind serviciile tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, pe bază orară, zilnică, lunară și anuală, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele respective pentru care se acordă accesul. Pe lângă accesul pe bază de durată, producătorii pot oferi accesul pe bază de tranzacții; în acest caz, tarifele sunt percepute per tranzacție și nu țin cont de durata pentru care este acordat accesul. În cazul în care producătorul oferă ambele sisteme de acces, reparatorii independenți aleg sistemele de acces, fie pe bază de durată, fie pe bază de tranzacții.	Articolul 63 - Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (4) Producătorul furnizează informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv privind serviciile tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, pe bază orară, zilnică, lunară și anuală.	Compatibil	
	Articolul 63 - Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (5) Tarifele pentru accesul la informațiile prevăzute la alin.(4) variază în funcție de perioadele respective pentru care se acordă accesul.	Compatibil	Transpune art. 63 alin. (2) al Regulamentu lui UE

	Articolul 63 - Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (6) Pe lângă accesul pe bază de durată, producătorii pot oferi accesul pe bază de tranzacții, tarifele fiind percepute per tranzacție și nu țin cont de durata pentru care este acordat accesul.	Compatibil	Transpune art. 63 alin. (2) al Regulamentu lui UE
	Articolul 63 - Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (7) În cazul în care producătorul oferă ambele sisteme de acces, reparatorii independenți aleg sistemele de acces, fie pe bază de durată, fie pe bază de tranzacții.	Compatibil	Transpune art. 63 alin. (2) al Regulamentu lui UE
Articolul 64 - Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorul care a solicitat omologarea UE de tip sau omologarea națională de tip pune la dispoziția autorității de omologare dovada conformității cu prezentul capitol în termen de șase luni de la data respectivei omologări de tip.	Articolul 61. Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (1) Producătorul care a solicitat omologarea de tip pune la dispoziția Autorității de omologare dovada conformității cu prezentul capitol XIV în termen de șase luni de la data respectivei omologări de tip.	Compatibil	
Articolul 64 - Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (2) Dacă o astfel de dovadă a conformității nu este furnizată în termenul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol, autoritatea de omologare ia măsurile necesare în conformitate cu articolul 65.	Articolul 61. Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (2) Dacă o astfel de dovadă a conformității nu este furnizată în termenul menționat la alin.(1), Autoritatea de omologare ia măsurile corespunzătoare în conformitate cu art.62.	Compatibil	
Articolul 65 - Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (1) O autoritate de omologare poate, în orice moment, fie din proprie inițiativă, fie pe baza unei reclamații sau a unei evaluări efectuate de un serviciu tehnic, să verifice dacă producătorul respectă prezentul capitol și certificatul producătorului de acces la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile	Articolul 62. Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (1) Autoritatea de omologare poate, în orice moment, să verifice dacă producătorul respectă cerințele stabilite în prezentul capitol XIV și certificatul producătorului de acces la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor	Compatibil	

referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor menționate în anexa X apendicele 1.	menționate în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, în următoarele cazuri: a) din propria inițiativă; b) în baza unei reclamații; c) a unei evaluări efectuate de un serviciu tehnic.		
Articolul 65 - Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (2) În cazul în care o autoritate de omologare constată că producătorul nu și-a îndeplinit obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip respectivă întreprinde măsurile corespunzătoare pentru a remedia situația. Măsurile menționate pot include retragerea sau suspendarea omologării de tip, amenzi sau alte măsuri adoptate în conformitate cu articolul 84.	Articolul 62. Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (2) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că producătorul nu și-a îndeplinit obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, Autoritatea de omologare întreprinde una sau mai multe din următoarele măsuri, pentru a remedia situația: a) suspendarea omologării de tip; b) retragerea omologării de tip; c) aplicarea amenzii; d) alte măsuri adoptate în conformitate cu art.77.	Compatibil	
Articolul 65 - Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (3) În cazul în care un operator independent sau o asociație comercială reprezentând operatori independenți depune o reclamație către autoritatea de omologare privind nerespectarea de către producător a prezentului capitol, autoritatea de omologare procedează la efectuarea unui audit cu scopul de a verifica respectarea de către producător a articolelor menționate. Autoritatea de omologare solicită autorității de omologare care a acordat omologarea de tip a întregului vehicul să analizeze reclamația și să solicite ulterior de la producătorul vehiculului mijloace de probă care să demonstreze că sistemul utilizat de producător este în conformitate cu prezentul regulament. Rezultatele anchetei respective se comunică autorității naționale de omologare și operatorului independent sau asociației în termen de trei luni de la depunerea cererii comerciale în cauză.	Articolul 62. Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (3) În cazul în care un operator independent sau un reprezentant al operatorului independent depune o reclamație către Autoritatea de omologare privind nerespectarea de către producător a prevederile prezentului capitol XIV, autoritatea purcede la efectuarea unui audit în vederea verificării respectării de către producător a articolelor vizate în reclamație.	Compatibil	

	Articolul 62. Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (4) Autoritatea de omologare poate solicita de la producătorul vehiculului mijloace de probă care demonstrează că sistemul utilizat de producător este în conformitate cu prevederile prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 62. Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (5) Rezultatele verificării respective se comunică Autorității de omologare subiecților prevăzuți la alin.(3), în termen de trei luni de la depunerea cererii comerciale în cauză.	Compatibil	
Articolul 65 - Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (4) Atunci când efectuează auditul, autoritatea de omologare poate solicita unui serviciu tehnic sau oricărui expert independent să efectueze o evaluare pentru a verifica dacă obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor au fost respectate.	Articolul 62. Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor (6) La efectuarea auditului, Autoritatea de omologare poate solicita unui serviciu tehnic sau unui expert independent să efectueze o evaluare în scopul verificării dacă obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor au fost respectate.	Compatibil	
Articolul 66 - Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule (1) În ceea ce privește accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule, instituit în conformitate cu articolul 13 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (7), acoperă, de asemenea, toate vehiculele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Acesta își desfășoară activitățile în conformitate cu anexa X la prezentul regulament.	-	Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 66 - Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule (2) Forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule evaluează dacă accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor afectează progresele înregistrate cu privire la reducerea furturilor de vehicule și prezintă recomandări pentru îmbunătățirea cerințelor referitoare la accesul la astfel de informații. În special, forumul privind accesul la informațiile referitoare la vehicule acordă consiliere Comisiei cu privire la introducerea unui proces prin care operatorii independenți obțin aprobarea și autorizarea din partea organizațiilor acreditate în vederea accesării informațiilor referitoare la siguranța vehiculelor. Comisia poate decide să păstreze confidențialitatea discuțiilor și a concluziilor forumului privind accesul la informațiile referitoare la vehicule.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (1) Autoritatea de omologare desemnată de statul membru în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) (denumită în sensul prezentului capitol „autoritatea de omologare de tip”) este responsabilă pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice, inclusiv, dacă este cazul, a subcontractanților sau a filialelor respectivei servicii tehnice. Autoritatea de omologare de tip poate decide ca evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice și, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivei servicii tehnice urmează să fie efectuate de către un organism național de acreditare.	Articolul 63. Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (1) Autoritatea de omologare de tip: a) este responsabilă pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivei servicii tehnice; b) decide cazurile când evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice și, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivei servicii tehnice sunt efectuate de către organismul național de acreditare.	Compatibil	
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (2) Autoritățile de omologare de tip fac obiectul evaluărilor inter pares cu privire la orice activitate pe care o desfășoară în legătură cu evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice. Evaluările inter pares acoperă evaluările tuturor sau a unora dintre operațiunile serviciilor tehnice care au fost efectuate de către autoritățile de omologare de tip în conformitate cu articolul 73 alineatul (4), inclusiv în ceea ce privește	-	Prevedere UE neaplicabilă	

competența personalului, corectitudinea metodologiei de încercare și de inspecție și corectitudinea rezultatelor încercărilor bazate pe domeniul de aplicare definit al actelor de reglementare enumerate în partea I a anexei II. Activitățile legate de evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice care se ocupă numai de omologări individuale naționale care au fost acordate în conformitate cu articolul 45 sau de omologări naționale de tip pentru vehiculele fabricate în serii mici care au fost acordate în conformitate cu articolul 42 sunt scutite de evaluările inter pares. Orice evaluare a serviciilor tehnice acreditate efectuată de către autoritățile de omologare de tip este scutită de evaluările inter pares.			
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (3) Autoritățile de omologare de tip nu fac obiectul evaluărilor inter pares atunci când își desemnează toate serviciile tehnice exclusiv pe baza acreditării serviciilor tehnice.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (4) Autoritatea de omologare de tip nu oferă servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale.	Articolul 63. Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (2) Autoritatea de omologare nu oferă servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale.	Compatibil	
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (5) Autoritatea de omologare de tip are la dispoziție personal suficient pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în prezentul regulament.	Articolul 63. Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (3) Autoritatea de omologare de tip dispune de personal suficient pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în prezentei legi.	Compatibil	
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (6) Fiecare stat membru furnizează Comisiei, forumului și celorlalte state membre care le solicită informații cu privire la procedurile lor de evaluare, desemnare și notificare a serviciilor tehnice și de monitorizare a serviciilor tehnice, precum și în legătură cu orice modificare a procedurilor. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului de utilizat pentru furnizarea informațiilor	Articolul 63. Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (4) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, furnizează statelor membre ale Uniunii Europene, care le solicită informații cu privire la procedurile lor de evaluare, desemnare și notificare a serviciilor tehnice și de monitorizare a serviciilor tehnice, precum și în legătură cu orice modificare a procedurilor.	Compatibil	

privind procedurile statelor membre menționate la primul paragraf de la prezentul alineat. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).			
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (7) Autoritățile de omologare de tip care fac obiectul evaluărilor inter pares stabilesc proceduri pentru audituri interne, în conformitate cu anexa III apendicele 2. Astfel de audituri interne se efectuează cel puțin o dată pe an. Cu toate acestea, frecvența auditurilor interne poate fi redusă dacă autoritatea de omologare de tip poate demonstra că sistemul său de management este pus în aplicare în mod efectiv și și-a dovedit stabilitatea.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (8) Evaluările inter pares ale unei autorități de omologare de tip se efectuează cel puțin o dată la fiecare cinci ani de către o echipă de evaluare inter pares formată din două autorități de omologare de tip din alte state membre. Comisia poate decide să participe în cadrul echipei de evaluare inter pares pe baza unei analize a evaluării riscurilor. Evaluarea inter pares se efectuează sub responsabilitatea autorității de omologare care face obiectul evaluării și include o vizită la sediul unui serviciu tehnic selectat de echipa de evaluare inter pares. Autoritățile de omologare de tip care nu fac obiectul unei evaluări inter pares în conformitate cu alineatul (3) nu sunt incluse în niciuna dintre activitățile aferente echipei de evaluare inter pares.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (9) Ținând seama în mod corespunzător de considerentele exprimate de forum, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care definește un plan pentru evaluările inter pares	-	Prevedere UE neaplicabilă	

care acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și care stabilește criteriile privind componența echipei de evaluare inter pares, metodologia utilizată pentru evaluarea inter pares, calendarul, frecvența și celelalte sarcini legate de evaluarea inter pares. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).			
Articolul 67 - Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice (10) Rezultatele evaluărilor inter pares sunt analizate de către forum. Comisia întocmește și publică rezumate ale rezultatelor evaluărilor inter pares.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 68 - Desemnarea serviciilor tehnice (1) Autoritățile de omologare de tip desemnează servicii tehnice pentru a desfășura una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență: (a) categoria A: încercările specificate în prezentul regulament și în actele de reglementare enumerate în anexa II, pe care serviciile tehnice le efectuează în cadrul propriilor unități; (b) categoria B: supravegherea încercărilor specificate în prezentul regulament și în actele de reglementare enumerate în anexa II, inclusiv pregătirea acestor încercări, în cazul în care respectivele încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe; (c) categoria C: evaluarea și monitorizarea periodică a procedurilor producătorului destinate controlului conformității producției; (d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau a inspecțiilor pentru supravegherea conformității producției.	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (1) Autoritatea de omologare de tip desemnează servicii tehnice pentru a desfășura una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență: a) categoria A: încercările specificate în prezente lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi; b) categoria B: supravegherea încercărilor specificate în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, inclusiv pregătirea acestor încercări, în cazul în care ele au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe; c) categoria C: evaluarea și monitorizarea periodică a procedurilor producătorului destinate controlului conformității producției; d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau a inspecțiilor pentru supravegherea conformității producției.	Compatibil	
Articolul 68 - Desemnarea serviciilor tehnice (2) Fiecare stat membru poate desemna o autoritate de omologare de tip în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1).	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1).	Compatibil	
Articolul 68 - Desemnarea serviciilor tehnice	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice	Compatibil	

(3) Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația unui stat membru și are personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care aparțin unei autorități de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum se menționează la articolul 72.	(3) Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația Republicii Moldova și dispune de personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care aparțin Autorității de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum este prevăzut la art.68.		
Articolul 68 - Desemnarea serviciilor tehnice (4) Un serviciu tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile sale, cu excepția cazului în care această responsabilitate este asumată, în conformitate cu dreptul intern, de statul membru sau cu excepția cazului în care statul membru este direct responsabil pentru evaluarea conformității.	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (4) Un serviciu tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile sale.	Compatibil	
Articolul 68 - Desemnarea serviciilor tehnice (5) Serviciile tehnice ale unei țări terțe, altele decât cele care au fost desemnate în conformitate cu articolul 72, pot fi desemnate și notificate Comisiei în sensul articolului 74 numai dacă un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză prevede posibilitatea de a desemna aceste servicii tehnice. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în temeiul legislației unui stat membru, în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol, să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca respectivele filiale să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (5) Serviciile tehnice ale unui stat terț – membru al Uniunii Europene, altul decât cel care a fost desemnate în conformitate cu art.68, pot fi desemnate doar dacă un acord bilateral între Republica Moldova și țara terță în cauză prevede posibilitatea de a desemna aceste servicii tehnice.	Compatibil	
	Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice (6) Procedura prevăzută la alin.(5), nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în temeiul legislației Republicii Moldova, în conformitate cu alin.(3), să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca respectivele filiale să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.	Compatibil	Transpune art. 68 alin. (5) al Regulamentului UE
Articolul 69 - Independența serviciilor tehnice (1) Un serviciu tehnic, inclusiv personalul său, este independent și îndeplinește activitățile pentru care a fost desemnat la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesare în domeniul respectiv în care funcționează și este liber de orice presiune și stimulent, îndeosebi financiare, care i-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și, în special, liber de	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (1) Un serviciu tehnic, inclusiv personalul său, este independent și îndeplinește activitățile pentru care a fost desemnat cu un înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesare în domeniul respectiv în care funcționează și este liber de orice presiune și stimulent, îndeosebi financiare, care i-ar putea influența aprecierea sau	Compatibil	

presiuni sau stimulente din partea persoanelor sau a grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.	rezultatele activităților de evaluare din partea persoanelor interesate de rezultatele activităților în cauză.		
Articolul 69 - Independența serviciilor tehnice (2) Un serviciu tehnic este o organizație sau un organism terț care nu este implicat în procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate pe care o evaluează, o supune încercărilor sau o inspectează. Se poate considera că cerințele de la primul paragraf sunt îndeplinite de către o asociație comercială sau de către un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează, le supune încercărilor sau le inspectează, cu condiția ca independența sa și absența oricărui conflict de interese să fie demonstrate autorității de omologare de tip a statului membru în cauză.	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (2) Un serviciu tehnic este o organizație sau un organism terț care nu este implicat în procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate pe care o evaluează, o supune încercărilor sau o inspectează.	Compatibil	
	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (3) O societate comercială sau asociație necomercială care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează, considerate le supune încercărilor sau le inspectează, se consideră că îndeplinesc cerințele prevăzute în alin.(1), cu condiția ca independența sa și absența oricărui conflict de interese să fie demonstrate Autorității de omologare de tip.	Compatibil	Transpune art. 69 alin. (2) al Regulamentu lui UE
Articolul 69 - Independența serviciilor tehnice (3) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea activităților pentru care sunt desemnate în conformitate cu articolul 68 alineatul (1) nu proiectează, nu produc, nu furnizează și nu întrețin vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Aceasta nu exclude utilizarea respectivelor vehicule,	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea activităților pentru care sunt desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1) nu proiectează, nu produc, nu furnizează și nu întrețin vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități.	Compatibil	

sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic și nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.			
	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (5) Limitarea prevăzută la alin.(3), nu exclude utilizarea respectivelor vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic și nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.	Compatibil	Transpune art. 69 alin. (3) al Regulamentului UE
Articolul 69 - Independența serviciilor tehnice (4) Un serviciu tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (6) Un serviciu tehnic are obligația și este responsabil pentru asigurarea ca activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.	Compatibil	
Articolul 69 - Independența serviciilor tehnice (5) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul prezentului regulament, mai puțin față de autoritatea de omologare de tip și, dacă este cazul, față de organismul național de acreditare, sau în cazurile impuse prin dreptul Uniunii sau prin dreptul intern.	Articolul 65. Independența serviciilor tehnice (7) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul prezentului regulament, cu excepțiile aplicabile în raport cu Autoritatea de omologare de tip și, după caz, în raport cu organismul național de acreditare, sau în cazurile expres prevăzute de legislație.	Compatibil	
Articolul 70 - Competența serviciilor tehnice (1) Un serviciu tehnic este capabil să presteze toate activitățile pentru care solicită să fie desemnat în conformitate cu articolul 68 alineatul (1). Acesta demonstrează autorității de omologare de tip sau organismului național de acreditare care efectuează evaluarea sau monitorizarea serviciului tehnic respectiv că îndeplinește toate condițiile următoare: (a) personalul său deține competențele corespunzătoare, cunoștințele tehnice specifice, formarea profesională necesară și o experiență suficientă și adecvată pentru a desfășura activitățile pentru care solicită să fie desemnat;	Articolul 66. Competența serviciilor tehnice (1) Un serviciu tehnic are dreptul să presteze toate activitățile pentru care solicită să fie desemnat în conformitate cu art.64 alin.(1), dacă poate demonstra că dispune de capacitățile prevăzute la alineatele (2) - (3).	Compatibil	

(b) deține descrieri ale procedurilor relevante pentru desfășurarea activităților pentru care solicită să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție. Serviciul tehnic demonstrează transparența și reproductibilitatea procedurilor respective; (c) deține mijloacele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de categoria sau categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și instalațiile necesare.			
	Articolul 66. Competența serviciilor tehnice (2) Serviciul tehnic demonstrează Autorității de omologare de tip sau organismul național de acreditare care efectuează evaluarea sau monitorizarea serviciului tehnic respectiv că îndeplinește cumulativ următoarele condiții: a) personalul său deține competențele corespunzătoare, cunoștințele tehnice specifice, formarea profesională necesară și experiența suficientă și adecvată pentru a desfășura activitățile pentru care solicită să fie desemnat; b) deține descrieri ale procedurilor relevante pentru desfășurarea activităților pentru care solicită să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție. Serviciul tehnic demonstrează transparența și reproductibilitatea procedurilor respective; c) deține mijloacele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de categoria sau categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și instalațiile necesare.	Compatibil	Transpune art. 70 alin. (1) al Regulamentu lui UE
Articolul 70 - Competența serviciilor tehnice (2) Un serviciu tehnic demonstrează, de asemenea, că posedă competențele necesare, cunoștințele tehnice specifice și o experiență demonstrată pentru a efectua încercări și inspecții în vederea evaluării conformității vehiculelor, a sistemelor, a	Articolul 66. Competența serviciilor tehnice (3) Un serviciu tehnic demonstrează, de asemenea, că posedă competențele necesare, cunoștințele tehnice specifice și o experiență demonstrată pentru a efectua încercări și inspecții în vederea evaluării conformității vehiculelor, a sistemelor, a	Compatibil	

componentelor și a unităților tehnice separate în raport cu prezentul regulament și că respectă standardele enumerate în anexa III apendicele 1. Cu toate acestea, standardele enumerate în anexa III apendicele 1 nu se aplică ultimei etape a unei proceduri naționale în mai multe etape, menționată la articolul 47 alineatul (1).	componentelor și a unităților tehnice separate în raport cu prezenta lege și că respectă standardele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.		
	Articolul 66. Competența serviciilor tehnice (4) În sensul alin.(3), standardele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, nu se aplică ultimei etape a procedurii naționale în mai multe etape, prevăzută la art.44.	Compatibil	Transpune art. 70 alin. (2) al Regulamentului UE
Articolul 70 - Competența serviciilor tehnice (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei III în ceea ce privește cerințele pentru evaluarea serviciilor tehnice.	Articolul 66. Competența serviciilor tehnice (5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi în ceea ce privește cerințele pentru evaluarea serviciilor tehnice.	Compatibil	
Articolul 71 - Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice pot subcontracta, cu acordul autorității relevante de omologare de tip însărcinate cu desemnarea, unele dintre categoriile de activități pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 68 alineatul (1) sau pot dispune ca aceste activități să fie realizate de o filială.	Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice pot subcontracta, cu acordul Autorității de omologare, unele dintre categoriile de activități pentru care au fost desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1) sau pot dispune ca aceste activități să fie realizate de o filială.	Compatibil	
Articolul 71 - Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează sarcini specifice din rândul categoriilor de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială pentru îndeplinirea acestor sarcini, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 68, 69 și 70 și informează autoritatea de omologare de tip în acest sens.	Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (2) În cazurile prevăzute la alin.(1), serviciul tehnic are obligația și responsabilitatea ca subcontractantul sau filiala să îndeplinească cerințele prevăzute la articolele 64, 65 și 66 și informează Autoritatea de omologare de tip în acest sens.	Compatibil	
Articolul 71 - Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (3) Serviciile tehnice preiau întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanții sau filialele lor, indiferent de locul în care acestea sunt stabilite.	Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice	Compatibil	

	(3) Serviciile tehnice poartă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanții sau filialele lor, indiferent de locul în care acestea sunt stabilite.		
Articolul 71 - Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (4) Serviciile tehnice țin la dispoziția autorității de omologare de tip însărcinate cu desemnarea documentele relevante privind evaluarea efectuată de către autoritatea de omologare de tip sau acreditarea efectuată de către organismul național de acreditare al subcontractantului sau al filialei și privind sarcinile îndeplinite de acestea.	Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice (4) Serviciul tehnic desemnat de către Autorității de omologare de tip, pune la dispoziția acesteia documentele relevante privind evaluarea efectuată de către Autoritatea de omologare de tip sau acreditarea efectuată de către organismul național de acreditare al subcontractantului sau al filialei, inclusiv privind sarcinile îndeplinite de acestea.	Compatibil	
Articolul 72 - Servicii tehnice interne ale producătorului (1) Un serviciu tehnic intern al unui producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic în cazul activităților din categoria A menționate la articolul 68 alineatul (1) litera (a), însă doar în privința actelor de reglementare menționate în anexa VII. Un serviciu tehnic intern constituie o parte separată și distinctă a societății producătorului și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (1) Un serviciu tehnic intern al unui producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic în cazul activităților din categoria A, însă doar în privința cerințelor tehnice stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (2) Un serviciu tehnic intern constituie o parte separată și distinctă a societății producătorului și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.	Compatibil	Transpune art. 72 alin. (1) al Regulamentu lui UE
Articolul 72 - Servicii tehnice interne ale producătorului (2) Un serviciu tehnic intern menționat la alineatul (1) îndeplinește următoarele cerințe: (a) a fost acreditat de un organism național de acreditare și îndeplinește cerințele prevăzute în anexa III apendicele 1 și 2; (b) serviciul tehnic intern, inclusiv personalul acestuia, este identificabil din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii producătorului din care face parte, ceea ce asigură	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (3) Un serviciu tehnic intern îndeplinește următoarele cerințe: a) a fost acreditat de organismul național de acreditare conform prevederilor prezentei legi și a Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității și îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi;	Compatibil	

imparțialitatea sa și demonstrează această imparțialitate față de autoritatea de omologare de tip relevantă și de organismul național de acreditare relevant; (c) nici serviciul tehnic intern, nici personalul acestuia nu se angajează în vreo activitate care ar putea intra în conflict cu independența sau cu integritatea sa în ceea ce privește realizarea activităților pentru care a fost desemnat; (d) prestează servicii doar pentru întreprinderea producătorului din care face parte.	b) serviciul tehnic intern, inclusiv personalul acestuia, este identificabil din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii producătorului din care face parte, ceea ce asigură imparțialitatea sa și demonstrează această imparțialitate față de autoritatea de omologare de tip relevantă și de organismul național de acreditare; c) nici serviciul tehnic intern, nici personalul acestuia nu are dreptul să fie antrenat în orice activități care pot intra în conflict cu independența și integritatea în legătură cu realizarea activităților pentru care a fost desemnat; d) prestează servicii doar pentru întreprinderea producătorului din care face parte.		
Articolul 72 - Servicii tehnice interne ale producătorului (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei VII pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare și a restricțiilor pe care acestea le conțin.	Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului (4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor normative pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare și a restricțiilor pe care acestea le conțin.	Compatibil	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (1) Serviciul tehnic solicitant adresează autorității de omologare de tip a statului membru o cerere oficială în care solicită să fie desemnat în conformitate cu anexa III appendicele 2 punctul 4. Cererea specifică categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită să fie desemnat.	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (1) Serviciul tehnic solicitant adresează Autorității de omologare de tip o cerere oficială în care solicită să fie desemnat în conformitate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (2) Cererea prevăzută la alin.(1), specifică categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită să fie desemnat.	Compatibil	Transpune art. 73 alin. (1) al Regulamentu lui UE
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (2) Înainte ca o autoritate de omologare de tip să desemneze un serviciu tehnic, autoritatea de omologare de tip sau organismul național de acreditare îl evaluează în conformitate cu o listă de acțiuni de îndeplinit în cadrul evaluării care să acopere cel puțin cerințele prevăzute în anexa III appendicele 2. Evaluarea include o evaluare la fața locului la sediul serviciului	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (3) Înainte ca o Autoritatea de omologare de tip să desemneze un serviciu tehnic, organismul național de acreditare îl evaluează în conformitate cu o listă de acțiuni de îndeplinit în cadrul evaluării care acoperă cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	

tehnice solicitant, precum și, dacă este cazul, o evaluare a tuturor filialelor sau subcontractanților situați atât în interiorul cât și în exteriorul Uniunii.			
	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (4) Procedura prevăzută la alin.(3), include o evaluare la fața locului la sediul serviciului tehnic solicitant, precum și, dacă este cazul, o evaluare a tuturor filialelor sau subcontractanților situați atât în interiorul cât și în exteriorul Republicii Moldova.	Compatibil	Transpune art. 73 alin. (2) al Regulamentului UE
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (3) În cazurile în care evaluarea se realizează de către un organism național de acreditare, serviciul tehnic solicitant furnizează autorității de omologare de tip un certificat de acreditare valabil și raportul de evaluare corespunzător care atestă că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prevăzute în anexa III appendicele 2 în ceea ce privește categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită desemnarea.	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (5) Evaluarea se realizează de către organismul național de acreditare, iar serviciul tehnic solicitant furnizează Autorității de omologare de tip un certificat de acreditare valabil și raportul de evaluare corespunzător care atestă că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi în ceea ce privește categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită desemnarea.	Compatibil	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (4) În cazurile în care evaluarea este efectuată de autoritatea de omologare de tip, autoritatea de omologare de tip din statul membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat numește în mod oficial o echipă de evaluare în comun alcătuită din reprezentanți ai autorităților de omologare de tip din cel puțin alte două state membre și un reprezentant al Comisiei. În cazul în care serviciul tehnic solicită să fie desemnat într-un alt stat membru decât statul membru în care este stabilit, unul dintre reprezentanții din echipa de evaluare în comun provine de la autoritatea de omologare de tip a statului membru de stabilire, cu excepția cazului în care autoritatea de omologare de tip respectivă decide să nu facă parte din echipa de evaluare în comun. Echipa de evaluare în comun participă la evaluarea serviciului tehnic solicitant, inclusiv la evaluarea la fața locului. Autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea a	-	Prevedere UE neaplicabilă	

statului membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat oferă echipei de evaluare în comun toată asistența necesară și oferă acces în timp util la întreaga documentație necesară pentru a evalua serviciul tehnic solicitant.			
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (5) În cazurile în care autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea efectuează evaluarea serviciilor tehnice care solicită efectuarea de încercări exclusiv în vederea unor omologări naționale individuale ale vehiculelor în conformitate cu articolul 45, autoritatea de omologare de tip din statul membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat este scutită de obligația de a numi o echipă de evaluare în comun. Serviciile tehnice care doar verifică instalarea corectă a componentelor din categoriile O1 și O2 sunt, de asemenea, scutite de evaluare.	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (6) Serviciile tehnice care verifică doar instalarea corectă a componentelor din categoriile O1 și O2 sunt scutite de evaluare.	Compatibil	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (6) În cazul în care serviciul tehnic a solicitat să fie desemnat de către una sau mai multe autorități de omologare de tip din statele membre, altele decât statul membru în care este stabilit, în conformitate cu articolul 74 alineatul (2), evaluarea se realizează o singură dată, cu condiția ca întregul domeniu de aplicare al desemnării serviciului tehnic să facă obiectul evaluării respective.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (7) Echipa de evaluare în comun formulează constatările privind neconformitatea serviciului tehnic solicitant cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III appendicele 2 în cursul procesului de evaluare. Astfel de constatări se discută în cadrul echipei de evaluare în comun.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (8) Echipa de evaluare în comun întocmește, după evaluarea la fața locului, un raport care indică măsura în care serviciul tehnic solicitant îndeplinește cerințele prevăzute la articolele	-	Prevedere UE neaplicabilă	

68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2.			
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (9) Raportul menționat la alineatul (8) conține un rezumat al tuturor neconformităților constatate, împreună cu o recomandare care menționează dacă solicitantul poate fi desemnat ca serviciu tehnic.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (10) Autoritatea de omologare de tip notifică Comisiei numele și competențele reprezentanților săi care participă la echipa de evaluare în comun.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (11) Autoritatea de omologare de tip din statul membru unde serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat trimite Comisiei și, la cerere, autorităților de omologare de tip ale celorlalte state membre raportul privind rezultatul evaluării, în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa III apendicele 2. Raportul respectiv include documente justificative cu privire la competențele serviciului tehnic și la reglementările existente de care dispune autoritatea de omologare de tip pentru a monitoriza regulat serviciul tehnic.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (12) Autoritățile de omologare de tip ale celorlalte state membre și Comisia pot reexamina raportul de evaluare și documentele justificative, pot pune întrebări sau exprima preocupări și pot solicita documente justificative suplimentare în termen de o lună de la data primirii raportului de evaluare și a documentelor justificative.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (13) Autoritatea de omologare de tip a statului membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat răspunde	-	Prevedere UE neaplicabilă	

la întrebările, preocupările și cererile de furnizare a documentelor justificative suplimentare în termen de patru săptămâni de la primirea lor.			
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (14) În termen de patru săptămâni de la primirea răspunsului menționat la alineatul (13), autoritățile de omologare de tip ale celorlalte state membre sau Comisia pot adresa, individual sau în comun, recomandări autorității de omologare de tip din statul membru în care serviciul tehnic solicitant a cerut să fie desemnat. Autoritatea de omologare de tip ia în considerare recomandările atunci când ia decizia privind desemnarea serviciului tehnic. În cazul în care autoritatea de omologare de tip decide să nu dea curs recomandărilor formulate de celelalte state membre sau de Comisie, aceasta își motivează decizia în termen de două săptămâni de la adoptarea ei.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (15) Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice se limitează la cinci ani.	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (7) Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice nu depășește termenul de cinci ani.	Compatibil	
Articolul 73 - Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (16) Autoritatea de omologare de tip care dorește să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu articolul 68 alineatul (2), demonstrează conformitatea cu prezentul regulament printr-o evaluare realizată de auditori independenți. Acești auditori pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod autonom față de personalul implicat în activitatea evaluată și cu condiția ca aceștia să respecte cerințele prevăzute în anexa III apendicele 2.	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (8) Autoritatea de omologare de tip care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu art.64 alin.(2), demonstrează conformitatea cu prezenta lege printr-o evaluare realizată de auditori independenți.	Compatibil	
	Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice (9) Auditorii pot aparține aceleiași organizații prevăzute la alin.(8), cu condiția de a fi administrați în mod autonom față de personalul implicat în activitatea evaluată și cu condiția ca aceștia să respecte cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	Transpune art. 73 alin. (16) al Regulamentului UE

Articolul 74 - Notificarea Comisiei în ceea ce privește desemnarea serviciilor tehnice (1) Autoritățile de omologare de tip notifică Comisiei denumirea, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități ale fiecărui serviciu tehnic pe care l-au desemnat. Notificarea specifică în mod clar domeniul de aplicare al desemnării, activitățile și procedurile de evaluare a conformității, tipurile de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate și subiectele enumerate în anexa II pentru care au fost desemnate serviciile tehnice, precum și eventualii subcontractanți sau eventualele filiale ale serviciilor tehnice și orice modificare ulterioară a acestor detalii. Astfel de notificări se efectuează înainte ca serviciile tehnice desemnate să desfășoare orice activități menționate la articolul 68 alineatul (1).	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 74 - Notificarea Comisiei în ceea ce privește desemnarea serviciilor tehnice (2) Un serviciu tehnic poate fi desemnat de către una sau mai multe autorități de omologare de tip din alt stat membru decât statul membru în care este stabilit, cu condiția ca întregul domeniu de aplicare al desemnării efectuate de către autoritatea de omologare de tip să fie acoperit de o acreditare acordată în conformitate cu articolul 73 alineatul (3), sau de o evaluare efectuată în conformitate cu articolul 73 alineatul (4).	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 74 - Notificarea Comisiei în ceea ce privește desemnarea serviciilor tehnice (3) Comisia publică pe site-ul său internet și actualizează o listă cuprinzând detaliile de contact ale serviciilor tehnice desemnate, ale subcontractanților lor și ale filialelor lor care i-au fost notificate în conformitate cu prezentul articol.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 75 - Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (1) În cazul în care autoritatea de omologare de tip a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament, autoritatea de	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (1) În cazul în care Autoritatea de omologare de tip a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta lege, autoritatea	Compatibil	

omologare de tip respectivă restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii acestora. Autoritatea de homologare de tip notifică imediat Comisiei și autorităților de homologare din celelalte state membre orice restricție, suspendare sau retragere a unei desemnări. Comisia actualizează în consecință lista menționată la articolul 74 alineatul (3).	respectivă restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii acestora.		
	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (2) Autoritatea de homologare de tip poate notifica autorităților de homologare din statele membre ale Uniunii Europene despre orice restricție, suspendare sau retragere a unei desemnări.	Compatibil	Transpune art. 75 alin. (1) al Regulamentului UE
Articolul 75 - Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (2) În caz de restricționare, de suspendare sau de retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de homologare de tip păstrează dosarele serviciului tehnic respectiv la dispoziția autorităților de homologare sau a autorităților de supraveghere a pieței ori transferă dosarele respective către un alt serviciu tehnic ales de producător de comun acord cu serviciul tehnic respectiv.	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (3) În caz de restricționare, de suspendare sau de retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, Autoritatea de homologare de tip păstrează dosarele serviciului tehnic respectiv la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței ori transferă dosarele respective către un alt serviciu tehnic ales de producător de comun acord cu serviciul tehnic respectiv.	Compatibil	
Articolul 75 - Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (3) Autoritatea de homologare de tip evaluează în termen de trei luni de la data notificării prevăzute la paragraful al doilea de la alineatul (1) dacă nerespectarea de către serviciul tehnic are un impact asupra certificatelor de homologare UE de tip emise pe baza rapoartelor de inspecție și de încercare emise de serviciul tehnic care face obiectul modificării desemnării și informează celelalte autorități de homologare de tip și Comisia în consecință. În termen de două luni de la data la care a notificat modificările la desemnare, autoritatea de homologare de tip prezintă Comisiei și celorlalte autorități de homologare de tip un raport privind concluziile sale în ceea ce privește neconformitatea. Dacă este	-	Prevedere UE neaplicabilă	

necesar pentru a asigura siguranța vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate care au fost deja introduse pe piață, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea transmite autorităților de omologare de tip în cauză să suspende sau să retragă, într-un interval de timp rezonabil, toate certificatele de omologare UE de tip care au fost emise în mod necorespunzător.			
Articolul 75 - Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (4) În cazul în care desemnarea serviciilor tehnice a fost restricționată, suspendată sau retrasă, certificatele de omologare UE de tip care au fost emise pe baza unor rapoarte de inspecție și încercare emise de serviciile tehnice respective rămân valabile, cu excepția cazului în care omologările de tip respective își pierd valabilitatea în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) litera (f).	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (4) În cazul în care desemnarea serviciilor tehnice de către o autoritate de omologare a unui stat al Uniunii Europene a fost restricționată, suspendată sau retrasă, certificatele de omologare UE de tip care au fost emise pe baza unor rapoarte de inspecție și încercare emise de serviciile tehnice respective rămân valabile, cu excepția cazului în care omologările de tip respective își pierd valabilitatea în conformitate cu art.31 alin.(4) lit.(f).	Compatibil	
Articolul 75 - Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (5) Extinderile domeniului de aplicare al desemnării serviciului tehnic care conduc la desemnarea unei categorii suplimentare de activități menționate la articolul 68 alineatul (1) se evaluează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 73. Extinderile domeniului de aplicare al desemnării unui serviciu tehnic exclusiv pentru actele de reglementare enumerate în anexa II pot fi efectuate în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa III appendicele 2 și sub rezerva notificării menționate la articolul 74.	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (5) Extinderile domeniului de aplicare al desemnării serviciului tehnic care conduc la desemnarea unei categorii suplimentare de activități menționate la art.64 alin.(1) se evaluează în conformitate cu procedura prevăzută la art.69.	Compatibil	
	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice (6) Extinderile domeniului de aplicare al desemnării unui serviciu tehnic pot fi efectuate în conformitate cu procedurile prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	Transpune art. 73 alin. (5) al Regulamentului UE
Articolul 75 - Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice	Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice	Compatibil	

(6) Desemnarea unui serviciu tehnic este reînnoită doar după ce autoritatea de omologare de tip a verificat dacă serviciul tehnic continuă să respecte cerințele prezentului regulament. Evaluarea se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 73.	(7) Desemnarea unui serviciu tehnic este reînnoită doar după ce Autoritatea de omologare de tip a verificat și evaluat dacă serviciul tehnic continuă să respecte cerințele prezentei legi. Evaluarea se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la art.69.		
Articolul 76 - Monitorizarea serviciilor tehnice (1) Autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea monitorizează în permanență serviciile tehnice pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2. Primul paragraf de la prezentul alineat nu se aplică niciuneia dintre activitățile serviciilor tehnice care sunt monitorizate de organisme de acreditare în conformitate cu articolul 67 alineatul (1) pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2. Serviciile tehnice furnizează, la cerere, toate informațiile și documentele relevante, care sunt necesare pentru a permite autorității de omologare de tip însărcinată cu desemnarea sau organismului național de acreditare să verifice respectarea respectivelor cerințe. Serviciile tehnice informează fără întârziere autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea sau organismul național de acreditare cu privire la orice modificare, în special referitoare la personal, la instalații, la filiale sau la subcontractanți, care poate afecta conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2 sau capacitatea lor de a efectua sarcinile de evaluare a conformității referitoare la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pentru care au fost desemnate.	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (1) Autoritatea de omologare de tip monitorizează continuu serviciile tehnice pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, 80-81, precum și cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (2) Alin.(1) nu se aplică niciunei activități ale serviciilor tehnice care sunt supravegheate de organismul național de acreditare în conformitate cu art.67 alin.(1) pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	Transpune art. 76 alin. (1) al Regulamentului UE

	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (3) Serviciile tehnice pun la dispoziție, la cerere, toate informațiile și documentele relevante, care sunt necesare pentru a permite autorității de omologare de tip sau organismul național de acreditare să verifice respectarea cerințelor aplicabile.	Compatibil	Transpune art. 76 alin. (1) al Regulamentu lui UE
	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (4) Serviciile tehnice informează fără întârziere autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea sau organismul național de acreditare cu privire la orice modificare, în special referitoare la personal, la instalații, la filiale sau la subcontractanți, care poate afecta conformitatea cu cerințele prevăzute de prezenta lege la articolele 64-68, 74-75, precum și în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi sau capacitatea lor de a efectua sarcinile de evaluare a conformității referitoare la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pentru care au fost desemnate.	Compatibil	Transpune art. 76 alin. (1) al Regulamentu lui UE
Articolul 76 - Monitorizarea serviciilor tehnice (2) Serviciile tehnice răspund fără întârziere la cererile formulate de o autoritate de omologare de tip sau de către Comisie cu privire la evaluările conformității pe care le-au efectuat.	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (5) Serviciile tehnice răspund fără întârziere la cererile formulate de Autoritatea de omologare de tip cu privire la evaluările conformității pe care le-au efectuat.	Compatibil	
Articolul 76 - Monitorizarea serviciilor tehnice (3) Autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea se asigură că serviciul tehnic își îndeplinește obligația prevăzută la alineatul (2) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care există un motiv legitim pentru a nu proceda astfel. În cazul în care recunoaște existența unui motiv legitim, autoritatea de omologare de tip respectivă informează Comisia cu privire la această situație. Comisia se consultă fără întârziere cu statele membre. Pe baza consultării respective, Comisia adoptă acte de punere în	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (6) Autoritatea de omologare de tip se asigură că serviciul tehnic își îndeplinește obligația prevăzută la alin.(2).	Compatibil	

aplicare pentru a decide dacă motivul legitim este considerat justificat sau nu. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Serviciul tehnic și autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea pot solicita ca orice informație transmisă autorității de omologare de tip a unui alt stat membru sau Comisiei să fie tratată confidențial.			
	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (7) Serviciul tehnic și Autoritatea de omologare de tip împuternicită cu desemnarea pot solicita ca orice informație transmisă autorității de omologare de tip a unui alt stat membru al Uniunii Europene să fie tratată confidențial.	Compatibil	Transpune art. 76 alin. (6) al Regulamentu lui UE
Articolul 76 - Monitorizarea serviciilor tehnice (4) Cel puțin o dată la fiecare 30 de luni, autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea evaluează dacă fiecare serviciu tehnic aflat în responsabilitatea sa continuă să îndeplinească cerințele prevăzute la articolele 68-72, la articolele 80 și 81, precum și în anexa III apendicele 2. Respectiva evaluare include o evaluare la sediul fiecărui serviciu tehnic de care este responsabilă. În termen de două luni de la data finalizării evaluării serviciului tehnic, fiecare stat membru raportează Comisiei și celorlalte state membre cu privire la activitățile sale de monitorizare. Respectivul rapoarte conțin un rezumat al evaluării, care este pus la dispoziția publicului.	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (8) Cel puțin o dată la fiecare 30 de luni, autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea evaluează dacă fiecare serviciu tehnic aflat în responsabilitatea sa continuă să îndeplinească cerințele prevăzute la articolele 64-68, 74-75, precum și în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.	Compatibil	
	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (9) Evaluarea prevăzută la alin.(8), include o evaluare la sediul fiecărui serviciu tehnic de care este responsabilă.	Compatibil	Transpune art. 76 alin. (4) al Regulamentu lui UE
	Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice (10) În termen de două luni de la data finalizării evaluării serviciului tehnic, pot pune la dispoziția statelor membre ale Uniunii Europene, la solicitarea acestora, cu privire la activitățile sale de monitorizare. Respectivul rapoarte conțin	Compatibil	

	un rezumat al evaluării, care este pus la dispoziția publicului pe pagina web oficială.		
Articolul 77 - Contestarea competenței serviciilor tehnice (1) Comisia, în colaborare cu autoritatea de omologare de tip din statul membru în cauză, investighează toate cazurile în care i se atrage atenția asupra unor preocupări legate de competența unui serviciu tehnic sau de continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin în temeiul prezentului regulament. De asemenea, Comisia poate începe astfel de investigații din proprie inițiativă. Comisia investighează responsabilitatea serviciului tehnic în cazul în care este demonstrat sau în cazul în care există motive întemeiate să se considere că o omologare de tip a fost acordată pe baza unor informații false, că rezultatele încercării au fost falsificate sau că nu au fost dezvăluite informații sau specificații tehnice care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.	Articolul 72. Contestarea competenței serviciilor tehnice (1) Autoritatea de omologare de tip, investighează toate cazurile în care este sesizată despre competența unui serviciu tehnic sau de respectarea de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin în temeiul prezentei legi, sau atunci când începe astfel de investigații din proprie inițiativă.	Compatibil	
	Articolul 72. Contestarea competenței serviciilor tehnice (2) Autoritatea de omologare investighează responsabilitatea serviciului tehnic în cazurile când este demonstrat sau atunci când există motive întemeiate să se considere că: a) o omologare de tip a fost acordată pe baza unor informații false; b) rezultatele încercării au fost falsificate; c) nu au fost dezvăluite informații sau specificații tehnice care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.	Compatibil	Transpune art. 77 alin. (1) al Regulamentului UE
Articolul 77 - Contestarea competenței serviciilor tehnice (2) Comisia consultă autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea în cadrul investigației menționate la alineatul (1). Autoritatea de omologare de tip respectivă furnizează Comisiei, la cerere, toate informațiile relevante legate de performanță și de conformitatea serviciului tehnic în cauză cu cerințele privind independența și competența.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 77 - Contestarea competenței serviciilor tehnice (3) Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.	Articolul 72. Contestarea competenței serviciilor tehnice	Compatibil	

	(3) Autoritatea de omologare se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.		
Articolul 77 - Contestarea competenței serviciilor tehnice (4) În cazul în care constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea sa sau că este responsabil pentru oricare dintre circumstanțele menționate la alineatul (1), Comisia informează statul membru al autorității de omologare de tip însărcinată cu desemnarea cu privire la acest lucru. Comisia solicită statului membru respectiv să ia măsuri restrictive, inclusiv restricționarea, suspendarea sau retragerea desemnării, dacă este necesar. În cazul în care un stat membru nu ia măsurile restrictive necesare, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a decide să restricționeze, să suspende, sau să retragă desemnarea serviciului tehnic în cauză. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2). Comisia notifică statului membru în cauză actele de punere în aplicare respective și actualizează în consecință informațiile publicate în temeiul articolului 74 alineatul (3).	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 78 - Schimbul de informații cu privire la evaluarea, la desemnarea și la monitorizarea serviciilor tehnice (1) Autoritățile de omologare de tip se consultă reciproc și cu Comisia cu privire la întrebări cu relevanță generală pentru punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice.	Articolul 73. Schimbul de informații cu privire la serviciile tehnice (1) Autoritatea de omologare de tip are dreptul să consulte pe bază de reciprocitate cu alte autorități de omologare din statele Uniunii Europene, cu privire la întrebări cu relevanță generală pentru punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în prezenta lege în ceea ce privește evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice.	Compatibil	
Articolul 78 - Schimbul de informații cu privire la evaluarea, la desemnarea și la monitorizarea serviciilor tehnice (2) Autoritățile de omologare de tip se informează reciproc și informează Comisia cu privire la lista-model cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării utilizată în conformitate cu articolul 73 alineatul (2) până la 5 iulie 2020, iar ulterior, cu	-	Prevedere UE neaplicabilă	

privire la adaptările acestei liste până la adoptarea de către Comisie a unei liste armonizate cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării. Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili modelul pentru lista armonizată cu acțiuni de îndeplinit în cursul evaluării. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 83 alineatul (2).			
Articolul 78 - Schimbul de informații cu privire la evaluarea, la desemnarea și la monitorizarea serviciilor tehnice (3) În cazul în care rapoartele de evaluare menționate la articolul 73 alineatul (8) indică discrepanțe între practicile generale ale autorităților de omologare de tip, statele membre sau Comisia pot solicita un schimb de informații. Schimbul de informații este coordonat de forum.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 79 - Cooperarea cu organismele naționale de acreditare (1) În cazul în care desemnarea unui serviciu tehnic se bazează pe acreditare în sensul Regulamentului (CE) nr. 765/2008, organismul național de acreditare și autoritatea de omologare de tip cooperează pe deplin în orice moment și fac schimb de informații relevante în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008, inclusiv schimb de rapoarte referitoare la incidente și de alte informații aferente aspectelor aflate sub controlul serviciului tehnic în cazul în care informațiile pot fi relevante pentru evaluarea performanței serviciului tehnic.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 79 - Cooperarea cu organismele naționale de acreditare (2) Statele membre se asigură că autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este stabilit serviciul tehnic informează organismul național de acreditare responsabil de acreditarea unui anumit serviciu tehnic cu privire la orice constatări relevante pentru acreditare. Organismul național de acreditare informează autoritatea de omologare de tip a statului membru în care este stabilit serviciul tehnic cu privire la constatările sale.	Articolul 73. Schimbul de informații cu privire la serviciile tehnice (2) Autoritatea de omologare de tip informează organismul național de acreditare responsabil de acreditarea unui anumit serviciu tehnic cu privire la orice constatări relevante pentru acreditare.	Compatibil	

	Articolul 73. Schimbul de informații cu privire la serviciile tehnice (3) Organismul național de acreditare informează Autoritatea de omologare de tip cu privire la constatările sale informează Autoritatea de omologare de tip cu privire la constatările sale.	Compatibil	Transpune art. 79 alin. (2) al Regulamentu lui UE
Articolul 80 - Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice își desfășoară activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 68 alineatul (1).	Articolul 74. Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (1) Serviciile tehnice își desfășoară activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu art. 64 alin.(1).	Compatibil	
Articolul 80 - Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (2) În orice moment, serviciile tehnice: (a) permit autorității lor de omologare de tip însărcinate cu desemnarea să observe performanțele serviciului tehnic în timpul încercării pentru omologarea de tip; și (b) la cerere, furnizează autorității lor de omologare de tip însărcinate cu desemnarea informații cu privire la categoriile de activități pentru care au fost desemnate.	Articolul 74. Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (2) Serviciile tehnice au obligația să: a) permită Autorității de omologare de tip să observe performanțele serviciului tehnic în timpul încercării pentru omologarea de tip; b) să furnizeze, la cererea Autorității de omologare de tip informații cu privire la categoriile de activități pentru care au fost desemnate.	Compatibil	
Articolul 80 - Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că un producător nu respectă cerințele prevăzute în prezentul regulament, raportează această neconformitate autorității de omologare de tip, pentru ca aceasta să solicite producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare. Autoritatea de omologare de tip refuză să emită un certificat de omologare de tip în cazul în care nu au fost luate măsurile corective corespunzătoare.	Articolul 74. Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că un producător nu respectă cerințele prevăzute în prezenta lege, raportează această neconformitate Autorității de omologare de tip, pentru ca aceasta să solicite producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare.	Compatibil	
	Articolul 74. Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice (4) În cazul în care nu au fost luate măsurile corective corespunzătoare, în vederea eliminării neconformităților prevăzute la alin.(3), Autoritatea de omologare de tip nu emite un certificat de omologare de tip.	Compatibil	Transpune art. 80 alin. (3) al Regulamentu lui UE

Articolul 81 - Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea (1) Serviciile tehnice informează autoritățile de omologare de tip însărcinate cu desemnarea în ceea ce privește: (a) orice neconformitate observată care poate implica refuzul, restricționarea, suspendarea sau retragerea certificatului de omologare de tip; (b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor; (c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la autoritățile de supraveghere a pieței.	Articolul 75. Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea (1) Serviciile tehnice informează Autoritatea de omologare în ceea ce privește: a) orice neconformitate observată care poate implica refuzul, restricționarea, suspendarea sau retragerea certificatului de omologare de tip; b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor; c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la Autoritatea de supraveghere a pieței.	Compatibil	
Articolul 81 - Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea (2) La cererea autorității de omologare de tip însărcinate cu desemnarea, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la activitățile efectuate în limita domeniului de aplicare al desemnării, sau cu privire la orice altă activitate pe care au efectuat-o, inclusiv în ceea ce privește activitățile transfrontaliere și subcontractările.	Articolul 75. Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea (2) La cererea Autorității de omologare de tip, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la: a) activitățile efectuate în limita domeniului de aplicare al desemnării; b) orice activitate pe care au efectuat-o, suplimentar la cele prevăzute la lit.a); c) activitățile transfrontaliere și subcontractările.	Compatibil	
Articolul 82 - Exercițarea delegării de competențe (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 82 - Exercițarea delegării de competențe (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (2), la articolul 5 alineatul (3), la articolul 26 alineatul (3), la articolul 30 alineatul (8), la articolul 31 alineatul (8), la articolul 41 alineatul (5), la articolul 44 alineatul (7), la articolul 55 alineatele (3) și (4), la articolul 57 alineatul (2), la articolul 61 alineatul (11), la articolul 70 alineatul (3), la articolul 72 alineatul (3) și la articolul 85 alineatul (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 4 iulie 2018. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii	-	Prevedere UE neaplicabilă	

respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.			
Articolul 82 - Exercițarea delegării de competențe (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (2), la articolul 5 alineatul (3), la articolul 26 alineatul (3), la articolul 30 alineatul (8), la articolul 31 alineatul (8), la articolul 41 alineatul (5), la articolul 44 alineatul (7), la articolul 55 alineatele (3) și (4), la articolul 57 alineatul (2), la articolul 61 alineatul (11), la articolul 70 alineatul (3), la articolul 72 alineatul (3) și la articolul 85 alineatul (2) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 82 - Exercițarea delegării de competențe (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 82 - Exercițarea delegării de competențe (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 82 - Exercițarea delegării de competențe (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (2), al articolului 5 alineatul (3), al articolului 26 alineatul (3), al articolului 30 alineatul (8), al articolului 31 alineatul (8), articolului 41 alineatul (5), al articolului 44 alineatul (7), al articolului 55 alineatele (3) și (4), al articolului 57 alineatul (2), al articolului 61 alineatul (11), al articolului 70 alineatul (3), al articolului 72 alineatul (3) și al articolului 85 alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului	-	Prevedere UE neaplicabilă	

respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.			
Articolul 83 - Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic – autovehicule (TCMV). Comitetul respectiv reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 83 - Procedura comitetului (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 84 - Sancțiuni (1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament de către operatorii economici, operatorii independenți și serviciile tehnice și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea acestora. Sancțiunile sunt efective, proporționale și cu efect de descurajare. În special, respectivele sancțiuni sunt proporționale cu gravitatea neconformității și cu numărul de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața statului membru în cauză. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora.	Articolul 76. Încălcări (1) Încălcarea prezentei legi poate atrage, în funcție de caz, răspundere civilă, administrativă, contravențională sau penală.	Compatibil	
	Articolul 76. Încălcări (2) La stabilirea sancțiunilor autoritățile de stat competente iau în calcul ca acestea să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.	Compatibil	
	Articolul 76. Încălcări (3) În cazul aplicării sancțiunilor ele trebuie să fie proporționale cu gravitatea neconformității și cu numărul de	Compatibil	

	vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova.		
Articolul 84 - Sancțiuni (2) Printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii economici și serviciile tehnice care sunt supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele: (a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau în cadrul măsurilor corective sau restrictive impuse în conformitate cu capitolul XI; (b) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru omologarea de tip sau pentru supravegherea pieței; (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau la refuzul sau retragerea certificatului de omologare UE de tip; (d) neconformitatea serviciilor tehnice din punctul de vedere al cerințelor pentru desemnarea lor.	Articolul 76. Încălcări (4) În sensul prezentei legi, următoarele tipuri de încălcări săvârșite de operatorii economici și serviciile tehnice sunt supuse sancțiunilor: a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau în cadrul măsurilor corective sau restrictive impuse în conformitate cu capitolul XI; b) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru omologarea de tip sau pentru supravegherea pieței; c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau la refuzul sau retragerea certificatului de omologare de tip; d) neconformitatea serviciilor tehnice din punctul de vedere al cerințelor pentru desemnarea lor.	Compatibil	
Articolul 84 - Sancțiuni (3) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatul (2), printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii economici pentru care se aplică, de asemenea, sancțiuni se numără cel puțin următoarele: (a) refuzul de a acorda acces la informații; (b) punerea la dispoziție pe piață de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de documente, certificate de conformitate, plăcuțe ale producătorului sau mărci de omologare în acest scop; (c) intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.	Articolul 76. Încălcări (5) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alin.(4), se aplică, de asemenea, sancțiuni pentru următoarele încălcări săvârșite de operatorii economici: a) refuzul de a acorda acces la informații; b) punerea la dispoziție pe piață de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de documente, certificate de conformitate, plăcuțe ale producătorului sau mărci de omologare în acest scop; c) intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.	Compatibil	
Articolul 84 - Sancțiuni (3a) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatele (2) și (3), printre tipurile de încălcări săvârșite de producători care sunt, de asemenea, supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele: (a) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru conformitatea în funcționare în cadrul omologării de tip privind emisiile;	Articolul 76. Încălcări (6) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatele (4) și (5), printre tipurile de încălcări săvârșite de producători care sunt, de asemenea, supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele: a) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru conformitatea în funcționare în cadrul omologării de tip privind emisiile;	Compatibil	

(b) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule care încorporează dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare care fac ca un vehicul neconform să pară conform cu prezentul regulament; (c) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule din categoriile M1, M2, M3, N1, N2 și N3 care nu dispun de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto privind emisiile de gaze de evacuare în exces sau de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv.	b) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule care încorporează dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare care fac ca un vehicul neconform să pară conform cu prezenta lege; c) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule din categoriile M1, M2, M3, N1, N2 și N3 care nu dispun de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto privind emisiile de gaze de evacuare în exces sau de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv.		
Articolul 84 - Sancțiuni (3b) Printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii independenți care sunt supuse sancțiunilor se numără cel puțin intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.	Articolul 76. Încalcări (7) Printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii independenți care sunt supuse sancțiunilor se numără cel puțin intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.	Compatibil	
Articolul 84 - Sancțiuni (4) Statele membre prezintă anual Comisiei un raport cu privire la sancțiunile pe care le-au impus în anul precedent. Dacă nu au fost aplicate sancțiuni într-un anumit an, statele membre nu au obligația de a raporta Comisiei.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 84 - Sancțiuni (5) În fiecare an, Comisia elaborează un raport de sinteză privind sancțiunile impuse de statele membre. Raportul respectiv poate include recomandări pentru statele membre și este transmis forumului.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 85 - Amenzi administrative în sprijinul măsurilor corective și restrictive la nivelul Uniunii (1) Atunci când adoptă decizii în conformitate cu articolul 53, Comisia poate impune amenzi administrative operatorilor economici în cauză pentru neconformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate cu cerințele prevăzute în prezentul regulament. Amenzile administrative prevăzute sunt eficace, proporționale și cu efect de descurajare. În special amenzile sunt proporționale cu	-	Prevedere UE neaplicabilă	

numărul vehiculelor neconforme înmatriculate pe piața Uniunii sau cu numărul de sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața Uniunii. Amenzile administrative impuse de Comisie nu se adaugă sancțiunilor impuse de statele membre în conformitate cu articolul 84 pentru aceeași încălcare. Amenzile administrative impuse de Comisie nu depășesc 30 000 EUR pentru un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care nu este în conformitate. Comisia nu poate iniția, reiniția sau continua procedurile prevăzute la prezentul articol împotriva operatorilor economici pentru încălcări ale prezentului regulament pentru care operatorii economici în cauză au fost sancționați sau cu privire la care au fost declarați ca nefiind răspunzători, în conformitate cu articolul 84, printr-o decizie anterioară care nu mai poate fi atacată.			
Articolul 85 - Amenzi administrative în sprijinul măsurilor corective și restrictive la nivelul Uniunii (2) Pe baza principiilor stabilite la alineatul (3) de la prezentul articol, Comisia adoptă acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea completării prezentului regulament prin stabilirea procedurii și a metodelor de calcul și de colectare a amenzilor administrative menționate la alineatul (1) de la prezentul articol.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 85 - Amenzi administrative în sprijinul măsurilor corective și restrictive la nivelul Uniunii (3) Actele delegate menționate la alineatul (2) trebuie să fie în conformitate cu următoarele principii: (a) procedura aplicată de către Comisie trebuie să fie în conformitate cu dreptul la bună administrare și, în special, cu dreptul de a fi ascultat și dreptul de acces la dosar, cu respectarea intereselor legitime legate de confidențialitate și de secretul comercial; (b) la calcularea amenzii administrative adecvate, Comisia este ghidată de principiile eficacității, proporționalității și disuasiunii, luând în considerare, atunci când este relevant,	-	Prevedere UE neaplicabilă	

gravitatea și efectele încălcării, buna credință a operatorului economic, gradul de diligență și de cooperare din partea operatorului economic în cauză, repetarea, frecvența sau durata încălcării, precum și sancțiunile anterioare aplicate aceluiași operator economic; (c) amenzile administrative sunt colectate fără întârzieri nejustificate, cu stabilirea de termene de plată și, după caz, cu includerea posibilității de efectuare a plăților în mai multe tranșe și etape.			
Articolul 85 - Amenzi administrative în sprijinul măsurilor corective și restrictive la nivelul Uniunii (4) Cuantumul amenzilor administrative sunt considerate venituri la bugetul general al Uniunii.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 86 - Modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (1) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează: 1. Titlul se înlocuiește cu următorul text: „Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6).” 2. La articolul 1, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text: „(2) În afară de aceasta, prezentul regulament stabilește norme privind conformitatea în funcționare, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD) ale vehiculului și măsurarea consumului de combustibil.” 3. La articolul 3, punctele 14 și 15 se elimină. 4. Capitolul III se elimină. 5. La articolul 13 alineatul (2), se elimină litera (e).	-	Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 86 - Modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 (2) Trimiterile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 1 din anexa XI la prezentul regulament.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 87 - Modificarea Regulamentului (CE) nr. 595/2009 (1) Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se modifică după cum urmează: 1. Titlul se înlocuiește cu următorul text: „Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE.” 2. La articolul 1, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text: „(2) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind conformitatea în funcționare a vehiculelor și a motoarelor, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD) ale vehiculului și măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂.” 3. La articolul 3, punctele 11 și 13 se elimină; 4. Articolul 6 se elimină; 5. La articolul 11 alineatul (2), se elimină litera (e).	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 87 - Modificarea Regulamentului (CE) nr. 595/2009 (2) Trimiterile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 595/2009 se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 2 din anexa XI la prezentul regulament.	-	Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 88 - Abrogarea Directivei 2007/46/CE Directiva 2007/46/CE se abrogă cu efect de la 1 septembrie 2020. Trimiterile la Directiva 2007/46/CE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut la punctul 3 din anexa XI la prezentul regulament.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 89 - Dispoziții tranzitorii (1) Prezentul regulament nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de 31 august 2020.	Articolul 80. Dispoziții tranzitorii (2) Prezenta lege nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare națională sau UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de intrarea sa în vigoare.	Compatibil	
Articolul 89 - Dispoziții tranzitorii (2) Autoritățile de omologare acordă extinderi și revizuri ale omologărilor de tip ale întregului vehicul și ale omologărilor UE de tip vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, în conformitate cu articolele 33 și 34.	Articolul 80. Dispoziții tranzitorii (3) Autoritatea de omologare poate acorda extinderi și revizuri ale omologărilor de tip ale întregului vehicul și ale omologărilor de tip vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate prevăzute la alin.(1), în conformitate cu articolele 29 și 30.	Compatibil	
Articolul 89 - Dispoziții tranzitorii (3) Serviciile tehnice desemnate deja înainte de 4 iulie 2018 fac obiectul evaluării menționate la articolul 73. Desemnarea serviciilor tehnice desemnate deja înainte de 4 iulie 2018 se reînnoiește până la 5 iulie 2022, în cazul în care acele servicii tehnice respectă cerințele relevante prevăzute în prezentul regulament. Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice efectuate înainte de 4 iulie 2018 încetează la 5 iulie 2022.	Articolul 80. Dispoziții tranzitorii (4) Serviciile tehnice vor putea fi desemnate după data intrării în vigoare a prezentei legi dacă respectă cerințele prevăzute în aceasta.	Compatibil	
Articolul 90 - Raportare (1) Până la 1 septembrie 2025, statele membre informează Comisia cu privire la aplicarea procedurilor de omologare de tip și de supraveghere a pieței prevăzute în prezentul regulament.	-	Prevedere UE neaplicabilă	

Articolul 90 - Raportare (2) Până la 1 septembrie 2026, pe baza informațiilor comunicate la alineatul (1) de la prezentul articol, Comisia prezintă în fața Parlamentului European și a Consiliului un raport de evaluare privind aplicarea prezentului regulament, inclusiv privind modul de funcționare a verificării conformității în temeiul articolului 9.	-	Prevedere UE neaplicabilă	
Articolul 91 - Intrare în vigoare și aplicare Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Regulamentul se aplică de la 1 septembrie 2020. Cu toate acestea, începând cu 5 iulie 2020, autoritățile naționale nu refuză acordarea omologării UE de tip sau a omologării naționale de tip pentru un nou tip de vehicul și nu interzic înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a unui vehicul nou care este conform cu dispozițiile prezentului regulament, dacă acest lucru e solicitat de producător. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.	Articolul 82. Intrare în vigoare și aplicare (1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de 30 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.	Compatibil	
	Articolul 82. Intrare în vigoare și aplicare (6) Autoritățile publice competente nu refuză acordarea omologării de tip pentru un nou tip de vehicul și nu interzic înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în exploatare a unui vehicul nou care este conform cu dispozițiile prezentei legi, până la data intrării în vigoare a prezentei legi, dacă acest lucru e solicitat de producător.	Compatibil	
Anexa I - Definiții generale, criterii pentru clasificarea vehiculelor, tipuri de vehicule și tipuri de caroserii		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 1: Procedură pentru a verifica dacă un vehicul poate fi clasificat în categoria vehiculelor de teren		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi

			transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 2: Cifre folosite pentru a completa codurile care urmează să fie utilizate pentru diferite tipuri de caroserie		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Anexa II - Cerințe pentru omologarea UE de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Partea I - Acte de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 1: Acte de reglementare privind omologarea UE de tip a vehiculelor produse în serii mici în temeiul articolului 41		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 2: Cerințe pentru omologarea UE individuală a unui vehicul în temeiul articolului 44		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Partea II - Lista regulamentelor ONU recunoscute ca alternative la directivele sau regulamentele menționate în partea I		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Partea III - Lista actelor de reglementare care stabilesc cerințele pentru obținerea omologării UE de tip a vehiculelor cu destinație specială		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 1: Autorulote, ambulanțe și autovehicule funerare		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 2: Vehicule blindate		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 3: Vehicule accesibile scaunelor rulante		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 4: Alte vehicule cu destinație specială (inclusiv grup special, vehicule de transport pentru echipamente multiple și rulote)		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 5: Automacarale		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 6: Vehicule pentru transportul încărcăturilor excepționale		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de

			implementare a Legii
Anexa III - Proceduri de urmat în legătură cu omologarea UE de tip		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 1: Standarde pe care serviciile tehnice la care se face referire la articolul 68 au obligația să le respecte		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 2: Procedură de evaluare a serviciilor tehnice		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Anexa IV - Proceduri privind conformitatea producției		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Anexa V - Limite pentru serii mici și sfârșit de serie		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Anexa VI - Lista pieselor sau echipamentelor care pot prezenta un risc important pentru funcționarea corectă a sistemelor cu rol esențial pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța sa de mediu, cerințele legate de performanța acestor piese și echipamente, procedurile de încercare adecvate și dispozițiile privind marcarea și ambalarea		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii

Anexa VII - Acte de reglementare pentru care un producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic		Prevederi netranspuse UE	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice: Desemnarea unui serviciu tehnic intern al unui producător drept serviciu tehnic și subcontractarea		Prevederi netranspuse UE	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Anexa VIII - Condițiile de utilizare a metodelor de încercare virtuală de către un producător sau un serviciu tehnic		Prevederi netranspuse UE	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 1: Condiții generale de utilizare a metodelor de încercare virtuală		Prevederi netranspuse UE	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 2: Condiții specifice pentru utilizarea metodelor de încercare virtuală		Prevederi netranspuse UE	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 3: Procesul de validare		Prevederi netranspuse UE	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Anexa IX - Proceduri de urmat în cursul omologării de tip în mai multe etape		Prevederi netranspuse UE	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de

			implementare a Legii
Apendice: Modelul pentru plăcuța suplimentară a producătorului		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Anexa X - Accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 1: Certificatul producătorului privind accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Apendice 2: Informații privind sistemele OBD ale vehiculelor		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii
Anexa XI - Tabele de corespondență		Prevederi UE netranspuse	Prevederile urmează a fi transpuse prin actele de implementare a Legii



AGENȚIA SERVICII PUBLICE A REPUBLICII MOLDOVA
PUBLIC SERVICES AGENCY OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

MD-2012, mun. Chișinău, str. Aleksandr Pușkin, nr. 42

42 Aleksandr Pushkin str., MD-2012 Chisinau

tel.: +373 22 50 46 54, fax: +373 22 21 22 59, e-mail: asp@asp.gov.md, web: asp.gov.md

Nr. 01/12676 din 28.10.2025

La nr. 11-5166 din 26.09.2025

**Ministerul Infrastructurii și
Dezvoltării Regionale**

Ca urmare a examinării solicitării nr.11-5166 din 26.09.2025 a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cu privire la prezentarea opiniei asupra proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței, Agenția Servicii Publice, în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.

Misiunea principală a Agenției Servicii Publice, conform cadrului normativ actual, este axată pe furnizarea de servicii publice, având competențe administrative în domenii precum înregistrarea, identificarea, documentarea, gestionarea și evidența registrelor.-

Prezentul proiect de lege atribuie Agenției Servicii Publice rolul de autoritate tehnică de control și reglementare, ceea ce contravine statutului actual al Agenției Servicii Publice, respectiv desemnarea acesteia ca autoritate de omologare nu poate fi realizată fără o revizuire prealabilă a cadrului normativ de organizare a instituției.

Proiectul stabilește atribuții pentru MIDR – ca autoritate de reglementare, ANTA – ca autoritate de supraveghere a pieței și ASP – ca autoritate de omologare.

Astfel, Agenției Servicii Publice îi revine un șir de responsabilități și atribuții extinse cum ar fi:

- evaluarea, auditarea și desemnarea Serviciilor Tehnice (laboratoare și organisme de testare);
- verificarea și evaluarea sistemelor de management al calității ale producătorilor;
- supravegherea laboratoarelor și efectuarea testărilor de conformitate;
- emiterea, suspendarea sau retragerea omologărilor tip și aplicarea sancțiunilor;
- monitorizarea cerințelor privind accesul la informațiile de reparare și întreținere a vehiculelor;

- cooperarea tehnică internațională și schimbul de date cu autoritățile UE etc.

Aceste atribuții sunt specifice unei instituții tehnice specializate, cu personal de înaltă calificare în domenii ingineresti, de laborator și control tehnic, domenii care nu se regăsesc în structura actuală a ASP, iar implementarea lor ar impune costuri substanțiale pentru:

- angajarea și formarea de personal înalt calificat (ingineri, tehnicieni, auditori) cu experiență în domeniul omologării internaționale;
- dezvoltarea unei infrastructuri IT complexe, compatibilă cu sistemele de schimb de date europene (sistemul de schimb de certificate de omologare și registrul omologărilor);
- crearea unei structuri interne distincte, capabile să asigure independența și imparțialitatea procesului de omologare etc.

Aceste cheltuieli ar constitui o sarcină administrativă și financiară nouă, ceea ce ar putea afecta calitatea serviciilor publice de bază deja prestate.

Atribuțiile propuse implică răspundere directă pentru siguranța vehiculelor puse pe piață, corectitudinea certificatelor de omologare, eventuale accidente sau defecțiuni cauzate de erori de omologare, totodată proiectul nu prevede surse clare de finanțare a activităților, regimul de asigurare profesională pentru eventualele prejudicii.

Aceste lacune pot genera risc de litigii, responsabilitate materială și penală pentru funcționarii ASP, ceea ce este incompatibil cu statutul de prestator de servicii publice.

Suplimentar, propunem excluderea noțiunilor „înmatriculare” și „loc șezând”, întrucât acestea sunt deja definite în Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999.

La art. 5 alin. (6) lit. a), formularea referitoare la obligația organului de omologare de a „*reexamina și evalua, cel puțin o dată la patru ani, derularea activităților sale, iar rezultatele reexaminării să fie comunicate Organului central de specialitate din domeniul transporturilor*” nu este suficient de clară. Nu se precizează care activități concrete urmează să fie supuse reexaminării și evaluării. Se propune fie excluderea acestei prevederi, fie definirea explicită a datelor și a indicatorilor care trebuie să constituie obiectul raportării.

Cu privire la art. 78 alin. (2), potrivit căruia „*individualizarea sancțiunilor se realizează în baza actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi aprobate de către Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței*”, menționăm că Agenția Servicii Publice nu dispune de drept de inițiativă legislativă și, prin urmare, nu poate aproba acte normative. Totodată, aplicarea sancțiunilor contravenționale sau penale nu se încadrează în atribuțiile ASP, aceste competențe fiind specifice altor autorități ale statului.

La art. 79 alin. (1), care prevede că Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței țin registre ale sancțiunilor aplicate și remit anual un raport organului central de specialitate din domeniul transporturilor privind aplicarea sancțiunilor, se constată următoarele: potrivit Legii nr. 71/2007, registrele de evidență urmează să fie ținute în formă electronică. Nu este clar modul în care se va asigura corelarea acestor registre cu sistemele deja existente, având în vedere

că sancțiunile pot fi de natură contravențională sau penală, în funcție de gravitatea faptei. De exemplu, conform art. 10 din Codul contravențional, contravenția reprezintă o faptă – acțiune sau inacțiune – ilicită, săvârșită cu vinovăție, care aduce atingere valorilor sociale ocrotite de lege, fiind prevăzută de cod și pasibilă de sancțiune contravențională. Prin urmare, prevederea propusă este redundantă, întrucât deja există Registrul de stat al contravențiilor și Programul Integrat de Gestionare a Dosarelor (PIGD), în care sunt reflectate sancțiunile aplicate și hotărârile judecătorești corespunzătoare.

Observațiile pentru art. 82 alin. (4) sunt similare celor expuse pentru art. 78 alin.(2) și 79 alin.(1).

Autorul în notă recunoaște că prevederile Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier sunt de natură generală și nu acoperă toate aspectele domeniului omologării, de asemenea menționează implicațiile cu Codul vamal, Legea nr.105/2003 privind protecția consumatorilor precum și supravegherea tehnică exercitată de poliție.

Totuși proiectul nu prevede o listă explicită și exhaustivă a tuturor actelor normative care trebuie modificate, abrogate parțial sau total pentru a elimina suprapunerile de competențe și pentru a asigura coerența deplină cu noua lege, menționând doar necesitatea unor corelări cu legislația conexasă, dar nu le detaliază la nivel de articol sau act normativ, ceea ce poate duce la conflicte normative și întârzieri în aplicarea prevederilor.

Contrar Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, se constată lipsa unei analize economico-financiare, care ar trebui să prezinte costurile inițiale și operaționale estimate, precum și veniturile preconizate.

Deși se menționează că cheltuielile pentru reorganizări urmează să fie estimate la etapa de implementare a legii, acest lucru nu oferă o proiecție financiară credibilă care să demonstreze sustenabilitatea și impactul net asupra bugetului public național la momentul adoptării legii.

Totodată, nota de fundamentare nu include un concept sau un plan care să stabilească o viziune strategică de ansamblu cu etape operaționale, resurse necesare și termen-limită pentru implementarea integrală a noului sistem.

În contextul celor spuse, Agenția Servicii Publice comunică despre susținerea promovării proiectului de lege, cu condiția luării în considerație a obiecțiilor expuse.

Director adjunct

Iurie CRISTEA



**Ministerul Afacerilor Interne
al Republicii Moldova**

Nr. 38/3579 din 09 octombrie 2025

**Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale**

Ministerul Afacerilor Interne a examinat prealabil proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței, și comunică după cum urmează.

1. Se propune completarea art. 2 alin. (2) al proiectului cu prevederi suplimentare prin care să fie excluse expres de la domeniul de aplicare a prezentei legi vehiculele speciale folosite exclusiv de pompieri, poliție și servicii de urgență.

Această clarificare este necesară pentru a reflecta specificul dotărilor tehnice ale Ministerului Afacerilor Interne și ale altor structuri de intervenție, întrucât vehiculele utilizate exclusiv de forțele de menținere a ordinii publice, forțelor de intervenție în situații de urgență nu intră sub incidența procedurilor de omologare destinate vehiculelor comerciale și private, iar introducerea lor sub incidența acestei legi va genera o povară administrativă suplimentară pentru dotarea tehnică a subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne, în special în cazul vehiculelor speciale primite sub formă de ajutoare umanitare din partea partenerilor de dezvoltare (*la caz se va reține prevederile din Anexa nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 653/2003*).

2. Cu referire la prevederile art. 5 din proiect, se consideră judicioasă completarea acestuia cu prevederi care să includă Inspectoratul General al Poliției ca autoritate competentă în domeniul vizat.

Astfel, se propune completarea articolului prenotat cu un alineat suplimentar cu următorul cuprins: „Inspectoratul General al Poliției, prin subdiviziunile specializate și teritoriale, este abilitat să efectueze verificarea stării tehnice a vehiculelor, autovehiculelor și remorcilor, inclusiv a celor omologate, reutilate, carosate sau construite individual, precum și a respectării interdicțiilor stabilite în acest domeniu. Pentru exercitarea atribuțiilor care îi revin, Inspectoratul este împuternicit să verifice conformitatea vehiculelor aflate în circulație pe drumurile publice, ale căror parametri constructivi, funcționali sau de calitate nu au fost modificați prin activități de reutilare sau transformare constructivă, cu prevederile legislației naționale și internaționale aplicabile.”

În context, se relevă că prin implicarea subdiviziunilor specializate și teritoriale ale Inspectoratului General al Poliției în procesul de omologare a vehiculelor rutiere, se poate asigura o coordonare mai eficientă între siguranța rutieră, reglementările tehnice și controlul respectării acestora, având un impact

pozitiv asupra reducerii accidentelor și îmbunătățirii siguranței rutiere pe termen lung.

Totodată, se menționează că conform art.21 alin.(4) lit. b) din Legea nr.320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, Poliția are atribuții de supraveghere și control al circulației pe drumurile publice.

Mai mult, în acord cu pct. 119 al Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009, starea tehnică și utilajul autovehiculelor și remorcilor trebuie să corespundă standardelor, altor acte normative ce țin de siguranța traficului rutier, protecția mediului, normelor tehnice de exploatare, instrucțiunilor întreprinderilor producătoare.

În plus, conform art. 7 lit. d) din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, competența verificarea stării tehnice a vehiculelor, a autovehiculelor și a remorcilor, aflate în proprietatea, în posesia sau în folosința persoanelor fizice și juridice de drept public sau privat, pentru a stabili dacă acestea corespund condițiilor tehnice stipulate de legislație este a Ministerului Afacerilor Interne.

În temeiul raționamentelor expuse supra, se relevă că Poliția are o importanță majoră în menținerea siguranței rutiere prin supravegherea, controlul și implementarea reglementărilor privind starea tehnică a vehiculelor.

Colaborarea sa cu alte autorități publice este esențială pentru asigurarea unei piețe a vehiculelor rutiere sigure și conforme cu normele tehnice, protejând astfel viața cetățenilor și integritatea infrastructurii rutiere.

Includerea subdiviziunilor specializate și teritoriale ale Inspectoratului General al Poliției, în procesul de omologare a vehiculelor rutiere reprezintă o măsură justificată și necesară, având în vedere importanța asigurării coerenței instituționale, eficientizării procesului de reglementare, precum și a reducerii riscurilor asociate siguranței rutiere și ordinii publice.

3. Este de menționat că, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. d) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, de competența Ministerului Afacerilor Interne, este verificarea stării tehnice a vehiculelor, a autovehiculelor și a remorcilor, aflate în proprietatea, în posesia sau în folosința persoanelor fizice și juridice de drept public sau privat, pentru a stabili dacă acestea corespund condițiilor tehnice stipulate de legislație, iar în cazul constatării abaterilor de la normele stabilite este stabilită sancțiunea contravențională, conform prevederilor art. 228 alin. (4) Cod contravențional, iar aplicarea sancțiunilor ține de competența exclusivă a subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne.

În contradicție, proiectul de lege propus spre examinare, atribuie aceste competențe exclusiv autorității naționale cu funcții și atribuții în domeniul supravegherii pieței (ANTA), care va deține competențele de supraveghere a pieței pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

La caz, se vor reține argumentele autorului prezentate în Nota de fundamentare la proiect, prin care Ministerul Afacerilor Interne *își păstrează rolul tradițional de asigurare a respectării normelor de siguranță rutieră în trafic, iar*

proiectul de lege nu aduce atingere cadrului normativ privind siguranța rutieră – aspect precizat expres la art. 1 alin. (3) din proiect. Astfel, aplicarea sancțiunilor în trafic și verificarea vehiculelor aflate în circulație rămân în sfera de competență a Ministerului Afacerilor Interne, având la bază prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și a altor acte normative relevante. Proiectul de lege prevede chiar că omologarea vehiculelor se va realiza cu respectarea cerințelor prevăzute de Legea nr. 131/2007, subliniind importanța continuării măsurilor de siguranță rutieră de către Poliție.

4. Textul de la art. 8 alin. (1) lit. b) din proiect prevede că, autoritatea de supraveghere a pieței (ANTA) va efectua, în cadrul verificărilor periodice, și încercări „în trafic” pe baza unor eşantioane relevante de vehicule. Considerăm necesară clarificarea modalității de realizare a acestor încercări în trafic, prin precizarea cooperării cu Poliția. Concret, se recomandă completarea art. 8 alin. (1) cu o mențiune că, pentru efectuarea controalelor în trafic, ANTA va colabora cu Inspectoratul Național de Securitate Publică, care în conformitate cu prevederile art. 7 lit. c) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, deține competențe exclusive în asigurarea dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier cu mijloace de măsurare, legalizate și verificate metrologic, conform cerințelor actelor normative în vigoare.

Această completare va asigura desfășurarea acțiunilor de supraveghere în trafic în condiții de legalitate, eficiență și siguranță, care permit ANTA să verifice vehicule sau componente pentru testare cu sprijinul direct al poliției.

5. Capitolul XVI al proiectului de lege definește tipurile de încălcări ale noii legi (art. 76) și principiile generale privind sancționarea acestora (art. 77), inclusiv mențiunea că încălcarea legii poate atrage răspundere contravențională. Totuși, proiectul nu conține prevederi explicite de modificare sau completare a Codului contravențional, prin care să fie introduse componente noi de contravenții concrete pentru faptele ilicite enumerate. În lipsa acestei corelări, aplicarea sancțiunilor în practică este dificilă.

Suplimentar, se subliniază că, în legislația națională, încălcările și abaterile de la normele speciale sunt incriminate exclusiv prin componentele de contravenție prevăzute de Codul contravențional, or conform prevederilor art. 1 alin. (1) din Codul contravențional, prezentul cod este legea Republicii Moldova care cuprinde norme de drept ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională, *determină faptele ce constituie contravenții și prevede procesul contravențional și sancțiunile contravenționale.*

Prin urmare, nu este corect și nici conform principiilor sistemului de drept ca un act normativ special să prevadă concomitent încălcările și sancțiunile aferente, inclusiv atribuirea competenței de constatare, întrucât acest rol revine în mod distinct Codului contravențional.

Se evidențiază necesitatea ca, fie în textul final al legii, fie concomitent printr-un proiect de act normativ separat, Codul contravențional să fie amendat în sensul definirii contravențiilor specifice (ex.: punerea pe piață sau utilizarea unui vehicul neomologat, nerespectarea obligațiilor de rechemare, refuzul de a furniza informații

către autoritatea competentă, falsul în documente de conformitate etc.), stabilirii sancțiunilor corespunzătoare și atribuirea competenței de constatare a contravențiilor. Această măsură va oferi autorităților competente (ANTA și MAI) un instrument juridic clar pentru sancționarea abaterilor, conferind forță executorie prevederilor legii.

6. Cu referire la prevederile art. 78 *Principiile răspunderii și ale individualizării sancțiunilor*, această normă vine în contradicție cu principiile individualizării răspunderii contravenționale și sancțiunii contravenționale și ale Capitolului V (Aplicarea sancțiunii contravenționale) ale Codului contravențional, or Legea contravențională cuprinde norme de drept ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională, determină faptele ce constituie contravenții și prevede procesul contravențional și sancțiunile contravenționale.

7. Cu referire la prevederile art. 79 *Evidența sancțiunilor*, nu se acceptă de principiu instituirea unei reglementări distincte privind evidența sancțiunilor în cadrul proiectului de lege. Înregistrarea și evidența contravențiilor, precum și altor procese aferente procesului contravențional sunt asigurate prin intermediul *Registrului de stat al contravențiilor, format de Sistemul informațional automatizat de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții*, creat și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 517/2022 pentru aprobarea Conceptului Sistemului informațional automatizat de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții și a Regulamentului cu privire la evidența unică a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții.

Acest sistem asigură evidența unică a contravențiilor și are caracter de registru național unic. Prin urmare, orice dispoziție suplimentară privind evidența sancțiunilor în proiectul de lege va genera paralelisme normative și riscuri de dublă evidență, fapt neconform cu principiile de unificare și centralizare a datelor aferente procesului contravențional.

8. Nu se susține integral argumentarea inclusă de autor la pct. 4.2. „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” din Nota de fundamentare, întrucât:

8.1. Se invocă reorganizări instituționale, modificări de organigramă și constituirea de noi capacități la ASP și ANTA, fără a oferi o estimare concretă a costurilor și fără a prezenta o analiză comparativă a resurselor deja existente. Or, autoritățile dispun de subdiviziuni funcționale care pot prelua gradual aceste atribuții, cu ajustări minime, nu neapărat prin reorganizări masive.

8.2. Nota de fundamentare face trimitere la tarife reglementate și la asistență externă, dar nu prezintă o proiecție clară a veniturilor din tarife și nici o evidență a acordurilor internaționale de finanțare existente sau anticipate, iar în lipsa acestor date sustenabilitatea financiară a mecanismului propus rămâne incertă.

8.3. Estimările financiare nu respectă principiul previzibilității și al fundamentării realiste a cheltuielilor, iar impactul financiar trebuie prezentat sub forma unor cifre concrete, etapizate pe termen scurt, mediu și lung, nu doar la nivel de enunțuri generale.

În acest sens, se recomandă completarea Notei de fundamentare cu o analiză detaliată a costurilor reale, inclusiv estimări pe termen scurt (implementare inițială), mediu (etapă tranzitorie pre-aderare UE) și lung (post-aderare UE).

9. Se specifică asupra necesității de corelare a proiectului de lege cu cadrul normativ național existent în domeniul de supraveghere a în traficului rutier. Având în vedere existența și actualizarea cadrului normativ ce reglementează verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție, este esențial ca noul proiect de lege să fie corelat cu aceste reglementări.

În prezent, Poliția își exercită atribuțiile de control tehnic în trafic conform prevederilor Hotărârii de Guvern nr. 415/2003 (Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică), act ce urmează a fi abrogat prin noul Regulament privind verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție (promovat de Ministerul Afacerilor Interne cu număr unic 402/MAI/2025).

Noul proiect de Regulament prevede explicit competența Poliției de a verifica starea tehnică a vehiculelor aflate în circulație și abrogă cadrul normativ actual. Proiectul de lege privind omologarea vehiculelor și supravegherea pieței urmează a fi armonizat cu proiectul Regulamentului privind verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție, pentru a asigura continuitatea și coerența controalelor tehnice în traficul rutier.

10. De ordin general, se specifică că proiectul transpune parțial două Regulamente ale UE, fiind necesară corelarea acestuia cu prevederile pct. 28 a Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 (*Stabilirea unor perioade de tranziție condiționate de momentul aderării la Uniunea Europeană în proiectele de acte normative de transpunere a regulamentelor și deciziilor UE nu se admite. Proiectele de acte normative de transpunere a regulamentelor și deciziilor UE vor conține în mod obligatoriu dispoziții ce vor prevedea abrogarea acestora la momentul aderării la Uniunea Europeană.*

Secretar de stat

Alexandru BEJAN

Executor: Vitalie Railean
Telefon: 069688730
E-mail: vitalie.railean@mai.gov.md

bd. Ștefan cel Mare, 75, mun. Chișinău, MD-2012, tel. +373 255 830
E-mail: secretariat@mai.gov.md Pagina web: www.mai.gov.md



Nr. 16/2-2895 din 06.10.2025

La nr.11-5166 din 26.09.2025

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Cu referire la proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele rutiere, prezentat spre examinare prealabilă, menționăm următoarele observații și recomandări.

1. Cu privire la structura capitolului II al proiectului de lege, considerăm oportună divizarea acestuia în două capitole distincte, în vederea asigurării unei clarități și coerențe sporite în aplicarea prevederilor legale. Astfel:

Primul, intitulat „Cadrul instituțional. Atribuțiile autorităților”, ar trebui să definească explicit autoritățile responsabile – organului central de specialitate, autorității de omologare, autoritățile de supraveghere a pieței, – și să stabilească atribuțiile specifice ale acestora.

Al doilea capitol, intitulat „Obligațiile operatorilor”, va detalia responsabilitățile producătorilor, reprezentanților autorizați, importatorilor și distribuitorilor.

Această divizare este importantă deoarece, în forma actuală, capitolul II cuprinde mai multe subiecte, atât cerințe tehnice generale, obligații ale autorităților și ale operatorilor economici, fapt care poate crea confuzie în implementarea legii.

2. În ceea ce privește utilizarea terminologiei, la articolul 3, este introdus termenul „punerea în exploatare”, în concordanță cu actul normativ UE transpus. Cu toate acestea, în proiect se utilizează atât termenul „punerea în funcțiune”, cât și termenul „punerea în exploatare”. Se recomandă uniformizarea utilizării în proiect a termenelor „punerea în exploatare” și „punerea în funcțiune” în conformitate cu regulamentul UE aplicabil, în vederea evitării ambiguităților.

3. Cu privire la corectitudinea referințelor la Legea nr.162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, în scopul reflectării corecte corespunderea cu Regulamentul (UE) 2019/1020, se impune revizuirea articolul 8 alineatul (11), articolul 10 alineatul (5), articolul 15 alineatul (4), (ținând cont de modificarea Regulamentului (UE) 765/2008 prin Regulamentul (UE) 2019/1020, în speță, ANEXA III. Tabelul de corespondență dintre „Regulamentul (CE) nr. 765/2008 - Regulamentul (UE) 2019/1020, după cum urmează :

la articolul 8 alineatul (11), textul „art. 17 alin. (1)” se va substitui cu textul „art.15 alin.(3)-(5) și art.16 alin.(4) subpct. 1), 2), 5) și 9)”

la articolul 10 alineatul (5) și articolul 15 alineatul (4), textul „articolul 20” se va substitui cu textul „art. 22”.

4. La articolul 58 alineatul (18), cuvintele „standardele ISO în vigoare” se va substitui cu cuvintele „standardele moldovenești în vigoare care adoptă standarde internaționale ISO”.

5. La articolul 63 alineatul (1) litera b), articolul 66 alineatul (2), articolul 67 alineatul (4), articolul 68 alin.(3) literele a) și b), articolul 69 alineatele (3) și (5), articolul 71 alineatele (2)-(4), articolul.73 alineatele (2) și (3), cuvintele „autoritatea națională de acreditare” la toate formele gramaticale, se va substitui cu cuvintele „organismul național de acreditare” la forma gramaticală corespunzătoare.

6. La articolul 63 alineatul (6), litera b), se propune în următoarea redacție „b) evaluarea și monitorizarea menționată la lit. a) se efectuează de către organismul național de acreditare instituit în conformitate cu Legea nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.”

7. La articolul 64 alineatul (4), se propune următoarea redacție „(4) Un serviciu tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile sale.”

În opinia noastră, menținerea excepțiilor prevăzute în redacția propusă de autorul proiectului creează confuzie și afectează coerența normativă. Lipsa unor mecanisme clare și transparente de asumare a răspunderii poate genera dificultăți în trasabilitatea responsabilităților, precum și întârzieri sau chiar imposibilitatea despăgubirii persoanelor prejudiciate în urma unor eventuale erori.

8. Se constată existența unor neconcordanțe semnificative între proiectul de lege și tabelul de concordanță în ceea ce privește numerotarea și denumirea articolelor, fapt ce a îngreunat procesul de examinare a documentului. În acest sens, se recomandă revizuirea tabelului de concordanță în conformitate cu prevederile Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, inclusiv cu respectarea pct. 39 din Regulament care prevede că „Tabelul de concordanță dintre actul juridic european și proiectul actului normativ național se întocmește pentru fiecare act juridic european transpus, în conformitate cu modelul 1 din anexa nr.2 . . .”

Secretar de stat

Cristina CEBAN



MINISTERUL FINANTELOR
AL REPUBLICII MOLDOVA

data aplicării
semnăturii electronice nr. 09/2-09/487

la nr.11-5166 din 26 septembrie 2025

Referitor la avizarea proiectului de lege

**Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale**
e-mail: secretariat@midr.gov.md

La solicitarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-5166 din 26 septembrie 2025, Ministerul Finanțelor a examinat inițierea *proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere* și, în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.

La art. 5 alin. (8) din proiect se stabilește, că supravegherea pieței, precum și controlul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care urmează să fie introduse pe piață, se organizează și se efectuează în conformitate cu Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor.

În acest sens, menționăm că, potrivit art. 2 alin. (6) lit. h) din Legea nr. 162/2023, prevederile acesteia nu se aplică în cazul autovehiculelor și remorcilor aferente, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate acestora, aeronavelor și echipamentelor din domeniul aeronautic, respectiv mijloacelor de transport navale.

Prin urmare, considerăm oportună revizuirea prevederii respective din proiect, întrucât aceasta contravine prevederilor Legii nr. 162/2023. De asemenea, în vederea clarificării competențelor instituționale, se recomandă stabilirea expresă a rolului Serviciului Vamal ca autoritate responsabilă pentru efectuarea controlului vamal, precum și a Agenției Naționale de Transport Auto (ANTA) ca autoritate desemnată pentru supravegherea pieței și realizarea controalelor asupra vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate introduse pe piață.

La art. 28 considerăm oportun ca denumirea acestuia să fie expusă după cum urmează ”Articolul 28 *Finanțarea activităților de omologare*”

Urmează de menționat, că în conformitate cu prevederile art. 28 din proiectul de lege vor fi stabilite tarife pentru activitățile de omologare. În acest context, prezentul articol se va completa cu prevederi referitoare la autoritatea ce va încasa veniturile

din serviciile prestate, precum și autoritatea care va gestiona procesul respectiv. De asemenea, autorul urmează să specifice autoritatea care va fi desemnată cu aprobarea cuantumului tarifelor ce urmează a fi solicitate.

Concomitent, articolul urmează a fi completat cu prevederi noi referitoare la cadrul juridic (statutul) de activitate a autorităților implicate în procesul de omologare.

Totodată, în cazul când veniturile încasate în urma stabilirii tarifelor vor fi acumulate de către autoritatea instituită, acestea vor fi considerate resurse colectate utilizate pentru finanțarea activității acesteia, fiind planificate ca parte componentă a bugetului de stat. Astfel, alineatul (2) se propune de expus în următoarea redacție:

(2) activitatea Autorității de supraveghere a pieței va fi finanțată din contul și în limita alocată în acest scop din bugetul de stat”.

Reieșind din cele relatate, proiectul urmează a fi definitivat prin prisma propunerilor și obiecțiilor prezentate.

Secretar de Stat

Ion GUMENE

Executor: Cristina Lașcu
tel.: (022) 26-26-77
e-mail: cristina.lascu@mf.gov.md
Executor: Izvoreanu Otilia
tel.: (022) 574-183
e-mail: otilia.izvoreanu@customs.gov.md



MD 2004, mun. Chișinău, bd Ștefan cel Mare și Sfânt. 162, tel. 022 20 45 87, e-mail: cancelaria@mediu.gov.md

Nr.13-05/2801 din 15.10.2025

la nr. 11-5166 din 26.09.2025

**Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării
Regionale**

În contextul solicitării nr. 11-5166 din 26.09.2025 cu privire la înaintarea propunerilor pentru elaborarea proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței, Ministerul Mediului comunică următoarele.

Ministerul salută faptul că prin acest proiect de Lege se țin cont de aspecte de protecție a mediului, astfel, un moment important este reflectat la art. 22, alin. (6) lit. b): „(6) Autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip, în cazul cel puțin a unei situații de mai jos (...): b) poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice.”

La fel, la aplicarea sancțiunilor (art. 78, alin. (4)) se menționează despre clasificarea încălcărilor în raport cu mai mulți factori, inclusiv de mediu.

Totodată, se menționează că, la **articolul 3**, definirea noțiunii „cerințe alternative” se dublează, iar noțiunea „încercare SHED” nu se regăsește ulterior pe parcursul textului proiectului.

Ministru

Sergiu LAZARENCU

SINTEZA
la proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Ministerul Afacerilor Interne	art. 2 alin. (2) al proiectului	Se propune completarea art. 2 alin. (2) al proiectului cu prevederi suplimentare prin care să fie excluse expres de la domeniul de aplicare a prezentei legi vehiculele speciale folosite exclusiv de pompieri, poliție și servicii de urgență. Această clarificare este necesară pentru a reflecta specificul dotărilor tehnice ale Ministerului Afacerilor Interne și ale altor structuri de intervenție, întrucât vehiculele utilizate exclusiv de forțele de menținere a ordinii publice, forțelor de intervenție în situații de urgență nu intră sub incidența procedurilor de omologare destinate vehiculelor comerciale și private, iar introducerea lor sub incidența acestei legi va genera o povară administrativă suplimentară pentru dotarea tehnică a subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne, în special în cazul vehiculelor speciale primite sub formă de ajutoare umanitare din partea partenerilor de dezvoltare (la caz se va reține prevederile din Anexa nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 653/2003).	Proiectul legii deja reflectă expres propunerea la art. 2 alin. (2) lit. d) diviziunea a cincea: <i>„concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență;”</i>
	art. 5 din proiect	Cu referire la prevederile art. 5 din proiect, se consideră judicioasă completarea acestuia cu prevederi care să includă Inspectoratul General al Poliției ca autoritate competentă în domeniul vizat. Astfel, se propune completarea articolului prenotat cu un alineat suplimentar cu următorul cuprins: „Inspectoratul General al Poliției, prin subdiviziunile specializate și teritoriale, este abilitat	Nu se acceptă Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier și HG 415/2003 reglementează clar atribuțiile Poliției și acestea vizează clar controlul tehnic în trafic, nu omologarea. Omologarea și supravegherea pieței sunt procese tehnico-

	să efectueze verificarea stării tehnice a vehiculelor, autovehiculelor și remorcilor, inclusiv a celor omologate, reutilate, carosate sau construite individual, precum și a respectării interdicțiilor stabilite în acest domeniu. Pentru exercitarea atribuțiilor care îi revin, Inspectoratul este împuternicit să verifice conformitatea vehiculelor aflate în circulație pe drumurile publice, ale căror parametri constructivi, funcționali sau de calitate nu au fost modificați prin activități de reutilare sau transformare constructivă, cu prevederile legislației naționale și internaționale aplicabile.” În context, se relevă că prin implicarea subdiviziunilor specializate și teritoriale ale Inspectoratului General al Poliției în procesul de omologare a vehiculelor rutiere, se poate asigura o coordonare mai eficientă între siguranța rutieră, reglementările tehnice și controlul respectării acestora, având un impact pozitiv asupra reducerii accidentelor și îmbunătățirii siguranței rutiere pe termen lung. Totodată, se menționează că conform art.21 alin.(4) lit. b) din Legea nr.320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, Poliția are atribuții de supraveghere și control al circulației pe drumurile publice. Mai mult, în acord cu pct. 119 al Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009, starea tehnică și utilajul autovehiculelor și remorcilor trebuie să corespundă standardelor, altor acte normative ce țin de siguranța traficului rutier, protecția mediului, normelor tehnice de exploatare, instrucțiunilor întreprinderilor producătoare.	administrative distincte de verificările operative în trafic, iar competențele în aceste domenii se propune să revină exclusiv ASP și ANTA (art. 5 din proiectul legii). Rolul Poliției rămâne neschimbat, în limitele stabilite de Legea nr.131/2007. Pentru claritate, cu privire la delimitarea competențelor autorităților venim cu următoarele precizări: <i>(a) Natura și momentul desfășurării procedurii de omologare</i> - Procedura de omologare are caracter administrativ-tehnic și se desfășoară înainte de punerea vehiculului pe piață. Omologarea este procesul prin care Autoritatea de omologare confirmă că un tip de vehicul, sistem sau componentă respectă cerințele tehnice aplicabile. Aceasta se efectuează anterior înmatriculării, punerii în exploatare sau utilizării pe drumurile publice și se finalizează prin eliberarea certificatului de omologare. Prin urmare, omologarea constituie condiția de acces pe piață, nu o activitate desfășurată în trafic. <i>(b) Înmatricularea și punerea în exploatare</i> - După finalizarea omologării, vehiculul devine eligibil pentru înmatriculare și punere în exploatare. Înmatricularea reprezintă autorizarea administrativă pentru participarea la trafic, iar punerea în exploatare denotă prima utilizare efectivă. Anume acest moment delimitează regimul tehnico-administrativ (ASP și ANTA) de regimul de siguranță rutieră. Doar după înmatriculare vehiculul devine parte a
--	---	---

	În plus, conform art. 7 lit. d) din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, competența verificarea stării tehnice a vehiculelor, a autovehiculelor și a remorcilor, aflate în proprietatea, în posesia sau în folosința persoanelor fizice și juridice de drept public sau privat, pentru a stabili dacă acestea corespund condițiilor tehnice stipulate de legislație este a Ministerului Afacerilor Interne. În temeiul raționamentelor expuse supra, se relevă că Poliția are o importanță majoră în menținerea siguranței rutiere prin supravegherea, controlul și implementarea reglementărilor privind starea tehnică a vehiculelor. Colaborarea sa cu alte autorități publice este esențială pentru asigurarea unei piețe a vehiculelor rutiere sigure și conforme cu normele tehnice, protejând astfel viața cetățenilor și integritatea infrastructurii rutiere. Includerea subdiviziunilor specializate și teritoriale ale Inspectoratului General al Poliției, în procesul de omologare a vehiculelor rutiere reprezintă o măsură justificată și necesară, având în vedere importanța asigurării coerenței instituționale, eficientizării procesului de reglementare, precum și a reducerii riscurilor asociate siguranței rutiere și ordinii publice.	traficului rutier și poate fi supus controlului polițienesc. <i>(c) Domeniul de competență al MAI - Poliția are atribuții de supraveghere și control al circulației pe drumurile publice asupra vehiculelor aflate în trafic, verificând starea tehnică, siguranța și respectarea normelor de exploatare. Până la acest moment, verificările și testările tehnice vor ține de competența ASP (omologare) și ANTA (supravegherea pieței), ținând cont că ele preced etapa participării la trafic. Deci, procedura de omologare se încheie înainte de înmatriculare, iar competențele Poliției încep doar după punerea vehiculului în exploatare.</i> În concluzie, verificările efectuate de Autoritatea de omologare nu se suprapun cu atribuțiile MAI, acestea având scopul exclusiv de asigurare a conformității tehnice și nu de control al traficului rutier.
-	Este de menționat că, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. d) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, de competența Ministerului Afacerilor Interne, este verificarea stării tehnice a vehiculelor, a autovehiculelor și a remorcilor, aflate în proprietatea, în posesia sau în folosința persoanelor fizice și juridice de drept public sau	Nu se acceptă Potrivit art. 3 din proiectul de lege, procedura de omologare constituie o etapă administrativ-tehnică premergătoare punerii pe piață, înmatriculării și utilizării efective a

	privat, pentru a stabili dacă acestea corespund condițiilor tehnice stipulate de legislație, iar în cazul constatării abaterilor de la normele stabilite este stabilită sancțiunea contravențională, conform prevederilor art. 228 alin. (4) Cod contravențional, iar aplicarea sancțiunilor ține de competența exclusivă a subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne. În contradicție, proiectul de lege propus spre examinare, atribuie aceste competențe exclusiv autorității naționale cu funcții și atribuții în domeniul supravegherii pieței (ANTA), care va deține competențele de supraveghere a pieței pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.	vehiculului. Aceasta are ca scop verificarea conformității tehnice a vehiculului cu cerințele stabilite de Regulamentul (UE) 2018/858 și se finalizează prin eliberarea certificatului de omologare de tip sau a omologării individuale. Până la acel moment, vehiculul nu este pus în exploatare, nu circulă pe drumurile publice și, în consecință, nu intră în domeniul de competență al Ministerului Afacerilor Interne. Astfel, controlul efectuat la etapa de omologare reprezintă un control tehnic de conformitate, exercitat de autorități competente, cum ar fi ASP în calitate de autoritate de omologare și ANTA în calitate de autoritate de supraveghere a pieței, și nu un control de ordine publică în trafic. Conform cadrului legal aplicabil, Poliția are atribuții de supraveghere și control al circulației doar asupra vehiculelor aflate în trafic, verificând starea tehnică, respectarea regulilor de circulație, protecția mediului și alte norme de siguranță rutieră. Cu alte cuvinte, competențele Poliției încep din momentul înmatriculării și punerii în circulație a vehiculului. Anterior acestui moment, vehiculul nu este considerat participant la trafic, iar verificarea sa intră exclusiv în sfera procedurilor de conformitate tehnică, gestionate de ASP și ANTA, după cum se prevede în proiect. Această delimitare corespunde practicilor europene care prevăd separarea clară între faza de conformitate de produs și cea de utilizare în trafic. Prin urmare, MAI nu deține competențe în etapa de omologare
--	--	---

		pentru vehiculele care nu sunt pus en exploatare, dar va participa la controalele de conformitate efectuate de ANTA în trafic asupra vehiculelor puse în exploatare (art. 8 alin. (1) din proiectul legii). Astfel, competențele Poliției încep doar după punerea vehiculului în exploatare, când acesta devine participant la trafic.
Nota de fundamentare la proiect	La caz, se vor reține argumentele autorului prezentate în Nota de fundamentare la proiect, prin care Ministerul Afacerilor Interne își păstrează rolul tradițional de asigurare a respectării normelor de siguranță rutieră în trafic, iar proiectul de lege nu aduce atingere cadrului normativ privind siguranța rutieră – aspect precizat expres la art. 1 alin. (3) din proiect. Astfel, aplicarea sancțiunilor în trafic și verificarea vehiculelor aflate în circulație rămân în sfera de competență a Ministerului Afacerilor Interne, având la bază prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și a altor acte normative relevante. Proiectul de lege prevede chiar că omologarea vehiculelor se va realiza cu respectarea cerințelor prevăzute de Legea nr. 131/2007, subliniind importanța continuării măsurilor de siguranță rutieră de către Poliție.	Se acceptă Se va clarifica faptul că omologarea și asigurarea respectării normelor de siguranță rutieră în trafic se disting. La etapa de omologare autoritatea competentă va lua în calcul prevederile Legii nr. 131/2007, însă după finalizarea procedurii de omologare și punerea în exploatare a vehiculelor și componentelor pe piața Republicii Moldova, MAI / Poliția va fi responsabilă de aplicarea Legii nr. 131/2007. Prevederile proiectului legii nu se suprapun cu competențele MAI / Poliției prevăzute de cadrul legal.
art. 8 alin. (1) lit. b) din proiect	Textul de la art. 8 alin. (1) lit. b) din proiect prevede că, autoritatea de supraveghere a pieței (ANTA) va efectua, în cadrul verificărilor periodice, și încercări „în trafic” pe baza unor eșantioane relevante de vehicule. Considerăm necesară clarificarea modalității de realizare a acestor încercări în trafic, prin precizarea cooperării cu Poliția. Concret, se recomandă completarea art. 8 alin. (1) cu o mențiune că, pentru efectuarea controalelor în trafic, ANTA va colabora cu Inspectoratul Național	Se acceptă

	de Securitate Publică, care în conformitate cu prevederile art. 7 lit. c) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, deține competențe exclusive în asigurarea dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier cu mijloace de măsurare, legalizate și verificate metrologic, conform cerințelor actelor normative în vigoare. Această completare va asigura desfășurarea acțiunilor de supraveghere în trafic în condiții de legalitate, eficiență și siguranță, care permit ANTA să verifice vehicule sau componente pentru testare cu sprijinul direct al poliției.	
Capitolul XVI al proiectului de lege	Capitolul XVI al proiectului de lege definește tipurile de încălcări ale noii legi (art. 76) și principiile generale privind sancționarea acestora (art. 77), inclusiv mențiunea că încălcarea legii poate atrage răspundere contravențională. Totuși, proiectul nu conține prevederi explicite de modificare sau completare a Codului contravențional, prin care să fie introduse componente noi de contravenții concrete pentru faptele ilicite enumerate. În lipsa acestei corelări, aplicarea sancțiunilor în practică este dificilă. Suplimentar, se subliniază că, în legislația națională, încălcările și abaterile de la normele speciale sunt incriminate exclusiv prin componentele de contravenție prevăzute de Codul contravențional, or conform prevederilor art. 1 alin. (1) din Codul contravențional, prezentul cod este legea Republicii Moldova care cuprinde norme de drept ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională, determină faptele ce constituie contravenții și prevede procesul contravențional și sancțiunile contravenționale.	Se acceptă parțial <i>(a) Forma de răspundere propusă</i> - Sancțiunile contravenționale reprezintă doar una dintre formele răspunderii administrative. În paralel, legislația națională consacră existența sancțiunilor administrative de lege specială, aplicabile în domenii tehnice sau economice, de către un șir de autorități publice. Ele se deosebesc de sancțiunile stabilite în Codul contravențional. <i>(b) Practica legislativă existentă</i> - Există un șir de normative care prevăd sancțiuni pecuniare administrative, independente de Codul contravențional. Printre cele mai relevante exemple remarcăm: ▪ Legea nr. 75/2020 și Legea 308/2017 privind prevenirea și combaterea spălării banilor și finanțării terorismului – conferă autorităților de supraveghere (BNM, CNPF, Serviciul Prevenirea și Combaterea Spălării Banilor) competența de a aplica

	Prin urmare, nu este corect și nici conform principiilor sistemului de drept ca un act normativ special să prevadă concomitent încălcările și sancțiunile aferente, inclusiv atribuirea competenței de constatare, întrucât acest rol revine în mod distinct Codului contravențional. Se evidențiază necesitatea ca, fie în textul final al legii, fie concomitent printr un proiect de act normativ separat, Codul contravențional să fie amendat în sensul definirii contravențiilor specifice (ex.: punerea pe piață sau utilizarea unui vehicul neomologat, nerespectarea obligațiilor de rechemare, refuzul de a furniza informații către autoritatea competentă, falsul în documente de conformitate etc.), stabilirii sancțiunilor corespunzătoare și atribuirea competenței de constatare a contravențiilor. Această măsură va oferi autorităților competente (ANTA și MAI) un instrument juridic clar pentru sancționarea abaterilor, conferind forță executorie prevederilor legii.	amenzi administrative și alte măsuri corective entităților raportoare; ▪ Legea concurenței nr. 183/2012 – Consiliul Concurenței aplică amenzi până la 4% din cifra de afaceri a întreprinderilor implicate în practici anticoncurențiale; ▪ Legea nr. 202/2017 privind activitatea băncilor (art. 141), BNM aplică sancțiuni financiare și restrictive instituțiilor bancare, publicând deciziile pe pagina sa oficială. ▪ Legea nr. 171/2012 privind piața de capital (art. 144), CNPF aplică sancțiuni pecuniare și măsuri administrative (interdicții, suspendări, revocări). ▪ Legea nr. 164/2025 cu privire la energia electrică, ANRE aplică amenzi și măsuri corective operatorilor licențiați; Prin urmare, modelul sancțiunilor administrative propuse în proiectul legii nu este o noutate sau excepție, însă este o practică consolidată în legislația națională. <i>(c) Principiul eficienței, proporționalității și disuasivității</i> - Regulamentele (UE) 2018/858 și 168/2013 impun statelor membre obligația de a institui sancțiuni „efective, proporționale și disuasive” împotriva operatorilor economici care pun pe piață vehicule sau componente neconforme, iar aplicarea exclusivă a Codului contravențional nu ar satisface aceste cerințe, din motivul potențialei ineficiențe juridice, în cazul în care amenziile contravenționale au un quantum fix și limitat, de regulă între 60 și 300 unități convenționale (3 000 – 15 000 lei) cu posibilitatea diminuării sumei amenzii până la jumătate. Pentru un producător sau
--	---	---

		importator de vehicule, aceste sume sunt neglijabile comparativ cu profiturile comerciale generate de vânzarea produselor neomologate. În consecință, unii operatori, în anumite cazuri, ar prefera să plătească amenda și să continue activitatea neconformă. În cazul în care se va aplica mecanismul propus în proiect, sancțiunile administrative ar permite stabilirea unor amenzi proporționale raportate la valoarea bunurilor neconforme sau la alți indicatori stabiliți de stat, ceea ce va crea un efect eficient de conformare și va asigura tratament echitabil între operatori mari și mici. Prin urmare, sancțiunile administrative propuse prin proiect nu substituie, ci completează mecanismul contravențional, oferind statului un instrument eficient și proporțional. Pentru asigurarea coerenței textului proiectului se vor analiza suplimentar componentele contravențiilor existente.
Art. 78	Cu referire la prevederile art. 78 Principiile răspunderii și ale individualizării sancțiunilor, această normă vine în contradicție cu principiile individualizării răspunderii contravenționale și sancțiunii contravenționale și ale Capitolului V (Aplicarea sancțiunii contravenționale) ale Codului contravențional, or Legea contravențională cuprinde norme de drept ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională, determină faptele ce constituie contravenții și prevede procesul contravențional și sancțiunile contravenționale.	A se vedea comentariul de la obiecția privind „Capitolul XVI al proiectului de lege”
Art. 79	Cu referire la prevederile art. 79 Evidența sancțiunilor, nu se acceptă de principiu instituirea	

	unei reglementări distincte privind evidența sancțiunilor în cadrul proiectului de lege. Înregistrarea și evidența contravențiilor, precum și altor procese aferente procesului contravențional sunt asigurate prin intermediul Registrului de stat al contravențiilor, format de Sistemul informațional automatizat de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții, creat și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 517/2022 pentru aprobarea Conceptului Sistemului informațional automatizat de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții și a Regulamentului cu privire la evidența unică a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții. Acest sistem asigură evidența unică a contravențiilor și are caracter de registru național unic. Prin urmare, orice dispoziție suplimentară privind evidența sancțiunilor în proiectul de lege va genera paralelisme normative și riscuri de dublă evidență, fapt neconform cu principiile de unificare și centralizare a datelor aferente procesului contravențional.	A se vedea comentariul de la obiecția privind „Capitolul XVI al proiectului de lege”
Nota de fundamentare pct. 4.2.	Nu se susține integral argumentarea inclusă de autor la pct. 4.2. „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” din Nota de fundamentare, întrucât: Se invocă reorganizări instituționale, modificări de organigramă și constituirea de noi capacități la ASP și ANTA, fără a oferi o estimare concretă a costurilor și fără a prezenta o analiză comparativă a resurselor deja existente. Or, autoritățile dispun de subdiviziuni funcționale care pot prelua gradual	Se acceptă A fost întocmită o estimare financiară în acest sens și inclusă în Nota de Argumentare.

	aceste atribuții, cu ajustări minime, nu neapărat prin reorganizări masive.	
	Nota de fundamentare face trimitere la tarife reglementate și la asistență externă, dar nu prezintă o proiecție clară a veniturilor din tarife și nici o evidență a acordurilor internaționale de finanțare existente sau anticipate, iar în lipsa acestor date sustenabilitatea financiară a mecanismului propus rămâne incertă.	Se acceptă A fost întocmită o estimare financiară în acest sens și inclusă în Nota de Argumentare.
	Estimările financiare nu respectă principiul previzibilității și al fundamentării realiste a cheltuielilor, iar impactul financiar trebuie prezentat sub forma unor cifre concrete, etapizate pe termen scurt, mediu și lung, nu doar la nivel de enunțuri generale. În acest sens, se recomandă completarea Notei de fundamentare cu o analiză detaliată a costurilor reale, inclusiv estimări pe termen scurt (implementare inițială), mediu (etapă tranzitorie pre-aderare UE) și lung (post-aderare UE).	Se acceptă A fost întocmită o estimare financiară în acest sens și inclusă în Nota de Argumentare.
-	Se specifică asupra necesității de corelare a proiectului de lege cu cadrul normativ național existent în domeniul de supraveghere a în trafic rutier. Având în vedere existența și actualizarea cadrului normativ ce reglementează verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție, este esențial ca noul proiect de lege să fie corelat cu aceste reglementări. În prezent, Poliția își exercită atribuțiile de control tehnic în trafic conform prevederilor Hotărârii de Guvern nr. 415/2003 (Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică), act ce urmează a fi abrogat prin noul Regulament privind verificarea	Se acceptă

		stării tehnice a vehiculelor de către Poliție (promovat de Ministerul Afacerilor Interne cu număr unic 402/MAI/2025). Noul proiect de Regulament prevede explicit competența Poliției de a verifica starea tehnică a vehiculelor aflate în circulație și abrogă cadrul normativ actual. Proiectul de lege privind omologarea vehiculelor și supravegherea pieței urmează a fi armonizat cu proiectul Regulamentului privind verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție, pentru a asigura continuitatea și coerența controalelor tehnice în traficul rutier.	
	-	De ordin general, se specifică că proiectul transpune parțial două Regulamente ale UE, fiind necesară corelarea acestuia cu prevederile pct. 28 a Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 (Stabilirea unor perioade de tranziție condiționate de momentul aderării la Uniunea Europeană în proiectele de acte normative de transpunere a regulamentelor și deciziilor UE nu se admite. Proiectele de acte normative de transpunere a regulamentelor și deciziilor UE vor conține în mod obligatoriu dispoziții ce vor prevedea abrogarea acestora la momentul aderării la Uniunea Europeană).	Se acceptă
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării	capitolului II al proiectului de lege	Cu privire la structura capitolului II al proiectului de lege, considerăm oportună divizarea acestuia în două capitole distincte, în vederea asigurării unei clarități și coerențe sporite în aplicarea prevederilor legale. Astfel: Primul, intitulat „Cadrul instituțional. Atribuțiile autorităților”, ar trebui să definească explicit	Se acceptă parțial Structura propusă deja este prevăzută în proiect în formă de secțiuni în cadrul unui capitol, care întru totul corespunde cerințelor Legii 100/2017. Totuși, se acceptă propunerea de concretizare a titlului secțiunilor pentru o mai bună concretizare a

	autoritățile responsabile – organului central de specialitate, autorității de omologare, autoritățile de supraveghere a pieței, – și să stabilească atribuțiile specifice ale acestora. Al doilea capitol, intitulat „Obligațiile operatorilor”, va detalia responsabilitățile producătorilor, reprezentanților autorizați, importatorilor și distribuitorilor. Această divizare este importantă deoarece, în forma actuală, capitolul II cuprinde mai multe subiecte, atât cerințe tehnice generale, obligații ale autorităților și ale operatorilor economici, fapt care poate crea confuzie în implementarea legii.	obiectului de reglementare a normelor conținute.
Art. 3	În ceea ce privește utilizarea terminologiei, la articolul 3, este introdus termenul „punerea în exploatare”, în concordanță cu actul normativ UE transpus. Cu toate acestea, în proiect se utilizează atât termenul „punerea în funcțiune”, cât și termenul „punerea în exploatare”. Se recomandă uniformizarea utilizării în proiect a termenelor „punerea în exploatare” și „punerea în funcțiune” în conformitate cu regulamentul UE aplicabil, în vederea evitării ambiguităților.	Se acceptă Se uniformizează terminologia prin utilizarea sintagmei „punerea în exploatare”, avînd în vedere că această versiune a traducerii este cea mai apropiată de originalul „entry into service” în sensul vehiculelor, pe cînd termenul „punerea în funcțiune” se referă la piese și părți componente.
articolul 8 alineatul (11), articolul 10 alineatul (5), articolul 15 alineatul (4),	Cu privire la corectitudinea referințelor la Legea nr.162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, în scopul reflectării corecte corespunderea cu Regulamentul (UE) 2019/1020, se impune revizuirea articolul 8 alineatul (11), articolul 10 alineatul (5), articolul 15 alineatul (4), (ținînd cont de modificarea Regulamentului (UE) 765/2008 prin Regulamentul (UE) 2019/1020, în speță, ANEXA III. Tabelul de corespondență dintre „Regulamentul (CE) nr.	Se exclude trimiterea din proiect în baza prevederilor art. 2 alin. (6) lit. h) din Legea nr. 162/2023.

	765/2008 - Regulamentul (UE) 2019/1020, după cum urmează: la articolul 8 alineatul (11), textul „art. 17 alin. (1)” se va substitui cu textul „art.15 alin.(3)-(5) și art.16 alin.(4) subpct. 1), 2), 5) și 9)” la articolul 10 alineatul (5) și articolul 15 alineatul (4), textul „articolul 20” se va substitui cu textul „art. 22”.	
La articolul 58 alineatul (18)	La articolul 58 alineatul (18), cuvintele „standardele ISO în vigoare” se va substitui cu cuvintele „standardele moldovenești în vigoare care adoptă standarde internaționale ISO”.	Se acceptă
articolul 63 alineatul (1) litera b), articolul 66 alineatul (2), articolul 67 alineatul (4), articolul 68 alin.(3) literele a) și b), articolul 69 alineatele (3) și (5), articolul 71 alineatele (2)-(4), articolul.73 alineatele (2) și (3)	La articolul 63 alineatul (1) litera b), articolul 66 alineatul (2), articolul 67 alineatul (4), articolul 68 alin.(3) literele a) și b), articolul 69 alineatele (3) și (5), articolul 71 alineatele (2)-(4), articolul.73 alineatele (2) și (3), cuvintele „autoritatea națională de acreditare” la toate formele gramaticale, se va substitui cu cuvintele „organismul național de acreditare” la forma gramaticală corespunzătoare.	Se acceptă
articolul 63 alineatul (6), litera b),	La articolul 63 alineatul (6), litera b), se propune în următoarea redacție „b) evaluarea și monitorizarea menționată la lit. a) se efectuează de către organismul național de acreditare instituit în conformitate cu Legea nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.”	Se acceptă
articolul 64 alineatul (4)	La articolul 64 alineatul (4), se propune următoarea redacție „(4) Un serviciu tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile sale.” În opinia	Se acceptă

		noastră, menținerea excepțiilor prevăzute în redacția propusă de autorul proiectului creează confuzie și afectează coerența normativă. Lipsa unor mecanisme clare și transparente de asumare a răspunderii poate genera dificultăți în trasabilitatea responsabilităților, precum și întârzieri sau chiar imposibilitatea despăgubirii persoanelor prejudiciate în urma unor eventuale erori.	
	tabelul de concordanță	Se constată existența unor neconcordanțe semnificative între proiectul de lege și tabelul de concordanță în ceea ce privește numerotarea și denumirea articolelor, fapt ce a îngreunat procesul de examinare a documentului. În acest sens, se recomandă revizuirea tabelului de concordanță în conformitate cu prevederile Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, inclusiv cu respectarea pct. 39 din Regulament care prevede că „Tabelul de concordanță dintre actul juridic european și proiectul actului normativ național se întocmește pentru fiecare act juridic european transpus, în conformitate cu modelul 1 din anexa nr.2 . . .”	Se acceptă
Ministerul Finanțelor	La art. 5 alin. (8) din proiect	La art. 5 alin. (8) din proiect se stabilește, că supravegherea pieței, precum și controlul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care urmează să fie introduse pe piață, se organizează și se efectuează în conformitate cu Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor. În acest sens, menționăm că, potrivit art. 2 alin. (6) lit. h) din Legea nr. 162/2023, prevederile acesteia nu se aplică în cazul autovehiculelor și remorcilor aferente, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate acestora,	Se acceptă

	aeronavelor și echipamentelor din domeniul aeronautic, respectiv mijloacelor de transport navale. Prin urmare, considerăm oportună revizuirea prevederii respective din proiect, întrucât aceasta contravine prevederilor Legii nr. 162/2023.	
	De asemenea, în vederea clarificării competențelor instituționale, se recomandă stabilirea expresă a rolului Serviciului Vamal ca autoritate responsabilă pentru efectuarea controlului vamal, precum și a Agenției Naționale de Transport Auto (ANTA) ca autoritate desemnată pentru supravegherea pieței și realizarea controalelor asupra vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate introduse pe piață.	Nu se acceptă Rolul Serviciului Vamal deja este stabilit în Codul Vamal, și nu necesită dublare de norme. În același timp, punctăm că prevederile aferente domeniul vamal nu fac obiectul prezentului proiect de lege. Rolul ANTA ca autoritate desemnată pentru supravegherea pieței este deja stabilit expres în prezentul proiect de lege (art. 3, art. 8, art. 48, art. 49)
La art. 28	La art. 28 considerăm oportun ca denumirea acestuia să fie expusă după cum urmează "Articolul 28 Finanțarea activităților de omologare" Urmează de menționat, că în conformitate cu prevederile art. 28 din proiectul de lege vor fi stabilite tarife pentru activitățile de omologare. În acest context, prezentul articol se va completa cu prevederi referitoare la autoritatea ce va încasa veniturile din serviciile prestate, precum și autoritatea care va gestiona procesul respectiv. De asemenea, autorul urmează să specifice autoritatea care va fi desemnată cu aprobarea cuantumului tarifelor ce urmează a fi solicitate. Concomitent, articolul urmează a fi completat cu prevederi noi referitoare la cadrul juridic (statutul)	Se acceptă

		de activitate a autorităților implicate în procesul de omologare.	
	La art. 28 alin. (2)	Totodată, în cazul când veniturile încasate în urma stabilirii tarifelor vor fi acumulate de către autoritatea instituită, acestea vor fi considerate resurse colectate utilizate pentru finanțarea activității acesteia, fiind planificate ca parte componentă a bugetului de stat. Astfel, alineatul (2) se propune de expus în următoarea redacție: (2) activitatea Autorității de supraveghere a pieței va fi finanțată din contul și în limita alocată în acest scop din bugetul de stat”.	Se acceptă
Ministerul Mediului	La art. 78, alin. (4)	la aplicarea sancțiunilor (art. 78, alin. (4)) se menționează despre clasificarea încălcărilor în raport cu mai mulți factori, inclusiv de mediu.	Se ia act
	La art. 3	la articolul 3, definirea noțiunii „cerințe alternative” se dublează, iar noțiunea „încercare SHED” nu se regăsește ulterior pe parcursul textului proiectului.	Se acceptă
Agenția Publică	Servicii	-	Se ia act Menționăm că în baza notificării Agenției Servicii Publice (ASP) cu numărul de ieșire - Nr. 01/1694 din 05.02.2025 - ASP a prezentat MIDR-ului viziunea sa în propunerea instituției la proiectul Notei de Argumentare aferent proiectul legii privind Omologarea, așa cum a fost agreat în cadrul ședinței grupului de lucru din 22 ianuarie 2025. Potrivit celor expuse de către ASP în notificarea citată, se comunică faptul că: „[...] Astfel, omologarea va fi realizată de către Agenția Servicii Publice (ASP), prin intermediul subdiviziunilor teritoriale de înmatriculare. Suplimentar, proiectul

			<i>prevede proceduri de omologare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice. Acestea vor fi omologate și certificate prin intermediul serviciilor tehnice acreditate de Centrul Național de Acreditare. [...]”.</i> În acest context, MIDR este deschis pentru examinarea și analiza propunerilor ASP în sensul obiecției formulate. Aceste propuneri pot fi formulate în cursul procedurii de avizare a proiectului. Totodată, MIDR nu are competență să formuleze propuneri care țin de sfera de competența a ASP, însă le poate examina și încorpora în proiect.
-	Proiectul stabilește atribuții pentru MIDR – ca autoritate de reglementare, ANTA – ca autoritate de supraveghere a pieței și ASP – ca autoritate de omologare. Astfel, Agenției Servicii Publice îi revine un șir de responsabilități și atribuții extinse cum ar fi: - evaluarea, auditarea și desemnarea Serviciilor Tehnice (laboratoare și organisme de testare); - verificarea și evaluarea sistemelor de management al calității ale producătorilor; - supravegherea laboratoarelor și efectuarea testărilor de conformitate; - emiterea, suspendarea sau retragerea omologărilor tip și aplicarea sancțiunilor; - monitorizarea cerințelor privind accesul la informațiile de reparare și întreținere a vehiculelor; - cooperarea tehnică internațională și schimbul de date cu autoritățile UE etc. Aceste atribuții sunt specifice unei instituții tehnice specializate, cu personal de înaltă calificare în	Se acceptă A fost întocmită o estimare financiară în acest sens și inclusă în Nota de Argumentare.	

	domenii ingineresti, de laborator și control tehnic, domenii care nu se regăsesc în structura actuală a ASP, iar implementarea lor ar impune costuri substanțiale pentru: - angajarea și formarea de personal înalt calificat (ingineri, tehnicieni, auditori) cu experiență în domeniul omologării internaționale; - dezvoltarea unei infrastructuri IT complexe, compatibilă cu sistemele de schimb de date europene (sistemul de schimb de certificate de omologare și registrul omologărilor); - crearea unei structuri interne distincte, capabile să asigure independența și imparțialitatea procesului de omologare etc. Aceste cheltuieli ar constitui o sarcină administrativă și financiară nouă, ceea ce ar putea afecta calitatea serviciilor publice de bază deja prestate.	
-	Atribuțiile propuse implică răspundere directă pentru siguranța vehiculelor puse pe piață, corectitudinea certificatelor de omologare, eventuale accidente sau defecțiuni cauzate de erori de omologare, totodată proiectul nu prevede surse clare de finanțare a activităților, regimul de asigurare profesională pentru eventualele prejudicii. Aceste lacune pot genera risc de litigii, responsabilitate materială și penală pentru funcționarii ASP, ceea ce este incompatibil cu statutul de prestator de servicii publice.	Se ia act Toate activitățile în cadrul organelor publice centrale și locale implică inherent răspundere juridică și acest fapt nu se limitează doar la procedurile de omologare. În ceea ce privește aspectele aspectul financiar, a se vedea comentariul de mai sus.
art.3 - Noțiuni	propunem excluderea noțiunilor „înmatriculare” și „loc șezând”, întrucât acestea sunt deja definite în Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999.	Nu se acceptă Noțiunea prevăzută în Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 nu este armonizată în sensul

		Regulamentului (UE) 858/2018 și Regulamentului (UE) nr. 168/2013.
art. 5 alin. (6) lit. a),	La art. 5 alin. (6) lit. a), formularea referitoare la obligația organului de omologare de a „reexamina și evalua, cel puțin o dată la patru ani, derularea activităților sale, iar rezultatele reexaminării să fie comunicate Organului central de specialitate din domeniul transporturilor” nu este suficient de clară. Nu se precizează care activități concrete urmează să fie supuse reexaminării și evaluării. Se propune fie excluderea acestei prevederi, fie definirea explicită a datelor și a indicatorilor care trebuie să constituie obiectul raportării.	Se acceptă Se reformulează în vederea corelării cu alte prevederi ale proiectului.
art. 78 alin. (2)	Cu privire la art. 78 alin. (2), potrivit căruia „individualizarea sancțiunilor se realizează în baza actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi aprobate de către Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței”, menționez că Agenția Servicii Publice nu dispune de drept de inițiativă legislativă și, prin urmare, nu poate aproba acte normative. Totodată, aplicarea sancțiunilor contravenționale sau penale nu se încadrează în atribuțiile ASP, aceste competențe fiind specifice altor autorități ale statului.	Se ia act Proiectul propune aplicarea sancțiunilor administrative. Ele sunt distincte de cele contravenționale sau penale. Mecanismul de individualizare și aplicare a sancțiunilor administrative se propune a fi reglementat prin act subordonat legii (de regulă act departamental), aprobat de șeful instituției. Precedente similare există într-un șir de instituții publice.
art. 79 alin. (1)	La art. 79 alin. (1), care prevede că Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței țin registre ale sancțiunilor aplicate și remit anual un raport organului central de specialitate din domeniul transporturilor privind aplicarea sancțiunilor, se constată următoarele: potrivit Legii nr.71/2007, registrele de evidență urmează să fie ținute în formă electronică. Nu este clar modul în care se va asigura corelarea acestor registre cu sistemele deja	Se ia act Autorul obiecției confundă registrul sancțiunilor contravenționale cu sancțiunile de alte tipuri. A se vedea comentariul de mai sus, referitor la obiecția formulată de MAI – „<i>Capitolul XVI al proiectului de lege</i>”

	existente, având în vedere că sancțiunile pot fi de natură contravențională sau penală, în funcție de gravitatea faptei. De exemplu, conform art. 10 din Codul contravențional, contravenția reprezintă o faptă – acțiune sau inacțiune – ilicită, săvârșită cu vinovăție, care aduce atingere valorilor sociale ocrotite de lege, fiind prevăzută de cod și pasibilă de sancțiune contravențională. Prin urmare, prevederea propusă este redundantă, întrucât deja există Registrul de stat al contravențiilor și Programul Integrat de Gestionare a Dosarelor (PIGD), în care sunt reflectate sancțiunile aplicate și hotărârile judecătorești corespunzătoare.	privind mecanismul de sancționare propus care va asigura un caracter disuasiv.
art. 82 alin. (4)	Observațiile pentru art. 82 alin. (4) sunt similare celor expuse pentru art. 78 alin.(2) și 79 alin.(1).	Se ia act A se vedea comentariul de mai sus.
Nota de argumentare	Autorul în notă recunoaște că prevederile Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier sunt de natură generală și nu acoperă toate aspectele domeniului omologării, de asemenea menționează implicațiile cu Codul vamal, Legea nr.105/2003 privind protecția consumatorilor precum și supravegherea tehnică exercitată de poliție. Totuși proiectul nu prevede o listă explicită și exhaustivă a tuturor actelor normative care trebuie modificate, abrogate parțial sau total pentru a elimina suprapunerile de competențe și pentru a asigura coerența deplină cu noua lege, menționând doar necesitatea unor corelări cu legislația conexă, dar nu le detaliază la nivel de articol sau act normativ, ceea ce poate duce la conflicte normative și întârzieri în aplicarea prevederilor.	Se ia act A se vedea comentariul, de la prima obiecție și notificarea ASP cu numărul de ieșire - Nr. 01/1694 din 05.02.2025, prin care instituția a prezentat MIDR-ului viziunea sa în propunerea instituției la proiectul Notei de Argumentare aferent proiectul legii privind Omologarea.
Nota de argumentare	Contrar Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, se constată lipsa unei analize economico-financiare, care ar trebui să prezinte costurile inițiale și operaționale estimate, precum și	Se acceptă

		veniturile preconizate. Deși se menționează că cheltuielile pentru reorganizări urmează să fie estimate la etapa de implementare a legii, acest lucru nu oferă o proiecție financiară credibilă care să demonstreze sustenabilitatea și impactul net asupra bugetului public național la momentul adoptării legii.	A fost întocmită o estimare financiară în acest sens și inclusă în Nota de Argumentare.
	Nota de argumentare	nota de fundamentare nu include un concept sau un plan care să stabilească o viziune strategică de ansamblu cu etape operaționale, resurse necesare și termen-limită pentru implementarea integrală a noului sistem.	Se acceptă

Secretar general

Angela ȚURCANU



Nr.11-6298 din 01.12.2025

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare în lista proiectelor, *proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere*, care urmează a fi examinat în cadrul ședinței secretarilor generali.

CERERE **privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat** **a proiectelor de acte ale Guvernului**

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii (<i>indicația corespunzătoare sau remarca precum că proiectul este elaborat din inițiativa autorului</i>)	Proiectul este elaborat întru executarea prevederilor art. 8 lit. d) al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și vine să transpună parțial în legislația națională prevederile Regulamentului (UE) 858/2018 și Regulamentului (UE) nr. 168/2013.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (<i>PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale</i>)	Proiectul este elaborat în vederea executării prevederilor: - pct. 13 și 15 Capitolul 1. Libera circulație a bunurilor a Clusterului 2. Piața internă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025; - pct. 285 din Planului național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024.

5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Cancelaria de Stat (Centrul de armonizare a legislației); - Ministerul Mediului; - Ministerul Afacerilor Externe; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (<i>inclusiv Centrul Național de Acreditare</i>); - Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare; - Agenția Servicii Publice.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	15 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Andrei Slanina, Șef Direcție politici în domeniul transportului rutier, tel: (022) 250539, andrei.slanina@midr.gov.md Dorian Bacalov, Consultant superior, Direcția politici în domeniul transportului rutier, tel: (022) 250614, dorian.bacalov@midr.gov.md
8.	Anexe (<i>proiectul actului care se solicită a fi înregistrat, nota informativă cu documentele de însoțire</i>)	- Proiectul de lege; - Nota de Fundamentare; - Tabelele de concordanță; - Tabelul de sinteză (<i>avizarea prealabilă</i>).
9.	Data și ora depunerii cererii	
10.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU

Ex. Andrei Slanina
Tel. 022-250-6539
E-mail: andrei.slanina@midr.gov.md