UE
Proiect

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE

nr. _____din _____2026

Chișinău

pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere

În temeiul prevederilor art. 5 lit. b) și art. 37 alin. (1) al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier *(republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr.11–21, art.6)*, cu modificările ulterioare, și prevederile Legii nr.112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, şi Uniunea Europeană şi Comunitatea Europeană a Energiei Atomice şi statele membre ale acestora, pe de altă parte *(Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442)*,

Guvernul HOTĂRĂŞTE:

Prezenta hotărâre transpune:

- Directiva Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE), CELEX: 31991L0671, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 373/26 din 07.02.1999, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule;
- Directiva 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, CELEX: 32007L0038, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 184/25.

1. Hotărârea Guvernului nr.357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere *(Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.92-93, art.409)*, cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1.1. clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

„Prezenta hotărâre transpune:

- Directiva Consiliului din 18 iulie 1989 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la adâncimea profilului pneurilor anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora (89/459/CEE), CELEX: 31989L0459, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 226/4 din 03.08.1989;

- Directiva Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE), CELEX: 31991L0671, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 373/26 din 07.02.1999, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule;

- Directiva 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, CELEX: 32007L0038, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 184/25 din 14.07.2007.”.

1.2. în Regulament:

1.2.1. pct. 7:

1.2.1.1. după noțiunea „*cedează trecerea*” se completează cu noțiunile *„centură de siguranță (centură)”, „sistem de reținere pentru copii”,* „*orientat spre spate”* cu următorul cuprins:

*„**centură de siguranță (centură)** – ansamblu de curele cu cataramă de închidere, cu dispozitive de reglare și elemente de fixare, care poate fi ancorat în interiorul unui autovehicul și este conceput astfel încât să reducă riscul de rănire a utilizatorului, în caz de coliziune sau de decelerare bruscă a vehiculului, prin limitarea posibilităților de mișcare a corpului acestuia;*

***sistem de reținere pentru copii (dispozitiv de fixare)** – sistem sau echipament conceput special pentru a asigura, proteja și menține copiii în siguranță în timpul deplasării cu vehiculele, adecvat masei și taliei copilului;*

***orientat spre spate** – orientat în direcția opusă sensului normal de deplasare a vehiculului;”*;

1.2.1.2. după noțiunea „*motocultor cu remorcă*” se completează cu noțiunile *„oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg (oglindă din clasa IV)”* și *„ oglindă retrovizoare exterioară de apropiere (oglindă din clasa V)”*:

***„oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg (oglindă din clasa IV)** – oglinda retrovizoare exterioară care asigură conducătorului un câmp de vizibilitate ce cuprinde o porțiune de drum orizontală și plană, cu lățimea de cel puțin 15 m, delimitată, pe partea pe care este montată oglinda, de un plan paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului și care trece prin extremitatea laterală a vehiculului pe partea respectivă, porțiune ce se prelungește de la cel puțin 10 m până la 25 m în spatele punctelor oculare ale conducătorului; suplimentar, câmpul*

de vizibilitate cuprinde o porțiune de drum cu lățimea de 4,5 m, delimitată de un plan paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului care trece prin extremitatea laterală a acestuia, începând dintr-un punct situat la 1,5 m în spatele planului vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului;

oglindă retrovizoare exterioară de apropiere (oglindă din clasa V) *– oglinda retrovizoare exterioară montată pe partea pasagerului, care asigură conducătorului un câmp de vizibilitate ce cuprinde o porțiune de drum orizontală, situată de-a lungul părții laterale a vehiculului, delimitată de următoarele plane verticale:*

a) planul paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului care trece prin extremitatea cabinei pe partea pasagerului;

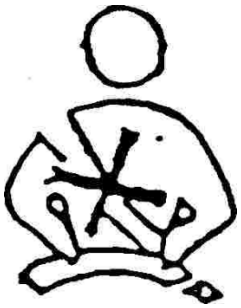
b) în direcție transversală, planul paralel situat la 2 m în fața planului menționat la litera a);

c) în spate, planul paralel cu planul vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, situat la o distanță de 1,75 m în spatele acestui plan;

d) în față, planul paralel cu planul vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, situat la o distanță de 1 m în fața acestui plan; în cazul în care planul transversal vertical ce trece prin muchia de atac a barei de protecție a vehiculului se află la mai puțin de 1 m în fața planului vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, câmpul de vizibilitate se limitează la acest din urmă plan;"

1.2.2. pct. 11 lit. b), după textul *„persoanele care deţin certificat de scutire pe motiv medical grav, eliberat de autoritatea competentă;"* se completează cu următorul text:

„Certificatul medical trebuie să menționeze durata valabilității sale și să fie prezentat la orice control la cererea agentului de circulație. El trebuie să aibă următorul simbol:



Forma și modul de eliberare a certificatului se aprobă de Ministerul Sănătății."

1.2.3. Punctul 27 se completează cu textul: *„și să poată fi detectate de către sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto."*.

1.2.4. în pct. 82 va avea următorul cuprins:

„82. 1) Copiii cu vârsta de pînă la 12 ani sau cu o înălțime de sub 150 cm pot fi transportați în vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 numai dacă sunt asigurați cu un sistem de reținere pentru copii adaptat corpolenței lor, omologat în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 44 sau cu Regulamentul ONU nr. 129 și instalat conform instrucțiunilor producătorului; Clasificarea sistemelor de reținere (dispozitivelor de fixare) este prezentată în anexa nr. 7 la Regulament.

2) sistemul de reținere pentru copii orientat spre spate nu se instalează pe un loc de ședere protejat de un airbag frontal activ decât dacă airbag-ul a fost dezactivat;

3) În vehiculele din categoriile M1, N1, N2 şi N3 care nu sunt echipate cu sisteme de siguranţă nu se admite:

a) transportul copiilor cu vârsta de până la 3 ani;

b) transportul pe bancheta din faţă a copiilor cu vârsta cuprinsă între 3 ani şi 12 ani sau cu înălţimea sub 150 cm.

4) Înălţimea şi vârsta copilului pot fi stabilite inclusiv pe baza datelor din documentele acestuia, a declaraţiei reprezentantului legal sau a altor mijloace de probă admisibile, activitatea de constatare nefiind condiţionată exclusiv de efectuarea unor măsurări în trafic.

5) În vehiculele din categoriile M2 şi M3, toţi ocupanţii cu vârsta de 3 ani şi peste sunt obligaţi să utilizeze, în timpul deplasării, sistemele de siguranţă cu care este echipat locul de şedere, atunci când sunt aşezaţi.

6) Transportarea în grup a copiilor se efectuează numai în autocare şi autobuze. În salonul acestor vehicule trebuie să se afle cel puţin o persoană adultă în calitate de însoţitor, iar autovehiculele trebuie să fie semnalizate în faţă şi în spate cu semnul distinctiv 5 (anexa nr.6).".

1.2.5. în pct. 83 lit. d) după sintagma *,,de pînă la 12 ani"* se completează cu sintagma *,,sau cu o înălţime de sub 150 cm"*.

1.2.6. Pct. 84 lit. a) pe final se completează cu următorul text:

,,Pasagerii vehiculelor din categoriile M2 şi M3 sunt informaţi despre obligaţia de a purta centura de siguranţă, prin una sau mai multe dintre următoarele modalităţi: de către conducătorul auto, de către conductor sau persoana desemnată să însoţească pasagerii, prin mijloace audiovizuale ori prin semne sau pictograme afişate în mod vizibil. Locurile de şedere echipate cu centuri de siguranţă se marchează cu semnul distinctiv prevăzut în anexa nr. 8. Operatorul de transport este responsabil de existenţa şi menţinerea mijloacelor de informare şi a marcajelor, iar conducătorul auto răspunde de informarea pasagerilor numai în situaţia când nu este însoţit de către conductor sau persoana desemnată să însoţească pasagerii.".

1.2.7. Pct. 120 va avea următorul cuprins:

,,120. Pentru a fi menţinute în traficul rutier, vehiculele trebuie supuse inspecţiei tehnice periodice la staţiile autorizate, în condiţiile stabilite de legislaţia în vigoare. Confirmarea privind efectuarea inspecţiei tehnice o constituie certificatul de inspecţie tehnică. Certificatul de inspecţie tehnică se păstrează la bordul vehiculului.

Pînă la finalizarea reţelei staţiilor autorizate, inspecţia tehnică a vehiculelor este efectuată de inspectoratele "Intehagro", cu eliberarea ecusonului de modelul stabilit."

1.2.8. se completează cu pct. 122^1 cu următorul cuprins:

,,122^1. 1) Autovehiculele din categoriile N2 şi N3 aflate în circulaţie trebuie să fie echipate, pe partea opusă conducătorului, cu oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg din clasa IV şi cu oglindă retrovizoare exterioară de apropiere din clasa V.

2) Cerinţa prevăzută la alin. 1) se consideră îndeplinită dacă oglinzile montate asigură un câmp de vizibilitate care acoperă cel puţin 95% din câmpul total de vizibilitate la nivelul solului corespunzător oglinzilor din clasele IV şi V.

3) Prevederile primului alineat nu se aplică:

a) vehiculelor din categoriile N2 și N3 înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000;

b) autovehiculelor la care montarea oglinzilor din clasele IV și V care să respecte cerința prevăzută la al doilea alineat nu este posibilă din punct de vedere tehnic.

c) vehiculele de categoria N2 a căror masă maximă totală admisă nu depășește 7,5 tone, în cazul cărora este imposibilă montarea unei oglinzi retrovizoare de clasa V, astfel încât să se asigure îndeplinirea următoarelor condiții:

- nicio componentă a oglinzii retrovizoare nu se află la o distanță mai mică de 2 m (se poate aplica o toleranță de + 10 cm) față de sol, indiferent de poziția de reglare, atunci când vehiculul are o încărcătură care corespunde masei sale maxime admisibile din punct de vedere tehnic; și

- oglinda retrovizoare este vizibilă integral din poziția conducătorului auto;

4) Vehiculele menționate la alin. 1) care nu pot fi prevăzute cu oglinzi retrovizoare conforme cerințelor stabilite, ca urmare a lipsei de soluții tehnice disponibile și viabile din punct de vedere economic, pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare și/sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă, cu condiția ca respectivele dispozitive combinate să acopere cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa V.

5) La stabilirea conformității oglinzilor se aplică prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 46.”.

1.2.9. Se completează cu anexele nr. 7 și 8 cu următorul cuprins:

„ ***Anexa nr. 7***
la Regulamentul privind utilizarea centurilor de siguranță
și a sistemelor de reținere pentru copii

CLASIFICAREA SISTEMELOR DE REȚINERE PENTRU COPII

(dispozitive de reținere pentru copii omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 44 sau nr. 129)

1. Dispoziții generale

Sistemele de reținere pentru copii se clasifică potrivit Regulamentului tehnic aplicabil, după cum urmează:

a) sistemele omologate conform ***Regulamentului CEE-ONU nr. 44*** *— clasificate pe* ***grupe de masă*** *a copilului;*

b) sistemele omologate conform ***Regulamentului CEE-ONU nr. 129*** *— denumite sisteme perfecționate de reținere pentru copii, clasificate pe* ***intervale de talie (înălțime)****, cu indicarea masei maxime a ocupantului.*

Fiecare sistem poartă marcat intervalul de utilizare (grupa de masă sau intervalul de talie) și, după caz, masa maximă a ocupantului căruia îi este destinat.

2. Corespondența orientativă între grupele de masă (Reg. nr. 44) și intervalele de talie (Reg. nr. 129)

Grupa (Reg. 44)	***Masa copilului (Reg. 44)***	***Interval de talie orientativ (Reg. 129)***	***Tip de sistem / observații***

Grupa 0	*până la 10 kg*	*cca 40–75 cm*	*Integral, orientat spre spate (landou sau scoică).*
Grupa 0+	*până la 13 kg*	*cca 40–85 cm*	*Integral, orientat spre spate.*
Grupa I	*9–18 kg*	*cca 76–105 cm*	*Integral (ham propriu sau scut de impact); orientat spre spate obligatoriu până la 15 luni.*
Grupa II	*15–25 kg*	*cca 100–125 cm*	*Neintegral — înălțător cu spătar, reținere cu centura vehiculului.*
Grupa III	*22–36 kg*	*cca 125–150 cm*	*Neintegral — înălțător cu sau fără spătar; perna-înălțător admisă de la 125 cm și peste 22 kg.*

Intervalele de talie au caracter orientativ. Parametrul obligatoriu de utilizare este cel marcat pe sistemul concret, indicat de producător.

3. Clasificarea sistemelor omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 129

3.1. După modul de reținere a copilului

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Sistem integral	—	*Copilul este reținut prin componentele proprii ale sistemului (ham/centuri proprii sau scut de impact), independent de centura vehiculului.*
Sistem neintegral	*Înălțător*	*Copilul este reținut cu centura de siguranță a vehiculului, sistemul asigurând poziționarea corectă a copilului și a centurii.*

3.2. După modul de instalare și aria de utilizare

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Universal integral	*i-Size*	*Sistem integral cu prindere ISOFIX, utilizabil pe orice loc de ședere marcat „i-Size” din vehicul.*
Universal neintegral	*Înălțător i-Size*	*Înălțător universal; copilul este reținut cu centura vehiculului.*
Vehicul specific	*ISOFIX pentru vehicul specific*	*Omologat pentru instalare numai în modelele de vehicule indicate în lista producătorului.*
Universal cu centură	*Fixat cu centura vehiculului*	*Sistem integral instalat cu ajutorul centurii vehiculului, utilizabil universal.*

Vehicul specific cu centură	*Fixat cu centura — vehicul specific*	*Sistem integral fixat cu centura, omologat doar pentru vehicule determinate.*

3.3. Subcategoriile înălțătoarelor (sisteme neintegrale)

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Cu spătar	*Înălțător cu spătar*	*Recomandat pentru asigurarea protecției laterale.*
Fără spătar	*Pernă-înălțător*	*Admisă numai pentru copii cu talia de cel puțin 125 cm și masa de peste 22 kg.*

3.4. După orientarea în raport cu sensul de mers

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Spre spate	*Orientat spre spate*	*Obligatoriu cel puțin până la vârsta de 15 luni.*
Spre înainte	*Orientat spre înainte*	*Utilizabil peste vârsta de 15 luni, în funcție de talia marcată a sistemului.*
Lateral	*Orientat lateral (landou)*	*Pentru transportul copilului în poziție culcată.*

4. Note explicative

1. *Regulamentul CEE-ONU nr. 44 este retras pentru omologări noi, iar sistemele omologate în baza acestuia rămân valabile pentru dispozitivele aflate în uz.*

2. *Marcajul „i-Size” aplicat pe locul de ședere al vehiculului atestă compatibilitatea locului cu sistemele i-Size.*

3. *În toate cazurile, sistemul de reținere pentru copii se instalează și se utilizează în conformitate cu instrucțiunile furnizate de producător, care indică modul de utilizare și tipurile de vehicule compatibile.*

Anexa nr.8
la Regulamentul circulației rutiere

Modelul pentru semnul distinctiv afișat în mod vizibil pe fiecare poziție de ședere echipată cu centură de siguranță în vehiculele din categoriile M2 și M3



(Culori: o siluetă albă pe fond albastru)

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la 1 ianuarie 2029.

PRIM-MINISTRU Vasile TOFAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale Vladimir BOLEA

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul Hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul Hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul este elaborat în temeiul prevederilor art. 5 lit. b) și art. 37 alin. (1) al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, cu modificările ulterioare, și prevederile Legii nr.112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, şi Uniunea Europeană şi Comunitatea Europeană a Energiei Atomice şi statele membre ale acestora, pe de altă parte și vine să asigure executarea acțiunilor normative nr. 27 și 31 din Anexa A la Capitolul 14, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

Documentul vine să transpună în legislația națională prevederile:

- Directivei Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE), CELEX: 31991L0671, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 373/26 din 07.02.1999, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule;

- Directivei 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, CELEX: 32007L0038, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 184/25.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

În prezent, cadrul normativ național privind utilizarea centurilor de siguranță, transportul copiilor în autovehicule, precum și condițiile tehnice referitoare la vizibilitatea indirectă a vehiculelor grele este reglementat prin Regulamentul circulaţiei rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009. Actul stabilește condițiile generale privind siguranța participanților la trafic, însă nu asigură o corelare deplină cu cerințele stabilite la nivelul Uniunii Europene prin Directiva 91/671/CEE și prin Directiva 2007/38/CE.

În ceea ce privește utilizarea centurilor de siguranță și transportul copiilor, reglementarea națională în vigoare condiționează utilizarea sistemelor de reținere pentru copii de criteriul

vârstei (până la 12 ani), în timp ce acquis-ul european, astfel cum a fost modificat prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE, stabilește drept criteriu de referință înălțimea copilului (sub 150 cm). Totodată, cadrul normativ național nu conține o clasificare a sistemelor de reținere pentru copii pe grupe de masă, nu reglementează obligația de informare a pasagerilor din vehiculele categoriilor M2 și M3 cu privire la portul centurii de siguranță și marcarea corespunzătoare a locurilor echipate cu centuri, iar cerințele privind certificatul de scutire pe motiv medical nu prevăd menționarea duratei de valabilitate și a simbolului distinctiv prevăzut de acquis-ul european.

În ceea ce privește vizibilitatea indirectă, autovehiculele grele destinate transportului de mărfuri (categoriile N2 și N3) prezintă zone „moarte” (unghiuri de vizibilitate reduse), în special pe partea opusă conducătorului, care generează un risc sporit de accidente ce implică participanții vulnerabili la trafic (pietoni, bicicliști, motocicliști), îndeosebi în cadrul manevrelor de virare. Directiva 2007/38/CE impune postechiparea vehiculelor aflate în circulație cu oglinzi retrovizoare exterioare cu unghi larg (clasa IV) și de apropiere (clasa V), cerință care în prezent nu este transpusă în cadrul normativ național.

Modificările propuse au un impact direct asupra siguranței rutiere. Utilizarea corectă a centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii, precum și reducerea unghiurilor moarte ale vehiculelor grele se numără, la nivel internațional, printre cele mai eficiente măsuri de reducere a numărului de decese și de vătămări grave rezultate din accidentele rutiere, cu un raport cost-eficacitate favorabil. Intervenția normativă contribuie astfel la protejarea vieții și sănătății participanților la trafic, în special a copiilor și a categoriilor vulnerabile (pietoni, bicicliști, motocicliști).

La nivelul Uniunii Europene, centura de siguranță este considerată cel mai eficient dispozitiv de protecție a ocupanților autovehiculelor. Potrivit datelor Comisiei Europene și ale Organizației Mondiale a Sănătății, purtarea centurii reduce riscul de deces al ocupanților de pe locurile din față cu aproximativ 45-50%, iar al celor de pe locurile din spate cu circa 25%, în timp ce sistemele de reținere pentru copii reduc riscul de deces al sugarilor cu până la circa 70%, iar al copiilor de vârstă mică cu aproximativ 54-80%. Conform estimărilor Consiliului European pentru Siguranța Transporturilor (ETSC), generalizarea utilizării centurii de siguranță ar putea preveni sute de decese anual la nivelul Uniunii Europene.

Relevanța intervenției este confirmată de datele statistice naționale privind accidentele rutiere cu implicarea minorilor. În perioada 2015–2025, numărul accidentelor rutiere în care au fost implicați minori a crescut de la 347 la 460 (+32,6%), iar numărul minorilor traumatizați a crescut în aceeași proporție (+32,6%), atingând un maxim de 509 persoane în anul 2025. Numărul minorilor decedați a înregistrat, în schimb, o scădere de 42,9% (de la 21 în anul 2015 la 12 în anul 2025), evoluție care reflectă efectul cumulat al măsurilor de siguranță rutieră și susține continuarea alinierii la standardele europene de protecție.

Din analiza pe categorii de participanți rezultă că minorii transportați în calitate de pasageri și pietonii minori reprezintă, în mod constant, ponderea cea mai însemnată a victimelor, ceea ce justifică întărirea regulilor privind utilizarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii vizate de prezentul proiect.

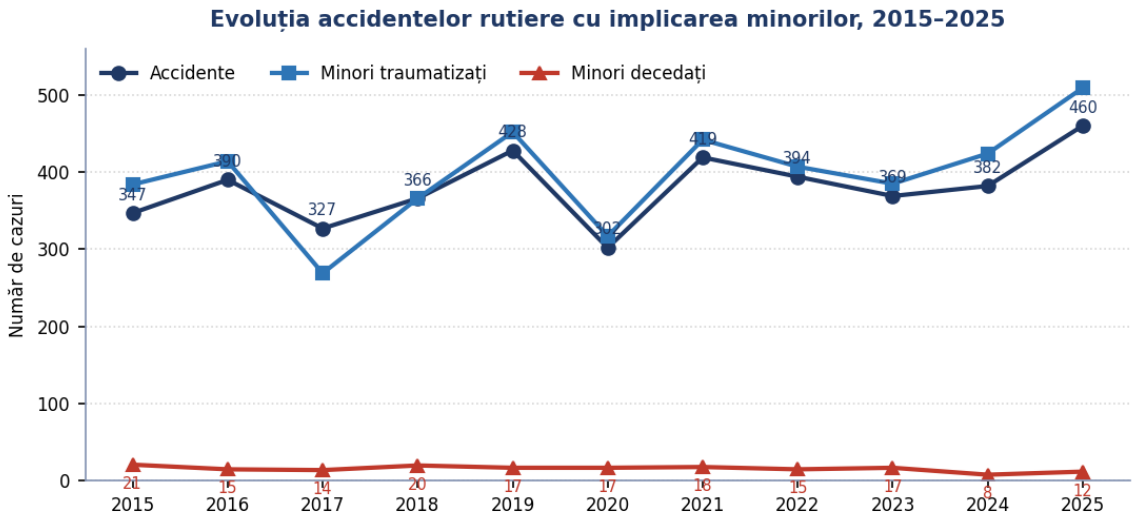


Figura 1. Evoluția accidentelor rutiere cu implicarea minorilor, 2015–2025 (sursa: date naționale privind siguranța rutieră).

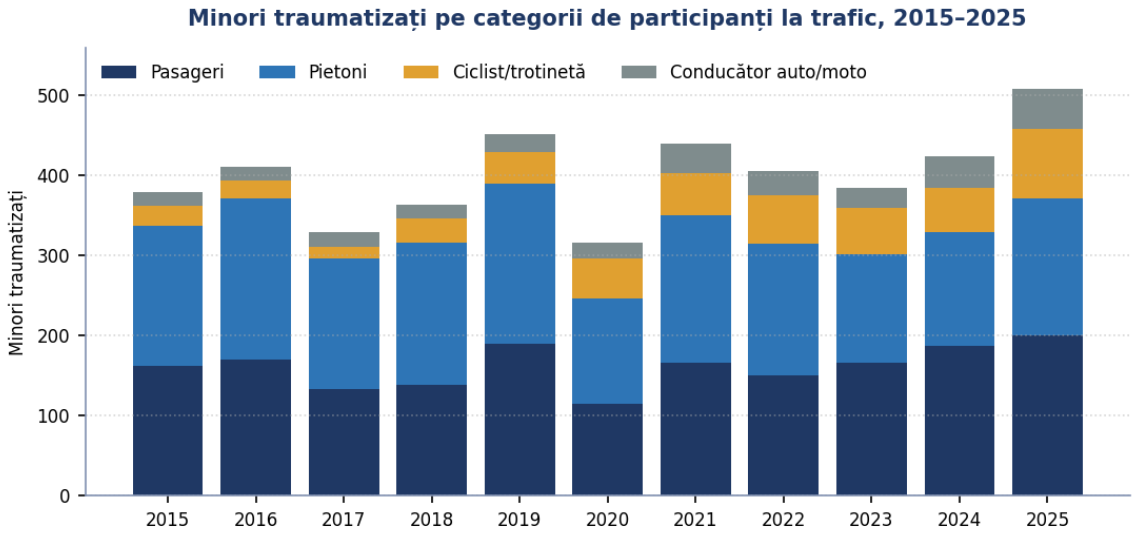


Figura 2. Minori traumatizați pe categorii de participanți la trafic, 2015–2025.

Datele privind constatarea contravențiilor confirmă amploarea fenomenului: încălcarea regulilor de folosire a centurii de siguranță, a sistemului de reținere pentru copii și a echipamentelor conexe *(art. 235 alin. (1) din Codul contravențional nr. 218/2008)* a fost constatată în 40 275 de cazuri în anul 2023 și în 51 824 de cazuri în anul 2025, iar încălcarea regulilor de transportare a copiilor *(art. 235¹ din același cod)* în 1 503 de cazuri în anul 2023 și în 1 897 de cazuri în anul 2025.

Practica statelor membre ale Uniunii Europene în implementarea Directivei 91/671/CEE. Deși directiva utilizează înălțimea (150 cm, cu posibilitatea derogării la 135 cm) drept parametru de referință, majoritatea statelor membre au introdus în transpunere și un prag de vârstă, cel mai frecvent de 12 ani, ca element de simplificare a aplicării pe teren. Se disting, orientativ, următoarele modele de transpunere:

– modelul bazat exclusiv pe înălțime, cu obligativitatea sistemului de reținere sub 150 cm, fără activarea derogării (de exemplu, Italia);

– modelul bazat pe înălțime, cu activarea derogării la 135 cm (de exemplu, Spania, Belgia, Țările de Jos, Grecia);

– modelul combinat, înălțime și vârstă (de exemplu, Germania – sub 150 cm și sub 12 ani; Austria – sub 135 cm și sub 14 ani; Portugalia – sub 135 cm și sub 12 ani; România – sub 150 cm sau sub 12 ani);

– modelul preponderent bazat pe vârstă (de exemplu, Franța – sub 10 ani).

Soluția propusă în proiect – criteriul combinat, vârsta de până la 12 ani sau înălțimea sub 150 cm care se înscrie în modelul combinat adoptat de state precum Germania, Portugalia și Austria, asigurând atât conformitatea cu acquis-ul *(prin păstrarea pragului antropometric de 150 cm)*, cât și aplicabilitatea practică a normei de către agenții constatatori *(prin pragul de vârstă complementar)*.

La nivelul Uniunii Europene, purtarea centurii de siguranță este identificată constant drept unul dintre factorii cu cel mai ridicat efect de reducere a mortalității rutiere, fiind integrată în Cadrul de politică al Uniunii Europene privind siguranța rutieră 2021–2030 și în abordarea „Safe System". Tendința actuală, reflectată de Regulamentul (UE) 2019/2144 privind siguranța generală a vehiculelor, completează obligația comportamentală de utilizare a centurii cu cerințe tehnice de echipare (sisteme de avertizare privind necuplarea centurii pentru toate locurile), element relevant pentru evoluția ulterioară a cadrului normativ național.

În ceea ce privește vizibilitatea indirectă, unghiurile moarte ale vehiculelor grele destinate transportului de mărfuri au fost identificate la nivel european drept o cauză semnificativă a accidentelor mortale care implică participanții vulnerabili la trafic, îndeosebi în cadrul manevrelor de virare la dreapta. Directiva 2007/38/CE a fost adoptată tocmai pentru a răspunde acestei probleme, în evaluarea de impact aferentă estimându-se că postechiparea parcului existent de vehicule grele cu oglinzi retrovizoare cu unghi larg (clasa IV) și de apropiere (clasa V) ar putea contribui la salvarea a aproximativ 1 200 de vieți pe durata de aplicare a măsurii.

Cerința de postechipare instituită prin Directiva 2007/38/CE are caracter tranzitoriu și vizează exclusiv parcul de autovehicule aflat deja în circulație. Pentru vehiculele din categoriile N2 și N3 puse pe piață ulterior, dotarea cu oglinzi retrovizoare exterioare cu unghi larg (clasa IV) și de apropiere (clasa V) va constitui deja o cerință obligatorie de omologare de tip, astfel încât aceste vehicule sunt echipate corespunzător din fabricație. Ca urmare, obligația de postechipare se justifică doar pentru vehiculele mai vechi, omologate și înmatriculate anterior generalizării acestei cerințe tehnice.

Derogarea prevăzută pentru vehiculele din categoriile N2 și N3 înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000 are în vedere faptul că, la momentul omologării și punerii în circulație a acestor vehicule, cerințele tehnice privind oglinzile din clasele IV și V nu erau aplicabile, iar adaptarea lor ulterioară ar putea fi imposibilă din punct de vedere tehnic sau disproporționată în raport cu durata reziduală de exploatare. Aceeași rațiune stă la baza derogărilor prevăzute pentru situațiile de imposibilitate tehnică de montare, precum și pentru anumite vehicule din categoria N2 cu masa maximă totală de până la 7,5 tone.

Sub aspect tehnic, cerințele privind câmpul de vizibilitate al oglinzilor din clasele IV și V corespund specificațiilor stabilite la nivel internațional prin Regulamentul CEE-ONU nr. 46 privind dispozitivele de vizibilitate indirectă. Cerințele privind oglinzile retrovizoare urmează a

fi corelate cu cadrul normativ secundar privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere.

Menționăm că Proiectul de Lege privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere (nr. 230 din 01.07.2026) a fost adoptat în prima lectură și urmează a fi examinat în lectura a doua. Acesta, transpune Regulamentul (UE) 2018/858, în temeiul căruia dispozitivele de vizibilitate indirectă fac obiectul omologării de tip la punerea pe piață. Prezentul proiect completează astfel regimul de omologare aplicabil vehiculelor noi cu o cerință de conformare aplicabilă parcului aflat în circulație, asigurând coerența dintre condițiile de omologare și cele de exploatare.

Potrivit datelor Registrului de stat al vehiculelor (starea la 1 iulie 2026), parcul național cuprinde 1 422 127 de vehicule, dintre care 239 181 sunt camioane, respectiv autovehicule destinate transportului de mărfuri.

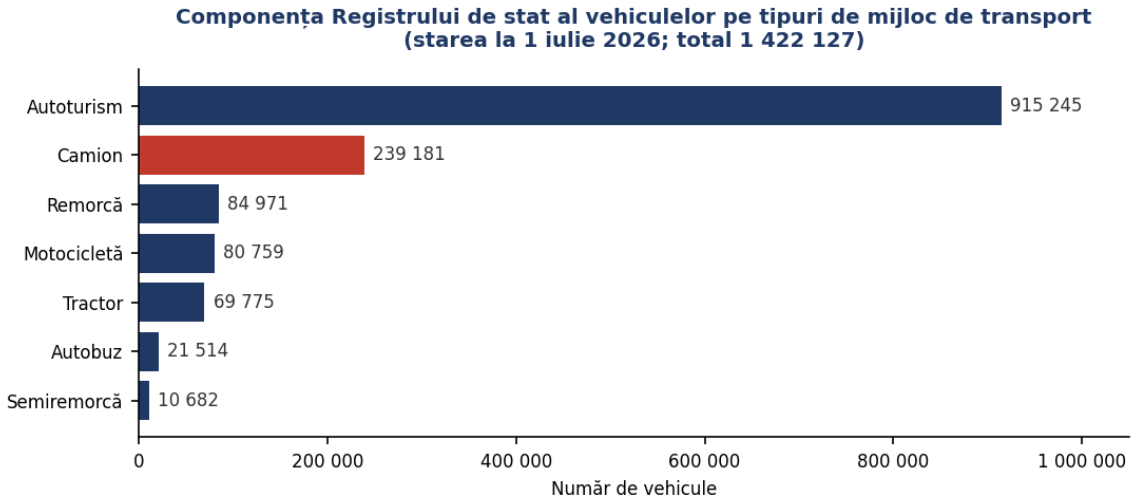


Figura 3. Componența Registrului de stat al vehiculelor pe tipuri de mijloc de transport (starea la 1 iulie 2026; sursa: www.date.gov.md).

În ceea ce privește semnalizarea rutieră, dezvoltarea sistemelor automatizate de asistență a conducătorului auto impune adaptarea cerințelor aplicabile indicatoarelor rutiere, astfel încât acestea să poată fi detectate nu doar de conducătorul auto, ci și de aceste sisteme.

Ca urmare, completarea este necesară pentru a asigura adaptarea cerințelor privind indicatoarele rutiere la dezvoltarea tehnologiilor moderne utilizate în vehicule, inclusiv a sistemelor automatizate de asistență a conducătorului auto. Asigurarea posibilității de detectare a indicatoarelor rutiere de către aceste sisteme contribuie la transmiterea corectă și în timp util a informațiilor privind reglementarea circulației către conducătorul auto. Totodată, această cerință sprijină dezvoltarea unui sistem rutier compatibil cu tehnologiile moderne de siguranță rutieră și cu evoluția graduală către vehicule tot mai automatizate.

Nu în ultimul rând, necesitatea asigurării lizibilității și detectabilității indicatoarelor rutiere de către sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto rezultă și din prevederile art. 6c alin. (1) din Directiva 2008/96/CE, potrivit cărora: „În procedurile lor existente și viitoare privind marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră, statele membre acordă o atenție

deosebită lizibilității și detectabilității de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto.".

La nivel național, siguranța rutieră rămâne o provocare majoră, Republica Moldova înregistrând anual un număr semnificativ de accidente rutiere soldate cu decese și vătămări corporale grave, cu o rată a mortalității rutiere raportate la numărul populației superioară mediei înregistrate la nivelul statelor membre ale Uniunii Europene.

Transpunerea și implementarea prevederilor propuse sunt de natură să contribuie la reducerea acestor indicatori și la alinierea nivelului de protecție a participanților la trafic din Republica Moldova la standardele europene.

Ca urmare a analizei cadrului normativ actual s-a stabilit că acesta este doar parțial aliniat cu prevederile directivelor menționate, iar neconcordanțele existente creează incertitudine juridică și pot genera interpretări neuniforme în procesul de inspecție tehnică și de control rutier, afectând aplicarea unitară a cerințelor de siguranță și nivelul de protecție a participanților la trafic.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Intervenția normativă propusă presupune modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 pentru a asigura transpunerea Directivei 91/671/CEE și a Directivei 2007/38/CE, prin:

- introducerea noțiunilor noi de „centură de siguranță (centură)", „sistem de reținere pentru copii (dispozitiv de fixare în scaune a copiilor)", „orientat spre spate", „oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg (oglindă din clasa IV)" și „oglindă retrovizoare exterioară de apropiere (oglindă din clasa V)", în scopul definirii clare a elementelor supuse reglementării;
- completarea cerințelor privind certificatul de scutire pe motiv medical de la portul centurii de siguranță, prin menționarea duratei de valabilitate și a simbolului distinctiv corespunzător;
- completarea pct. 27 din Regulament cu cerința ca indicatoarele rutiere să poată fi detectate de către sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto, în scopul adaptării cerințelor privind semnalizarea rutieră la tehnologiile moderne utilizate în vehicule;
- stabilirea, pentru determinarea obligației de utilizare a sistemelor de reținere pentru copii, a unui criteriu combinat – vârsta de până la 12 ani sau înălțimea sub 150 cm – prin care criteriul înălțimii (sub 150 cm), consacrat de Directiva 91/671/CEE;
- reglementarea obligației de informare a pasagerilor din vehiculele categoriilor M2 și M3 cu privire la portul centurii de siguranță și de marcare, printr-un semn distinctiv, a locurilor echipate cu centuri;
- stabilirea obligației ca autovehiculele din categoriile N2 și N3 aflate în circulație să fie echipate, pe partea opusă conducătorului, cu oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg din clasa IV și cu oglindă retrovizoare exterioară de apropiere din clasa V, cu

asigurarea unui câmp de vizibilitate de cel puțin 95% din câmpul total corespunzător acestor oglinzi, precum și cu stabilirea derogărilor prevăzute de acquis-ul european (vehicule înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000, imposibilitatea tehnică de montare etc.);

- completarea Regulamentului cu anexa nr. 7 privind Clasificarea sistemelor de reținere pentru copii, atât pe grupe de masă, potrivit Regulamentului CEE-ONU nr. 44, cât și pe intervale de talie, potrivit Regulamentului CEE-ONU nr. 129 și cu anexa nr. 8 privind modelul semnului distinctiv pentru locurile echipate cu centuri de siguranță în vehiculele din categoriile M2 și M3).

Pornind de la necesitatea aprobării unor acte normative suplimentare și anumite proceduri, precum și corelarea prevederilor din proiect cu implementarea la nivel național a sistemului de omologare, se propune stabilirea datei de 1 ianuarie 2029 pentru intrarea în vigoare a Hotărârii, termen de natură să asigure aprobarea procedurilor tehnice conexe, instituirea mecanismelor de verificare, informarea operatorilor de transport și a conducătorilor auto, precum și instruirea personalului cu atribuții de control.

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

Opțiuni alternative nu au fost analizate, întrucât neconcordanțele existente între reglementările naționale și legislația Uniunii Europene generează riscul apariției unor ambiguități, iar în lipsa intervenției asupra Hotărârii de Guvern vizate nu poate fi asigurată transpunerea fidelă a acquis-ului european în domeniul siguranței traficului rutier. Aceasta impune o intervenție legislativă punctuală din partea autorității de reglementare pentru eliminarea lacunelor identificate în cadrul procesului de screening, precum și în urma evaluărilor legislative și operaționale, prin modificări de natură preponderent tehnică, care nu alterează structura sau coerența actelor normative.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Implementarea proiectului nu implică costuri suplimentare pentru sectorul public și nu necesită acțiuni de reformă structurală sau instituțională. Supravegherea respectării noilor prevederi se realizează în limitele competențelor existente ale organelor abilitate cu controlul traficului rutier și în cadrul procesului de inspecție tehnică periodică a vehiculelor.

Implementarea proiectului presupune însă unele acțiuni de natură administrativă și organizatorică care urmează a fi realizate actualizarea procedurilor de control în trafic, elaborarea materialelor metodologice și instruirea personalului cu atribuții de control cu privire la noile criterii de constatare, prin încadrarea în limitele bugetare și de personal existente, fără alocări financiare suplimentare.

Totodată, acțiunile privind informarea participanților la trafic și a operatorilor de transport se încadrează în atribuțiile curente ale autorităților responsabile de siguranța rutieră și nu necesită resurse financiare distincte.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Proiectul nu are impact asupra bugetului de stat. Costuri suplimentare pentru sectorul public privind implementarea proiectului nu au fost identificate.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Prevederile referitoare la utilizarea centurilor de siguranță și la transportul copiilor nu instituie obligații de dotare suplimentară, ci vizează utilizarea corespunzătoare a echipamentelor deja existente.

În ceea ce privește cerința de postechipare a autovehiculelor din categoriile N2 și N3 cu oglinzi retrovizoare din clasele IV și V, aceasta poate genera costuri limitate pentru operatorii care dețin vehicule neechipate. Impactul este însă redus, întrucât majoritatea vehiculelor aflate în circulație sunt echipate din fabricație cu asemenea oglinzi, iar proiectul preia derogările prevăzute de Directiva 2007/38/CE (vehicule înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000 și situații de imposibilitate tehnică de montare), precum și termenul de conformare stabilit până la data intrării în vigoare a hotărârii, la 1 ianuarie 2029.

Conform datelor din Registrul de stat al vehiculelor din numărul total de 239181 de vehicule din categoria N1 și N2, doar 69005 sunt înmatriculate după 01.01.2000, iar majoritatea au ca producători europeni sau în cazul vehiculelor la mîna a doua au fost exploatate pe piețe europene și au fost dotate cu aceste oglinzi. Totuși, în cazul unui vehicul neechipat costul estimativ este de pînă la 4000 lei format din:

– costul de achiziție a unei oglinzi retrovizoare exterioare din clasa IV sau V pentru autovehiculele din categoriile N2 și N3 se estimează, orientativ, la circa 600–1 500 lei pe oglindă (echivalentul a aproximativ 30–80 euro), la care se adaugă manopera de montare de circa 300–800 lei per vehicul; costul total per vehicul care necesită postechipare este, astfel, de ordinul a 1 000–2 500 lei, cu caracter unic (nerecurent);

Referitor la costul marcării unui loc de ședere echipat cu centură de siguranță, prin aplicarea semnului distinctiv prevăzut în anexa nr. 8, acesta este nesemnificativ, de ordinul câtorva lei per loc, întrucât se realizează prin autocolante sau pictograme standardizate.

Costurile menționate au caracter unic și vizează exclusiv acele unități care nu au fost echipate la momentul punerii în exploatare, și nu cad sub derogările prevăzute.

Prin urmare, impactul financiar asupra operatorilor de transport este limitat și proporțional cu obiectivul de siguranță rutieră urmărit.

4.4. Impactul social

Proiectul are un impact social pozitiv, contribuind la creșterea nivelului de siguranță rutieră, la protejarea copiilor și a participanților vulnerabili la trafic, precum și la reducerea riscului de vătămare gravă sau deces în cazul accidentelor rutiere.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu este cazul

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este cazul

4.5. Impactul asupra mediului

Nu a fost identificat

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este cazul

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul vine să transpună în legislația națională prevederile:
- Directivei Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE), astfel cum a fost modificată prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE;
- Directivei 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate.

Suplimentar, pentru asigurarea aplicării uniforme a modificărilor aprobate urmează a fi operate modificări suplimentare și în Codul Contravențional.

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

Proiectul consolidează cadrul juridic existent pentru alinierea la legislația UE privind siguranța rutieră, în partea ce ține de utilizarea centurilor de siguranță și dotarea vehiculelor rutiere cu oglinzi retrovizoare.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional, a fost plasat anunțul privind inițierea elaborării proiectului, precum și proiectul propriu-zis, pe platforma guvernamentală de transparență decizională (https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-hotararii-guvernului-pentru-modificarea-hotararii-guvernului-nr3572009-cu-privire-la-apr/17736d).

Suplimentar, proiectul a fost transmis spre avizare prealabilă la Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Sănătății. Majoritatea obiecțiilor și propunerilor formulate în ave au fost incluse în proiectul definitivat *(reflectate în tabelul de sinteză anexat.)*

În procesul de promovare, proiectul va fi remis spre avizare, în adresa:
- Cancelariei de Stat (Centrul de armonizare a legislației);
- Ministerului Afacerilor Interne;
- Ministerului Finanțelor;
- Ministerului Sănătății;

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Agenția Națională Transport Auto;
-Asociații Patronale din domeniul transportului rutier și siguranței rutiere.

Proiectul urmează a fi transmis spre consultare și în adresa Comisiei Europene, în conformitate cu procedura de notificare a măsurilor de transpunere a acquis-ului european.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul Hotărârii Guvernului urmează a fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene, expertizei anticorupție, conform art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și expertizei juridice, conform art. 37 din Legea nr. 100/2017.

Obiecțiile și propunerile formulate în cadrul procesului de avizare și expertizare, precum și modul de soluționare a acestora, vor fi reflectate în tabelul de sinteză aferent proiectului.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul Hotărârii se încadrează în prevederile cadrului normativ în vigoare, iar ca urmare, a adoptării urmează a fi ajustate și prevederile Codul contravențional nr. 218/2008.

Sub aspectul răspunderii contravenționale, obligațiile privind utilizarea centurii de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii se încadrează în contravențiile prevăzute la art. 235 alin. (1) și art. 235[1] din Codul contravențional nr. 218/2008, prevederile cărora urmează a fi ajustate.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului sunt următoarele:

a) aprobarea de către Ministerul Sănătății a formei și modul de eliberare a certificatului medical.

b) aprobarea de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în cadrul procedurilor de omologare a obligației de verificare a elementelor de siguranță rutieră.

c) inițierea modificărilor la Codul Contravențional pentru ajustarea prevederilor art. 235 alin. (1) și art. 235[1].

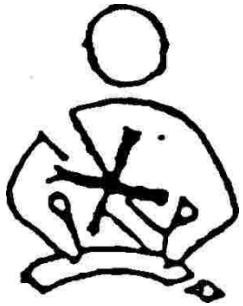
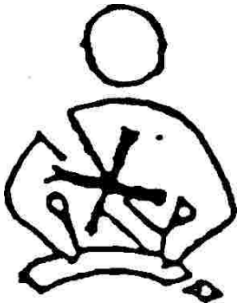
d) informarea conducătorilor auto, a operatorilor de transport și a pasagerilor cu privire la noile obligații, inclusiv prin campanii de informare corelate cu activitățile de control.

Secretar General **Angela ȚURCANU**

Tabelul comparativ
la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Regulamentului circulaţiei rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
Prezenta hotărâre transpune Directiva Consiliului din 18 iulie 1989 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la adâncimea profilului pneurilor anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora (89/459/CEE), CELEX: 31989L0459, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene L 226/4 din 3 august 1989.	1.1. Clauza de armonizare va avea următorul cuprins: „Prezenta hotărâre transpune: - Directiva Consiliului din 18 iulie 1989 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la adâncimea profilului pneurilor anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora (89/459/CEE), CELEX: 31989L0459, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 226/4 din 03.08.1989. - Directiva Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE), CELEX: 31991L0671, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 373/26 din 07.02.1999, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule. - Directiva 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, CELEX: 32007L0038, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 184/25.”.	Prezenta hotărâre transpune: - Directiva Consiliului din 18 iulie 1989 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la adâncimea profilului pneurilor anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora (89/459/CEE), CELEX: 31989L0459, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 226/4 din 03.08.1989. - Directiva Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE), CELEX: 31991L0671, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 373/26 din 07.02.1999, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule. - Directiva 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, CELEX: 32007L0038, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 184/25.
–	1.2.1.1. La pct. 7, după noțiunea „cedează trecerea” se completează cu noțiunile „centură de siguranță (centură)”, „sistem de reținere pentru copii”, „orientat spre spate” cu următorul cuprins: „centură de siguranță (centură) – ansamblu de curele cu cataramă de închidere, cu dispozitive de reglare și elemente de fixare, care poate fi ancorat în interiorul unui autovehicul și este conceput astfel încât să reducă riscul de rănire a utilizatorului, în caz de coliziune sau de decelerare bruscă a vehiculului, prin limitarea posibilităților de mișcare a corpului acestuia; sistem de reținere pentru copii (dispozitiv de fixare în scaune a copiilor) – sistem sau echipament conceput special pentru a asigura, proteja și menține copiii în siguranță în timpul deplasării cu vehiculele, adecvat masei și taliei copilului;	***centură de siguranță (centură)*** – ansamblu de curele cu cataramă de închidere, cu dispozitive de reglare și elemente de fixare, care poate fi ancorat în interiorul unui autovehicul și este conceput astfel încât să reducă riscul de rănire a utilizatorului, în caz de coliziune sau de decelerare bruscă a vehiculului, prin limitarea posibilităților de mișcare a corpului acestuia; ***sistem de reținere pentru copii (dispozitiv de fixare în scaune a copiilor)*** – sistem sau echipament conceput special pentru a asigura, proteja și menține copiii în siguranță în timpul deplasării cu vehiculele, adecvat masei și taliei copilului; ***orientat spre spate*** – orientat în direcția opusă sensului normal de deplasare a vehiculului;

	orientat spre spate – orientat în direcția opusă sensului normal de deplasare a vehiculului”;	
–	1.2.1.2. La pct. 7, după noțiunea „motocultor cu remorcă” se completează cu noțiunile „oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg (oglindă din clasa IV)” și „oglindă retrovizoare exterioară de apropiere (oglindă din clasa V)” cu următorul cuprins: „oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg (oglindă din clasa IV) – oglinda retrovizoare exterioară care asigură conducătorului un câmp de vizibilitate ce cuprinde o porțiune de drum orizontală și plană, cu lățimea de cel puțin 15 m, delimitată, pe partea pe care este montată oglinda, de un plan paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului și care trece prin extremitatea laterală a vehiculului pe partea respectivă, porțiune ce se prelungește de la cel puțin 10 m până la 25 m în spatele punctelor oculare ale conducătorului; suplimentar, câmpul de vizibilitate cuprinde o porțiune de drum cu lățimea de 4,5 m, delimitată de un plan paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului care trece prin extremitatea laterală a acestuia, începând dintr-un punct situat la 1,5 m în spatele planului vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului; oglindă retrovizoare exterioară de apropiere (oglindă din clasa V) – oglinda retrovizoare exterioară montată pe partea pasagerului, care asigură conducătorului un câmp de vizibilitate ce cuprinde o porțiune de drum orizontală, situată de-a lungul părții laterale a vehiculului, delimitată de următoarele plane verticale: a) planul paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului care trece prin extremitatea cabinei pe partea pasagerului; b) în direcție transversală, planul paralel situat la 2 m în fața planului menționat la litera a); c) în spate, planul paralel cu planul vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, situat la o distanță de 1,75 m în spatele acestui plan; d) în față, planul paralel cu planul vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, situat la o distanță de 1 m în fața acestui plan; în cazul în care planul transversal vertical ce trece prin muchia de atac a barei de protecție a vehiculului se află la mai puțin de 1 m în fața planului vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, câmpul de vizibilitate se limitează la acest din urmă plan”;	***oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg (oglindă din clasa IV)*** – oglinda retrovizoare exterioară care asigură conducătorului un câmp de vizibilitate ce cuprinde o porțiune de drum orizontală și plană, cu lățimea de cel puțin 15 m, delimitată, pe partea pe care este montată oglinda, de un plan paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului și care trece prin extremitatea laterală a vehiculului pe partea respectivă, porțiune ce se prelungește de la cel puțin 10 m până la 25 m în spatele punctelor oculare ale conducătorului; suplimentar, câmpul de vizibilitate cuprinde o porțiune de drum cu lățimea de 4,5 m, delimitată de un plan paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului care trece prin extremitatea laterală a acestuia, începând dintr-un punct situat la 1,5 m în spatele planului vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului; ***oglindă retrovizoare exterioară de apropiere (oglindă din clasa V)*** – oglinda retrovizoare exterioară montată pe partea pasagerului, care asigură conducătorului un câmp de vizibilitate ce cuprinde o porțiune de drum orizontală, situată de-a lungul părții laterale a vehiculului, delimitată de următoarele plane verticale: a) planul paralel cu planul longitudinal median vertical al vehiculului care trece prin extremitatea cabinei pe partea pasagerului; b) în direcție transversală, planul paralel situat la 2 m în fața planului menționat la litera a); c) în spate, planul paralel cu planul vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, situat la o distanță de 1,75 m în spatele acestui plan; d) în față, planul paralel cu planul vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, situat la o distanță de 1 m în fața acestui plan; în cazul în care planul transversal vertical ce trece prin muchia de atac a barei de protecție a vehiculului se află la mai puțin de 1 m în fața planului vertical ce trece prin punctele oculare ale conducătorului, câmpul de vizibilitate se limitează la acest din urmă plan;

b) în timpul deplasării să poarte centura de siguranţă şi să se asigure că şi pasagerii au cuplat centurile, dacă autovehiculul este echipat cu acestea. Sînt exceptaţi de la obligaţia menţionată – conducătorii care execută manevra de mers cu spatele; – instructorii auto în timpul instruirii cursanţilor; – persoanele care deţin certificat de scutire pe motiv medical grav, eliberat de autoritatea competentă; – în localităţi, conducătorii vehiculelor cu regim de circulație prioritară în timpul executării unei misiuni urgente de serviciu;	1.2.2. pct. 11 lit. b), după textul *„persoanele care deţin certificat de scutire pe motiv medical grav, eliberat de autoritatea competentă;”* se completează cu următorul text: *„Certificatul medical trebuie să menționeze durata valabilității sale și să fie prezentat la orice control la cererea agentului de circulaţie. El trebuie să aibă următorul simbol:*  *Forma și modul de eliberare a certificatului se aprobă de Ministerul Sănătății*.”	b) în timpul deplasării să poarte centura de siguranţă şi să se asigure că şi pasagerii au cuplat centurile, dacă autovehiculul este echipat cu acestea. Sînt exceptaţi de la obligaţia menţionată – conducătorii care execută manevra de mers cu spatele; – instructorii auto în timpul instruirii cursanţilor; – persoanele care deţin certificat de scutire pe motiv medical grav, eliberat de autoritatea competentă. 1.2.2. pct. 11 lit. b), după textul *„persoanele care deţin certificat de scutire pe motiv medical grav, eliberat de autoritatea competentă;”* se completează cu următorul text: *„Certificatul medical trebuie să menționeze durata valabilității sale și să fie prezentat la orice control la cererea agentului de circulaţie. El trebuie să aibă următorul simbol:*  *Forma și modul de eliberare a certificatului se aprobă de Ministerul Sănătății*.”
27. Indicatoarele rutiere trebuie să fie lizibile şi să fie instalate în corespundere cu normativele şi cu regulamentele tehnice în vigoare, astfel încît să poată fi observate din timp de către participanţii la trafic cărora li se adresează.	1.2.3. Punctul 27 se completează cu textul: *„și să poată fi detectate de către sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto.”*.	**27.** Indicatoarele rutiere trebuie să fie lizibile şi să fie instalate în corespundere cu normativele şi cu regulamentele tehnice în vigoare, astfel încât să poată fi observate din timp de către participanții la trafic cărora li se adresează *și să poată fi detectate de către sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto*.
82. 1) Copiii cu vîrsta de pînă la 12 ani pot fi transportaţi în autoturismul care este utilat cu sistem de reţinere (sau cu alte mijloace de adaptare: pernă specială, scaun de înălţare, care acordă	1.2.4. în pct. 82 va avea următorul cuprins: *„82. 1) Copiii cu vârsta de pînă la 12 ani sau cu o înălțime de sub 150 cm pot fi transportați în vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 numai dacă sunt asigurați cu un sistem de reținere pentru copii adaptat corpolenței lor, omologat în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 44 sau cu Regulamentul ONU nr. 129 și instalat conform instrucțiunilor producătorului; Clasificarea*	82. *82. 1) Copiii cu vârsta de pînă la 12 ani sau cu o înălțime de sub 150 cm pot fi transportați în vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 numai dacă sunt asigurați cu un sistem de reținere pentru copii adaptat corpolenței lor, omologat în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 44 sau cu Regulamentul ONU nr. 129 și instalat conform instrucțiunilor producătorului; Clasificarea sistemelor de reținere (dispozitivelor de fixare) este prezentată în anexa nr. 7 la Regulament.*

posibilităţi de aplicare a centurilor de siguranţă standard) a copiilor, cu respectarea următoarelor cerinţe: a) sistemul de reţinere a copiilor corespunde standardelor de siguranţă; b) sistemul de reţinere a copiilor corespunde masei şi taliei copilului; c) poziţia copilului pe scaun permite aplicarea corectă (bazin/umăr) a centurii de siguranţă. 2) Transportarea în grup a copiilor se efectuează numai în autocare şi autobuze. În salonul acestor vehicule trebuie să se afle cel puţin o persoană adultă în calitate de însoţitor, iar autovehiculele trebuie să fie semnalizate în faţă şi în spate cu semnul distinctiv 5 (anexa nr.6).	*sistemelor de reținere (dispozitivelor de fixare) este prezentată în anexa nr. 7 la Regulament.* *2) sistemul de reținere pentru copii orientat spre spate nu se instalează pe un loc de ședere protejat de un airbag frontal activ decât dacă airbag-ul a fost dezactivat;* *3) În vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță nu se admite:* *a) transportul copiilor cu vârsta de până la 3 ani;* *b) transportul pe bancheta din față a copiilor cu vârsta cuprinsă între 3 ani și 12 ani sau cu înălțimea sub 150 cm.* *4) Înălțimea și vârsta copilului pot fi stabilite inclusiv pe baza datelor din documentele acestuia, a declarației reprezentantului legal sau a altor mijloace de probă admisibile, activitatea de constatare nefiind condiționată exclusiv de efectuarea unor măsurări în trafic.* *5) În vehiculele din categoriile M2 și M3, toți ocupanții cu vârsta de 3 ani și peste sunt obligați să utilizeze, în timpul deplasării, sistemele de siguranță cu care este echipat locul de ședere, atunci când sunt așezați.* *6) Transportarea în grup a copiilor se efectuează numai în autocare şi autobuze. În salonul acestor vehicule trebuie să se afle cel puţin o persoană adultă în calitate de însoţitor, iar autovehiculele trebuie să fie semnalizate în faţă şi în spate cu semnul distinctiv 5 (anexa nr.6)*.".	*2) sistemul de reținere pentru copii orientat spre spate nu se instalează pe un loc de ședere protejat de un airbag frontal activ decât dacă airbag-ul a fost dezactivat;* *3) În vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță nu se admite:* *a) transportul copiilor cu vârsta de până la 3 ani;* *b) transportul pe bancheta din față a copiilor cu vârsta cuprinsă între 3 ani și 12 ani sau cu înălțimea sub 150 cm.* *4) Înălțimea și vârsta copilului pot fi stabilite inclusiv pe baza datelor din documentele acestuia, a declarației reprezentantului legal sau a altor mijloace de probă admisibile, activitatea de constatare nefiind condiționată exclusiv de efectuarea unor măsurări în trafic.* *5) În vehiculele din categoriile M2 și M3, toți ocupanții cu vârsta de 3 ani și peste sunt obligați să utilizeze, în timpul deplasării, sistemele de siguranță cu care este echipat locul de ședere, atunci când sunt așezați.* *6) Transportarea în grup a copiilor se efectuează numai în autocare şi autobuze. În salonul acestor vehicule trebuie să se afle cel puţin o persoană adultă în calitate de însoţitor, iar autovehiculele trebuie să fie semnalizate în faţă şi în spate cu semnul distinctiv 5 (anexa nr.6)*.".
d) transportarea copiilor cu vîrsta de pînă la 12 ani pe bancheta din faţă a autoturismului, precum şi pe bancheta din faţă din dreapta a microbuzului sau autobuzului;	în pct. 83 lit. d) după sintagma *„de pînă la 12 ani”* se completează cu sintagma *„sau cu o înălţime de sub 150 cm”*.	d) transportarea copiilor cu vîrsta de pînă la 12 ani *sau cu o înălţime de sub 150 cm* pe bancheta din faţă a autoturismului, precum şi pe bancheta din faţă din dreapta a microbuzului sau autobuzului;
84. Pasagerul este obligat: a) să poarte centura de siguranţă în cazul în care prin construcţia autovehiculului este prevăzut acest dispozitiv;	1.2.5. La pct. 84 lit. a), la final se completează cu următorul text: „*Pasagerii vehiculelor din categoriile M2 și M3 sunt informați despre obligația de a purta centura de siguranță, prin una sau mai multe dintre următoarele modalități: de către conducătorul auto, de către conductor sau persoana desemnată să însoțească pasagerii, prin mijloace audiovizuale ori prin semne sau pictograme afișate în mod vizibil. Locurile de ședere echipate cu centuri de siguranță se marchează cu semnul distinctiv prevăzut în anexa nr. 8. Operatorul*	a) să poarte centura de siguranţă în cazul în care prin construcţia autovehiculului este prevăzut acest dispozitiv. *Pasagerii vehiculelor din categoriile M2 și M3 sunt informați despre obligația de a purta centura de siguranță, prin una sau mai multe dintre următoarele modalități: de către conducătorul auto, de către conductor sau persoana desemnată să însoțească pasagerii, prin mijloace audiovizuale ori prin semne sau pictograme afișate în mod vizibil. Locurile de ședere echipate cu centuri de siguranță se marchează cu semnul distinctiv prevăzut în anexa nr. 8.*

	de transport este responsabil de existența și menținerea mijloacelor de informare și a marcajelor, iar conducătorul auto răspunde de informarea pasagerilor numai în situația când nu este însoțit de către conductor sau persoana desemnată să însoțească pasagerii."	*Operatorul de transport este responsabil de existența și menținerea mijloacelor de informare și a marcajelor, iar conducătorul auto răspunde de informarea pasagerilor numai în situația când nu este însoțit de către conductor sau persoana desemnată să însoțească pasagerii.*
120. Pentru a fi menținute în traficul rutier, vehiculele trebuie supuse inspecției tehnice periodice la stațiile autorizate, în condițiile stabilite de legislația în vigoare. Confirmarea privind efectuarea inspecţiei tehnice o constituie ecusonul imprimat pe raportul de inspecție tehnică periodică, iar în cazul motocicletelor, mopedelor, mototriciclurilor, cvadriciclurilor, ciclomotoarelor și remorcilor/semiremorcilor – ecusonul valabil aplicat în locul stabilit pe placa de înmatriculare, însoțit de raportul de inspecție tehnică periodică. Raportul de inspecție tehnică periodică se păstrează la bordul vehiculului.	1.2.7. Pct. 120 va avea următorul cuprins: *„120. Pentru a fi menținute în traficul rutier, vehiculele trebuie supuse inspecției tehnice periodice la stațiile autorizate, în condițiile stabilite de legislația în vigoare. Confirmarea privind efectuarea inspecției tehnice o constituie certificatul de inspecție tehnică. Certificatul de inspecție tehnică se păstrează la bordul vehiculului.* *Pînă la finalizarea rețelei stațiilor autorizate, inspecția tehnică a vehiculelor este efectuată de inspectoratele ”Intehagro", cu eliberarea ecusonului de modelul stabilit.”*	*120. Pentru a fi menținute în traficul rutier, vehiculele trebuie supuse inspecției tehnice periodice la stațiile autorizate, în condițiile stabilite de legislația în vigoare. Confirmarea privind efectuarea inspecției tehnice o constituie certificatul de inspecție tehnică. Certificatul de inspecție tehnică se păstrează la bordul vehiculului.* *Pînă la finalizarea rețelei stațiilor autorizate, inspecția tehnică a vehiculelor este efectuată de inspectoratele ”Intehagro", cu eliberarea ecusonului de modelul stabilit.*
–	1.2.8. se completează cu pct. 122[1] cu următorul cuprins: *„122[1]. 1) Autovehiculele din categoriile N2 și N3 aflate în circulație trebuie să fie echipate, pe partea opusă conducătorului, cu oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg din clasa IV și cu oglindă retrovizoare exterioară de apropiere din clasa V.* *2) Cerința prevăzută la alin. 1) se consideră îndeplinită dacă oglinzile montate asigură un câmp de vizibilitate care acoperă cel puțin 95% din câmpul total de vizibilitate la nivelul solului corespunzător oglinzilor din clasele IV și V.* *3) Prevederile primului alineat nu se aplică:*	*122[1]. 1) Autovehiculele din categoriile N2 și N3 aflate în circulație trebuie să fie echipate, pe partea opusă conducătorului, cu oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg din clasa IV și cu oglindă retrovizoare exterioară de apropiere din clasa V.* *2) Cerința prevăzută la alin. 1) se consideră îndeplinită dacă oglinzile montate asigură un câmp de vizibilitate care acoperă cel puțin 95% din câmpul total de vizibilitate la nivelul solului corespunzător oglinzilor din clasele IV și V.* *3) Prevederile primului alineat nu se aplică:*

	a) vehiculelor din categoriile N2 și N3 înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000; *b) autovehiculelor la care montarea oglinzilor din clasele IV și V care să respecte cerința prevăzută la al doilea alineat nu este posibilă din punct de vedere tehnic.* *c) vehiculele de categoria N2 a căror masă maximă totală admisă nu depășește 7,5 tone, în cazul cărora este imposibilă montarea unei oglinzi retrovizoare de clasa V, astfel încât să se asigure îndeplinirea următoarelor condiții:* *- nicio componentă a oglinzii retrovizoare nu se află la o distanță mai mică de 2 m (se poate aplica o toleranță de + 10 cm) față de sol, indiferent de poziția de reglare, atunci când vehiculul are o încărcătură care corespunde masei sale maxime admisibile din punct de vedere tehnic; și* *- oglinda retrovizoare este vizibilă integral din poziția conducătorului auto;* *4) Vehiculele menționate la alin. 1) care nu pot fi prevăzute cu oglinzi retrovizoare conforme cerințelor stabilite, ca urmare a lipsei de soluții tehnice disponibile și viabile din punct de vedere economic, pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare și/sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă, cu condiția ca respectivele dispozitive combinate să acopere cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa V.* *5) La stabilirea conformității oglinzilor se aplică prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 46.”*	*a) vehiculelor din categoriile N2 și N3 înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000;* *b) autovehiculelor la care montarea oglinzilor din clasele IV și V care să respecte cerința prevăzută la al doilea alineat nu este posibilă din punct de vedere tehnic.* *c) vehiculele de categoria N2 a căror masă maximă totală admisă nu depășește 7,5 tone, în cazul cărora este imposibilă montarea unei oglinzi retrovizoare de clasa V, astfel încât să se asigure îndeplinirea următoarelor condiții:* *- nicio componentă a oglinzii retrovizoare nu se află la o distanță mai mică de 2 m (se poate aplica o toleranță de + 10 cm) față de sol, indiferent de poziția de reglare, atunci când vehiculul are o încărcătură care corespunde masei sale maxime admisibile din punct de vedere tehnic; și* *- oglinda retrovizoare este vizibilă integral din poziția conducătorului auto;* *4) Vehiculele menționate la alin. 1) care nu pot fi prevăzute cu oglinzi retrovizoare conforme cerințelor stabilite, ca urmare a lipsei de soluții tehnice disponibile și viabile din punct de vedere economic, pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare și/sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă, cu condiția ca respectivele dispozitive combinate să acopere cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa V.* *5) La stabilirea conformității oglinzilor se aplică prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 46.”*
–	1.2.9. Se completează cu anexele nr. 7 și 8 cu următorul cuprins: *„* ***Anexa nr. 7*** *la Regulamentul privind utilizarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii* ***CLASIFICAREA SISTEMELOR DE REȚINERE PENTRU COPII*** *(dispozitive de reținere pentru copii omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 44 sau nr. 129)* ***1. Dispoziții generale*** *Sistemele de reținere pentru copii se clasifică potrivit Regulamentului tehnic aplicabil, după cum urmează:*	*„* ***Anexa nr. 7*** *la Regulamentul privind utilizarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii* ***CLASIFICAREA SISTEMELOR DE REȚINERE PENTRU COPII*** *(dispozitive de reținere pentru copii omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 44 sau nr. 129)* ***1. Dispoziții generale*** *Sistemele de reținere pentru copii se clasifică potrivit Regulamentului tehnic aplicabil, după cum urmează:* *a) sistemele omologate conform* ***Regulamentului CEE-ONU nr. 44*** *— clasificate pe* ***grupe de masă*** *a copilului;*

*a) sistemele omologate conform **Regulamentului CEE-ONU nr. 44** — clasificate pe **grupe de masă** a copilului;*

*b) sistemele omologate conform **Regulamentului CEE-ONU nr. 129** — denumite sisteme perfecționate de reținere pentru copii, clasificate pe **intervale de talie (înălțime)**, cu indicarea masei maxime a ocupantului.*

Fiecare sistem poartă marcat intervalul de utilizare (grupa de masă sau intervalul de talie) și, după caz, masa maximă a ocupantului căruia îi este destinat.

2. Corespondența orientativă între grupele de masă (Reg. nr. 44) și intervalele de talie (Reg. nr. 129)

Grupa (Reg. 44)	Masa copilului (Reg. 44)	Interval de talie orientativ (Reg. 129)	Tip de sistem / observații
Grupa 0	până la 10 kg	cca 40–75 cm	Integral, orientat spre spate (landou sau scoică).
Grupa 0+	până la 13 kg	cca 40–85 cm	Integral, orientat spre spate.
Grupa I	9–18 kg	cca 76–105 cm	Integral (ham propriu sau scut de impact); orientat spre spate obligatoriu până la 15 luni.
Grupa II	15–25 kg	cca 100–125 cm	Neintegral — înălțător cu spătar, reținere cu centura vehiculului.
Grupa III	22–36 kg	cca 125–150 cm	Neintegral — înălțător cu sau fără spătar; perna-înălțător

*b) sistemele omologate conform **Regulamentului CEE-ONU nr. 129** — denumite sisteme perfecționate de reținere pentru copii, clasificate pe **intervale de talie (înălțime)**, cu indicarea masei maxime a ocupantului.*

Fiecare sistem poartă marcat intervalul de utilizare (grupa de masă sau intervalul de talie) și, după caz, masa maximă a ocupantului căruia îi este destinat.

2. Corespondența orientativă între grupele de masă (Reg. nr. 44) și intervalele de talie (Reg. nr. 129)

Grupa (Reg. 44)	Masa copilului (Reg. 44)	Interval de talie orientativ (Reg. 129)	Tip de sistem / observații
Grupa 0	până la 10 kg	cca 40–75 cm	Integral, orientat spre spate (landou sau scoică).
Grupa 0+	până la 13 kg	cca 40–85 cm	Integral, orientat spre spate.
Grupa I	9–18 kg	cca 76–105 cm	Integral (ham propriu sau scut de impact); orientat spre spate obligatoriu până la 15 luni.
Grupa II	15–25 kg	cca 100–125 cm	Neintegral — înălțător cu spătar, reținere cu centura vehiculului.
Grupa III	22–36 kg	cca 125–150 cm	Neintegral — înălțător cu sau fără spătar; perna-înălțător admisă de la 125 cm și peste 22 kg.

Intervalele de talie au caracter orientativ. Parametrul obligatoriu de utilizare este cel marcat pe sistemul concret, indicat de producător.

3. Clasificarea sistemelor omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 129

3.1. După modul de reținere a copilului

Categorie	Denumire	Descriere
Sistem integral	—	Copilul este reținut prin componentele proprii ale sistemului (ham/centuri proprii sau scut de impact), independent de centura vehiculului.
Sistem neintegral	Înălțător	Copilul este reținut cu centura de siguranță a vehiculului, sistemul asigurând

			admisă de la 125 cm și peste 22 kg.

Intervalele de talie au caracter orientativ. Parametrul obligatoriu de utilizare este cel marcat pe sistemul concret, indicat de producător.

3. Clasificarea sistemelor omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 129

3.1. După modul de reținere a copilului

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Sistem integral	—	*Copilul este reținut prin componentele proprii ale sistemului (ham/centuri proprii sau scut de impact), independent de centura vehiculului.*
Sistem neintegral	*Înălțător*	*Copilul este reținut cu centura de siguranță a vehiculului, sistemul asigurând poziționarea corectă a copilului și a centurii.*

3.2. După modul de instalare și aria de utilizare

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Universal integral	*i-Size*	*Sistem integral cu prindere ISOFIX, utilizabil pe orice loc de ședere marcat „i-Size” din vehicul.*
Universal neintegral	*Înălțător i-Size*	*Înălțător universal; copilul este reținut cu centura vehiculului.*
Vehicul specific	*ISOFIX pentru vehicul specific*	*Omologat pentru instalare numai în modelele de vehicule indicate în lista producătorului.*
Universal cu centură	*Fixat cu centura vehiculului*	*Sistem integral instalat cu ajutorul centurii vehiculului, utilizabil universal.*
Vehicul specific cu centură	*Fixat cu centura — vehicul specific*	*Sistem integral fixat cu centura, omologat doar pentru vehicule determinate.*

3.3. Subcategoriile înălțătoarelor (sistem neintegrale)

		poziționarea corectă a copilului și a centurii.

3.2. După modul de instalare și aria de utilizare

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Universal integral	*i-Size*	*Sistem integral cu prindere ISOFIX, utilizabil pe orice loc de ședere marcat „i-Size” din vehicul.*
Universal neintegral	*Înălțător i-Size*	*Înălțător universal; copilul este reținut cu centura vehiculului.*
Vehicul specific	*ISOFIX pentru vehicul specific*	*Omologat pentru instalare numai în modelele de vehicule indicate în lista producătorului.*
Universal cu centură	*Fixat cu centura vehiculului*	*Sistem integral instalat cu ajutorul centurii vehiculului, utilizabil universal.*
Vehicul specific cu centură	*Fixat cu centura — vehicul specific*	*Sistem integral fixat cu centura, omologat doar pentru vehicule determinate.*

3.3. Subcategoriile înălțătoarelor (sisteme neintegrale)

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Cu spătar	*Înălțător cu spătar*	*Recomandat pentru asigurarea protecției laterale.*
Fără spătar	*Pernă-înălțător*	*Admisă numai pentru copii cu talia de cel puțin 125 cm și masa de peste 22 kg.*

3.4. După orientarea în raport cu sensul de mers

Categorie	***Denumire***	***Descriere***
Spre spate	*Orientat spre spate*	*Obligatoriu cel puțin până la vârsta de 15 luni.*
Spre înainte	*Orientat spre înainte*	*Utilizabil peste vârsta de 15 luni, în funcție de talia marcată a sistemului.*
Lateral	*Orientat lateral (landou)*	*Pentru transportul copilului în poziție culcată.*

Categorie	Denumire	Descriere
Cu spătar	Înălțător cu spătar	Recomandat pentru asigurarea protecției laterale.
Fără spătar	Pernă-înălțător	Admisă numai pentru copii cu talia de cel puțin 125 cm și masa de peste 22 kg.

3.4. După orientarea în raport cu sensul de mers

Categorie	Denumire	Descriere
Spre spate	Orientat spre spate	Obligatoriu cel puțin până la vârsta de 15 luni.
Spre înainte	Orientat spre înainte	Utilizabil peste vârsta de 15 luni, în funcție de talia marcată a sistemului.
Lateral	Orientat lateral (landou)	Pentru transportul copilului în poziție culcată.

4. Note explicative

1. *Regulamentul CEE-ONU nr. 44 este retras pentru omologări noi, iar sistemele omologate în baza acestuia rămân valabile pentru dispozitivele aflate în uz.*

2. *Marcajul „i-Size” aplicat pe locul de ședere al vehiculului atestă compatibilitatea locului cu sistemele i-Size.*

3. *În toate cazurile, sistemul de reținere pentru copii se instalează și se utilizează în conformitate cu instrucțiunile furnizate de producător, care indică modul de utilizare și tipurile de vehicule compatibile.*

Anexa nr.8
la Regulamentul circulației rutiere

Modelul pentru semnul distinctiv afișat în mod vizibil pe fiecare poziție de ședere echipată cu centură de siguranță în vehiculele din categoriile M2 și M3

4. Note explicative

1. *Regulamentul CEE-ONU nr. 44 este retras pentru omologări noi, iar sistemele omologate în baza acestuia rămân valabile pentru dispozitivele aflate în uz.*

2. *Marcajul „i-Size” aplicat pe locul de ședere al vehiculului atestă compatibilitatea locului cu sistemele i-Size.*

3. *În toate cazurile, sistemul de reținere pentru copii se instalează și se utilizează în conformitate cu instrucțiunile furnizate de producător, care indică modul de utilizare și tipurile de vehicule compatibile.*

Anexa nr.8
la Regulamentul circulației rutiere

Modelul pentru semnul distinctiv afișat în mod vizibil pe fiecare poziție de ședere echipată cu centură de siguranță în vehiculele din categoriile M2 și M3



(Culori: o siluetă albă pe fond albastru)
)

	 *(Culori: o siluetă albă pe fond albastru)*	

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	**Titlul actului UE**	Directiva Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone, CELEX: 31991L0671, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 373/26, a așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014
2	**Titlul proiectului de act normativ național**	Hotărîre nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere
3	**Gradul general de compatibilitate**	Compatibil
4	**Autoritatea/persoana responsabilă**	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Andrei Slanina, Șef al Direcției Politici în domeniul transport rutier
5	**Data întocmirii/actualizării**	11.06.2026

Actul Uniunii Europene **6**	**Proiectul de act normativ național** **7**	**Gradul de compatibilitate** **8**	**Observații** **9**
Articolul 1 (1) Prezenta directivă se aplică tuturor autovehiculelor din categoriile M1, M2, M3, N1, N2 și N3, după cum sunt acestea definite în anexa II la Directiva 70/156/CEE (8), destinate utilizării rutiere, având cel puțin patru roți și o viteză maximă nominală de peste 25 km/h.	1. Regulamentul circulaţiei rutiere (în continuare − Regulamentul) cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor şi pietonilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum şi pe teritoriile adiacente acestora. Respectarea prezentului Regulament va garanta securitatea tuturor participanților la trafic, protecția mediului, ocrotirea drepturilor şi intereselor legitime ale persoanelor fizice şi juridice, precum şi apărarea proprietății acestora.	**Compatibil**	
(2) În înțelesul prezentei directive: — definițiile sistemelor de siguranță, inclusiv centurile de siguranță și dispozitivele de fixare a copiilor în scaune, cu privire la vehiculele din categoriile M1 și N1 și ale componentelor acestora sunt cele	*„**centură de siguranță (centură)*** – ansamblu de curele cu cataramă de închidere, cu dispozitive de reglare și elemente de fixare, care poate fi ancorat în interiorul unui autovehicul și este conceput astfel încât să reducă riscul de rănire a utilizatorului, în caz de coliziune sau de decelerare bruscă a vehiculului, prin limitarea posibilităților de mișcare a corpului acestuia; ***sistem de reținere pentru copii (dispozitiv de fixare în scaune a copiilor)*** – sistem sau echipament conceput special pentru a asigura, proteja	**Compatibil**	

<table>
<tr>
<td>care apar în anexa I la Directiva 77/541/CEE (9);</td>
<td>și menține copiii în siguranță în timpul deplasării cu vehiculele, adecvat masei și taliei copilului;</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>— „orientat spre spate” înseamnă orientat spre direcția opusă direcției normale de deplasare a vehiculului.</td>
<td>orientat spre spate – orientat în direcția opusă sensului normal de deplasare a vehiculului;”;</td>
<td>Compatibil</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>(3) Dispozitivele de fixare în scaune a copiilor se clasifică în cinci „grupe de masă”:
(a) grupa 0 pentru copii cu masa mai mica de 10 kg;
(b) grupa 0+ pentru copii cu masa mai mica de 13 kg;
(c) grupa I pentru copii cu masa între 9 și 18 kg;
(d) grupa II pentru copii cu masa între 15 și 25 kg;
(e) grupa III pentru copii cu masa între 22 și 36 kg.
(4) Dispozitivele de fixare în scaune a copiilor se subdivid în două clase:
(a) o clasă integrală care cuprinde o combinație de chingi sau de componente flexibile cu o cataramă de fixare, dispozitiv de reglare, dispozitive de prindere și în unele cazuri un scaun suplimentar și/sau un scut pentru protecție la impact, care poate fi ancorat prin propria sa chingă integrală sau propriile sale chingi integrale;</td>
<td>Corespondența orientativă între grupele de masă (Reg. nr. 44) și intervalele de talie (Reg. nr. 129)
<table>
<tr><th>Grupa (Reg. 44)</th><th>Masa copilului (Reg. 44)</th><th>Interval de talie orientativ (Reg. 129)</th><th>Tip de sistem / observații</th></tr>
<tr><td>Grupa 0</td><td>până la 10 kg</td><td>cca 40–75 cm</td><td>Integral, orientat spre spate (landou sau scoică).</td></tr>
<tr><td>Grupa 0+</td><td>până la 13 kg</td><td>cca 40–85 cm</td><td>Integral, orientat spre spate.</td></tr>
<tr><td>Grupa I</td><td>9–18 kg</td><td>cca 76–105 cm</td><td>Integral (ham propriu sau scut de impact); orientat spre spate obligatoriu până la 15 luni.</td></tr>
<tr><td>Grupa II</td><td>15–25 kg</td><td>cca 100–125 cm</td><td>Neintegral — înălțător cu spătar, reținere cu centura vehiculului.</td></tr>
<tr><td>Grupa III</td><td>22–36 kg</td><td>cca 125–150 cm</td><td>Neintegral — înălțător cu sau fără spătar; perna-înălțător admisă de la 125 cm și peste 22 kg.</td></tr>
</table>
Intervalele de talie au caracter orientativ. Parametrul obligatoriu de utilizare este cel marcat pe sistemul concret, indicat de producător.</td>
<td>Compatibil</td>
<td></td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>(b) o clasă neintegrală care poate cuprinde un dispozitiv parțial de fixare în scaun, care, atunci când este utilizat împreună cu centura de siguranță a unui adult ce înconjoară corpul copilului sau fixează dispozitivul în care se află copilul, formează un sistem complet de fixare în scaun a copilului.</td>
<td>3. Clasificarea sistemelor omologate conform Regulamentului CEE-ONU nr. 129
3.1. După modul de reținere a copilului
<table>
<tr><th>Categorie</th><th>Denumire</th><th>Descriere</th></tr>
<tr><td>Sistem integral</td><td>—</td><td>Copilul este reținut prin componentele proprii ale sistemului (ham/centuri proprii sau scut de impact), independent de centura vehiculului.</td></tr>
<tr><td>Sistem neintegral</td><td>Înălțător</td><td>Copilul este reținut cu centura de siguranță a vehiculului, sistemul asigurând poziționarea corectă a copilului și a centurii.</td></tr>
</table></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Articolul 2
(1) Vehicule din categoriile M1, N1, N2 și N3:
(a)
(i) pentru vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3, statele membre solicită ca toți ocupanții vehiculelor în uz să folosească sistemele de siguranță prevăzute.
Copiii cu o înălțime de sub 150 cm aflați în vehicule din categoriile M1, N1, N2 și N3 echipate cu sisteme de siguranță sunt fixați cu ajutorul unui sistem integral sau neintegral de siguranță pentru copii, în sensul articolului 1 alineatul (4) literele (a) și (b), sistem care este adecvat pentru caracteristicile fizice ale copilului în conformitate cu:</td>
<td>11. Conducătorul de vehicul, este obligat:
.....
b) în timpul deplasării să poarte centura de siguranţă şi să se asigure că şi pasagerii au cuplat centurile, dacă autovehiculul este echipat cu acestea.

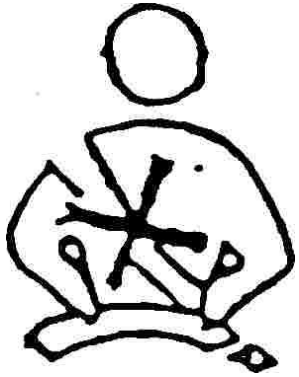
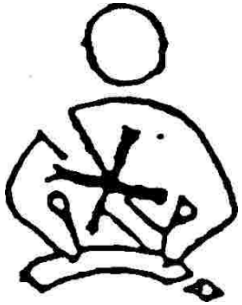
82. 1) Copiii cu vârsta de pînă la 12 ani sau cu o înălțime de sub 150 cm pot fi transportați în vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 numai dacă sunt asigurați cu un sistem de reținere pentru copii adaptat corpolenței lor, omologat în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 44 sau cu Regulamentul ONU nr. 129 și instalat conform instrucțiunilor producătorului; Clasificarea sistemelor de reținere (dispozitivelor de fixare) este prezentată în anexa nr. 7 la Regulament.
2) sistemul de reținere pentru copii orientat spre spate nu se instalează pe un loc de ședere protejat de un airbag frontal activ decât dacă airbag-ul a fost dezactivat;
3) În vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță nu se admite:
a) transportul copiilor cu vârsta de până la 3 ani;</td>
<td>Compatibil</td>
<td></td>
</tr>
</table>

— clasificarea prevăzută la articolul 1 alineatul (3) pentru sistemele de siguranță pentru copii omologate în conformitate cu litera (c) punctul (i) din prezentul alineat; — mărimea și greutatea maximă a ocupantului căruia îi este destinat sistemul de siguranță pentru copii, astfel cum este indicat de către producător, pentru sistemele de siguranță pentru copii omologate în conformitate cu litera (c) punctul (ii) din prezentul alineat. În vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță: — copiii în vârstă de până la trei ani nu pot fi transportați, — fără a se aduce atingere punctului (ii), copiii în vârstă de trei ani și peste această vârstă, având o înălțime de sub 150 cm, ocupă un alt loc decât un loc din față; (ii) statele membre pot permite, pe teritoriul lor, ca, în cazul copiilor cu înălțimea de sub 150 cm și cel puțin 135 cm să poată fi fixați în scaune printr-o centură de siguranță pentru adulți. Aceste limite de înălțime se reexaminează conform procedurii menționate la articolul 7b alineatul (2); (iii) cu toate acestea, statele membre pot permite, pe teritoriul lor, ca acei	*b) transportul pe bancheta din față a copiilor cu vârsta cuprinsă între 3 ani și 12 ani sau cu înălțimea sub 150 cm.* *4) Înălțimea și vârsta copilului pot fi stabilite inclusiv pe baza datelor din documentele acestuia, a declarației reprezentantului legal sau a altor mijloace de probă admisibile, activitatea de constatare nefiind condiționată exclusiv de efectuarea unor măsurări în trafic.* *5) În vehiculele din categoriile M2 și M3, toți ocupanții cu vârsta de 3 ani și peste sunt obligați să utilizeze, în timpul deplasării, sistemele de siguranță cu care este echipat locul de ședere, atunci când sunt așezați.*		

copii menționați la punctele (i) și (ii) să nu fie fixați în scaune printr-un sistem de fixare în scaune pentru copii atunci când călătoresc cu taxiul. Cu toate acestea, când copiii menționați anterior călătoresc în taxiuri care nu sunt echipate cu sisteme de fixare în scaune, ei ocupă un alt scaun decât scaunul din față; (b) copiii nu pot fi transportați utilizându-se un sistem de fixare în scaune a copiilor orientat spre spate într-un autoturism protejat de un airbag frontal, decât în cazul în care airbag-ul a fost dezactivat, chiar în cazurile în care airbag-ul este dezactivat în mod automat într-o manieră suficientă; (c) în cazul utilizării unui sistem de siguranță pentru copii, acesta este omologat în conformitate cu standardele din: i) Regulamentul CEE-ONU 44/03 sau Directiva 77/541/CEE sau ii) Regulamentul CEE-ONU 129; sau orice adaptare ulterioară a acestora. Sistemul de siguranță pentru copii este instalat în conformitate cu instrucțiunile de montare (de exemplu, manualul, prospectul sau publicația electronică cu instrucțiuni) furnizate de producător sistemului de siguranță pentru copii care indică în ce mod și în			

care tipuri de vehicule poate fi folosit sistemul în condiții de siguranță; (d) până la 9 mai 2008 statele membre pot permite utilizarea sistemelor de fixare în scaun a copiilor în conformitate cu standardele naționale aplicabile în statul membru la data instalării sistemului de fixare în scaun sau în conformitate cu standardele naționale echivalente cu Regulamentul 44/03 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite sau cu Directiva 75/541/CEE.			
(2) Vehicule din categoriile M2 și M3: (a) statele membre solicită ca toți ocupanții în vârstă de trei ani și peste această vârstă ai vehiculelor M2 și M3 să folosească, în timpul utilizării acestor vehicule, sistemele de siguranță existente, atunci când sunt așezați. Dispozitivele de fixare în scaune a copiilor se aprobă în conformitate cu alineatul (1) literele (c) și (d). (b) pasagerii vehiculelor din categoriile M2 și M3 sunt informați în legătură cu măsura de a purta centuri de siguranță ori de câte ori sunt așezați iar vehiculul se află în mișcare. Informarea acestora se face într-unul sau mai multe dintre următoarele moduri:	**84.** Pasagerul este obligat: a) să poarte centura de siguranţă în cazul în care prin construcţia autovehiculului este prevăzut acest dispozitiv; Pasagerii vehiculelor din categoriile M2 și M3 sunt informați despre obligația de a purta centura de siguranță, prin una sau mai multe dintre următoarele modalități: de către conducătorul auto, de către conductor sau persoana desemnată să însoțească pasagerii, prin mijloace audiovizuale ori prin semne sau pictograme afișate în mod vizibil. Locurile de ședere echipate cu centuri de siguranță se marchează cu semnul distinctiv prevăzut în anexa nr. 8. Operatorul de transport este responsabil de existența și menținerea mijloacelor de informare și a marcajelor, iar conducătorul auto răspunde de informarea pasagerilor numai în situațiile stabilite expres.	**Compatibil**	

— de către conducătorul auto; — de către conductor, curier sau oficialul desemnat drept conducător de grup; — prin mijloace audio-vizuale (de exemplu video); — prin semne sau alte pictograme stabilite de statele membre în conformitate cu design-ul comunitar din anexă, afișat într-un loc vizibil pe fiecare loc de ședere.			
Articolul 3 Prezenta directivă se aplică atât conducătorilor auto cât și pasagerilor din vehiculele utilizate pe căile rutiere în cadrul Comunității care sunt înmatriculate într-un stat terț.	**11.** Conducătorul de vehicul este obligat: b) în timpul deplasării să poarte centura de siguranţă şi să se asigure că şi pasagerii au cuplat centurile, dacă autovehiculul este echipat cu acestea.	**Compatibil**	

Articolul 5 Sunt scutite de obligațiile prevăzute în articolul 2 persoanele care dețin un certificat medical de scutire pe motiv medical grav, eliberat de autoritățile competente. Orice certificat medical eliberat de autoritățile competente ale unui stat membru este valabil în oricare alt stat membru; certificatul medical trebuie să menționeze durata valabilității sale și să fie prezentat la orice control al unui agent autorizat, conform dispozițiilor în vigoare în această privință în fiecare stat membru. El trebuie să aibă următorul simbol: 	**11.** Conducătorul de vehicul, este obligat: ... b) în timpul deplasării să poarte centura de siguranţă şi să se asigure că şi pasagerii au cuplat centurile, dacă autovehiculul este echipat cu acestea. Sînt exceptaţi de la obligaţia menţionată: ..... – persoanele care deţin certificat de scutire pe motiv medical grav, eliberat de autoritatea competentă; *Certificatul medical trebuie să menționeze durata valabilității sale și să fie prezentat la orice control la cererea agentului de circulaţie. El trebuie să aibă următorul simbol:*  Forma și modul de eliberare a certificatului se aprobă de Ministerul Sănătății.	**Compatibil**	
Articolul 6 Cu acordul Comisiei, statele membre pot să acorde exonerări, pentru transportul pe teritoriul lor, altele decât cele prevăzute la articolul 5, astfel încât:		**Prevederi UE opționale**	

— să se țină cont de condițiile fizice specifice sau de anumite împrejurări cu durată limitată; — să permită realizarea efectivă a anumitor tipuri de ocupare; — să ia măsuri pentru ca poliția, serviciile de securitate sau de urgență să-și îndeplinească în mod adecvat îndatoririle; — în cazul în care două dispozitive de fixare în scaun a copiilor sunt montate în partea din spate a vehiculelor din categoriile M1 și N1, iar lipsa de spațiu împiedică montarea unui al treilea dispozitiv, pentru a permite unui al treilea copil, în vârstă de trei ani și peste această vârstă și având o înălțime de sub 150 cm, să fie fixat în scaun printr-o centură de siguranță pentru adulți; — să se permită copiilor în vârstă de trei ani și peste această vârstă să fie fixați în scaun printr-o centură de siguranță pentru adulți, pe alte scaune decât scaunele din față ale vehiculelor din categoriile M1 și N1, pentru transportul ocazional pe distanță scurtă, atunci când în vehicul nu este disponibil nici un dispozitiv de fixare a copiilor în scaun sau numărul acestor dispozitive este insuficient; — să țină cont de condițiile specifice de utilizare a vehiculelor din			

categoriile M2 și M3 pentru transportul local în zone urbane și în localități sau a vehiculelor în care este permis statul în picioare.			
Articolul 6a Cu acordul Comisiei, statele membre pot să acorde exonerări temporare, altele decât cele prevăzute la articolele 5 și 6, astfel încât, cu condiția respectării normelor statului membru respectiv referitoare la activitățile locale de transport, în special pentru autobuze școlare, să poată fi transportat pe scaune un număr mai mare de copii, în vehicule din categoriile M2 și M3, decât numărul de scaune disponibile, echipate cu centuri de siguranță. Perioada de valabilitate a unor astfel de scutiri, stabilite de statele membre, nu poate fi mai mare de cinci ani de la 9 mai 2003.		**Prevederi UE opționale**	
Articolul 6b Cu acordul Comisiei, statele membre pot să acorde exonerări temporare, altele decât cele prevăzute la articolele 5 și 6, astfel încât, cu condiția respectării normelor statului membru respectiv, să permită transportul pe alte scaune decât scaunele din față ale vehiculelor din categoriile M1 și N1a unui număr de		**Prevederi UE opționale**	

persoane mai mare decât numărul de scaune disponibile, echipate cu centuri de siguranță sau cu sisteme de fixare în scaune. Perioada de valabilitate a unor astfel de scutiri, stabilite de statele membre, nu poate fi mai mare de șase ani începând cu 9 mai 2003.			
Articolul 7 Comisia prezintă, până la 1 august 1994, un raport asupra aplicării prezentei directive, cu scopul evaluării în principal a oportunității adoptării unor măsuri mai radicale vizând o mai mare securitate și a necesității unei armonizări mai rapide. Raportul va fi însoțit, dacă este cazul, de propuneri. Consiliul hotărăște cu majoritate calificată asupra acestor propuneri într-un termen optim.		**Prevederi UE neaplicabile**	
Articolul 7a (1) Pentru a ține cont de progresul tehnic, articolele 2 și 6 din prezenta directivă pot fi adaptate în conformitate cu procedura menționată la articolul 7b alineatul (2). (2) Comisia continuă să elaboreze studii privind cele mai adecvate sisteme de siguranță pentru îmbunătățirea protecției tuturor pasagerilor împotriva tuturor tipurilor de accidente și prezintă Parlamentului		**Prevederi UE neaplicabile**	

European și Consiliului un raport privind constatările studiilor respective și aplicarea prezentei directive, în special cu privire la exonerările acordate de statele membre în conformitate cu articolul 6, pentru a se evalua oportunitatea consolidării măsurilor de siguranță și a necesității unei armonizări mai pregnante. Dacă este cazul, pe baza acestui raport, Comisia prezintă propuneri corespunzătoare.			
Articolul 7b (1) Comisia este sprijinită de un comitet. (2) În cazurile în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE (10), având în vedere dispozițiile articolului 8. Se stabilește la trei luni perioada menționată în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE. (3) Comitetul își adoptă regulamentul de procedură.		**Prevederi UE neaplicabile**	
Articolul 8 (1) Statele membre, după consultarea Comisiei, pun în vigoare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a respecta prezenta directivă înainte de 1		**Prevederi UE neaplicabile**	

ianuarie 1993. Ele informează Comisia cu privire la aceasta. (2) Când statele membre adoptă aceste dispoziții, acestea vor cuprinde o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Modalitatea de realizare a acestei trimiteri este stabilită de către statele membre. (3) Statele membre comunică Comisiei textul dispozițiilor principale de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.			
Articolul 9 Prezenta directivă se adresează statelor membre.		**Prevederi UE neaplicabile**	
ANEXĂ *MODEL COMUNITAR PENTRU PICTOGRAMA AFIȘATĂ ÎN MOD VIZIBIL PE FIECARE POZIȚIE DE ȘEDERE ECHIPATĂ CU CENTURĂ DE SIGURANȚĂ ÎN VEHICULELE DIN CATEGORIILE M2 ȘI M3 REGLEMENTAT PRIN DIRECTIVA 91/671/CEE*	*Anexa nr.8* *la Regulamentul circulaţiei rutiere* *Modelul pentru semnul distinctiv afișat în mod vizibil pe fiecare poziție de ședere echipată cu centură de siguranță în vehiculele din categoriile M2 și M3*	**Compatibil**	

 (Culori: o siluetă albă pe fond albastru)	 (Culori: o siluetă albă pe fond albastru)		

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	**Titlul actului UE**	Directiva 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, CELEX: 32007L0038, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 184/25
2	**Titlul proiectului de act normativ național**	Hotărîre nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere
3	**Gradul general de compatibilitate**	Compatibil
4	**Autoritatea/persoana responsabilă**	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Andrei Slanina, Șef al Direcției Politici în domeniul transport rutier
5	**Data întocmirii/actualizării**	11.06.2026

Actul Uniunii Europene **6**	**Proiectul de act normativ național** **7**	**Gradul de compatibilitate** **8**	**Observații** **9**
Articolul 1 Prezenta directivă stabilește cerințele pentru dotarea cu sisteme de vizibilitate indirectă a vehiculelor de categoriile N_2 și N_3 înmatriculate pe teritoriul Comunității, astfel cum sunt menționate la punctul 2 din secțiunea A a anexei II la Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ([8]).	122[1]. 1) Autovehiculele din categoriile N2 și N3 aflate în circulație trebuie să fie echipate, pe partea opusă conducătorului, cu oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg din clasa IV și cu oglindă retrovizoare exterioară de apropiere din clasa V.	**Compatibil**	
Articolul 2 (1) Prezenta directivă se aplică în cazul categoriilor N2 și N3 care nu sunt omologate sau aprobate ca un vehicul unic în conformitate cu Directiva 2003/97/CE.	122[1]. 1) Autovehiculele din categoriile N2 și N3 aflate în circulație trebuie să fie echipate, pe partea opusă conducătorului, cu oglindă retrovizoare exterioară cu unghi larg din clasa IV și cu oglindă retrovizoare exterioară de apropiere din clasa V.	**Compatibil**	

(2) Prezenta directivă nu se aplică următoarelor: (a) vehiculele de categoriile N2 și N3 înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000; (b) vehiculele de categoria N2 a căror masă maximă totală admisă nu depășește 7,5 tone, în cazul cărora este imposibilă montarea unei oglinzi retrovizoare de clasa V, astfel încât să se asigure îndeplinirea următoarelor condiții: (i) nicio componentă a oglinzii retrovizoare nu se află la o distanță mai mică de 2 m (se poate aplica o toleranță de + 10 cm) față de sol, indiferent de poziția de reglare, atunci când vehiculul are o încărcătură care corespunde masei sale maxime admisibile din punct de vedere tehnic; și (ii) oglinda retrovizoare este vizibilă integral din poziția conducătorului auto; (c) vehiculele de categoriile N2 și N3 care fac obiectul unor măsuri naționale intrate în vigoare înainte de datele de transpunere ale Directivei 2003/97/CE și care impun montarea, pe partea pasagerului, a altor dispozitive de vizibilitate indirectă care acoperă cel puțin 95 % din câmpul total de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasele IV și V prevăzute de directiva menționată.	2) Cerința prevăzută la primul alineat se consideră îndeplinită dacă oglinzile montate asigură un câmp de vizibilitate care acoperă cel puțin 95% din câmpul total de vizibilitate la nivelul solului corespunzător oglinzilor din clasele IV și V. 3) Prevederile primului alineat nu se aplică: a) vehiculelor de categoriile N2 și N3 înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000; b) autovehiculelor la care montarea oglinzilor din clasele IV și V care să respecte cerința prevăzută la al doilea alineat nu este posibilă din punct de vedere tehnic. c) vehiculele de categoria N2 a căror masă maximă totală admisă nu depășește 7,5 tone, în cazul cărora este imposibilă montarea unei oglinzi retrovizoare de clasa V, astfel încât să se asigure îndeplinirea următoarelor condiții: - nicio componentă a oglinzii retrovizoare nu se află la o distanță mai mică de 2 m (se poate aplica o toleranță de + 10 cm) față de sol, indiferent de poziția de reglare, atunci când vehiculul are o încărcătură care corespunde masei sale maxime admisibile din punct de vedere tehnic; și - oglinda retrovizoare este vizibilă integral din poziția conducătorului auto;		

Articolul 3 (1) De la 6 august 2007 și până la 31 martie 2009, statele membre solicită dotarea tuturor vehiculelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1), pe partea pasagerului, cu oglinzi cu unghi de vizibilitate larg și de proximitate care îndeplinesc cerințele prevăzute pentru oglinzile de clasele IV și, respectiv, V prevăzute de Directiva 2003/97/CE. (2) Prin derogare de la alineatul (1), cerințele prezentei directive se vor considera a fi respectate în cazul în care vehiculele sunt prevăzute, pe partea pasagerului, cu oglinzi cu unghi de vizibilitate larg și de proximitate, ale căror câmpuri de vizibilitate combinate acoperă cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasa V în conformitate cu Directiva 2003/97/CE. (3) Vehiculele menționate la articolul 2 care nu pot fi prevăzute cu oglinzi retrovizoare conforme cerințelor stabilite la alineatele (1) și (2), ca urmare a lipsei de soluții tehnice disponibile și viabile din punct de vedere economic, pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare și/sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă, cu condiția ca respectivele dispozitive	**122.** Este interzisă exploatarea vehiculelor în cazurile în care sînt depistate devieri de la normativele tehnice şi ecologice: **6) Alte condiţii tehnice:** d) lipsesc geamurile sau oglinzile retrovizoare prevăzute prin construcție ori acestea sînt deteriorate, avînd fisuri care diminuează vizibilitatea. Numărul oglinzilor, locul de amplasare şi suprafaţa reflectantă a acestora trebuie să corespundă categoriei vehiculului; *Pct. 122[1]* *4) Vehiculele menționate la alin. 1) care nu pot fi prevăzute cu oglinzi retrovizoare conforme cerințelor stabilite, ca urmare a lipsei de soluții tehnice disponibile și viabile din punct de vedere economic, pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare și/sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă, cu condiția ca respectivele dispozitive combinate să acopere cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa V.* *5) La stabilirea conformității oglinzilor se aplică prevederile Regulamentului CEE-ONU nr. 46.*	**Compatibil**	

combinate să acopere cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa V în conformitate cu Directiva 2003/97/CE. (4) Statele membre prezintă Comisiei o listă cu soluții tehnice conforme prezentului articol. Comisia pune aceste informații la dispoziția tuturor statelor membre, prin intermediul unui website sau al oricăror altor mijloace corespunzătoare.			
Articolul 4 (1) Respectarea cerințelor prevăzute la articolul 3 alineatele (1), (2) și (3) este atestată prin dovada eliberată de un stat membru în conformitate cu articolul 3 din Directiva 96/96/CE. (2) Comisia, asistată de comitetele menționate la articolul 8 din Directiva 96/96/CE și la articolul 13 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE, fiecare în limitele competențelor proprii, ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că echipamentul menționat la articolul 3 din prezenta directivă este instalat și testat pentru a verifica dacă îndeplinește cerințele inspecției tehnice auto, în conformitate cu cerințele prezentei directive. Aceste măsuri sunt adoptate până la 6 august 2008.		**Prevederi UE neaplicabile**	

Articolul 5 Până la 6 august 2011, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive, alături de un studiu asupra accidentelor cauzate de existența unghiului mort, care include toate categoriile de vehicule și costuri implicate și care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere. Pe baza unei analize mai detaliate a costurilor și a beneficiilor, raportul Comisiei este însoțit, după caz, de o propunere de revizuire a legislației în vigoare.		**Prevederi UE neaplicabile**	
Articolul 6 (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 6 august 2008. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă		**Prevederi UE neaplicabile**	

în domeniul reglementat de prezenta directivă.			
Articolul 7 Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.		**Prevederi UE neaplicabile**	
Articolul 8 Prezenta directivă se adresează statelor membre.		**Prevederi UE neaplicabile**	

Ministerul Afacerilor Interne
al Republicii Moldova

Nr. 38/2824 din 14 iulie 2026
la nr. 05-3701 din 02 iulie 2026

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Ministerul Afacerilor Interne a examinat, în cadrul consultării prealabile, proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere și, în limitele competențelor funcționale, comunică următoarele.

1. La pct. 1.2.2 din proiect, sintagma „*la cererea agentului de circulație sau al altui reprezentant al organului de control*” necesită revizuire. Noțiunea de „*alt reprezentant al organului de control*” nu este definită și nu permite identificarea autorităților sau persoanelor competente să solicite prezentarea certificatului medical.

Utilizarea unei categorii nedeterminate poate genera solicitarea certificatului de către persoane care nu dețin competențe legale în domeniul supravegherii traficului rutier. Se propune nominalizarea expresă a autorităților competente sau utilizarea unei formulări corelate cu noțiunile deja consacrate în Regulamentul circulației rutiere și în Codul contravențional nr. 218/2008.

La pct. 11 lit. b), referitor la certificatul de scutire pe motiv medical grav, se recomandă completarea prevederii prin indicarea expresă a autorității competente care eliberează certificatul, a modelului acestuia, a condițiilor de valabilitate și a elementelor obligatorii de securizare împotriva falsificării.

În lipsa acestor criterii de concretizare există riscul utilizării unor documente neverificabile, ceea ce va crea dificultăți în activitatea de verificare.

Suplimentar, norma urmează să precizeze modalitatea de verificare a autenticității certificatului și, după caz, regimul certificatelor eliberate de autoritățile competente ale altor state. Totodată, urmează a fi clarificat dacă informațiile privind existența și valabilitatea certificatului pot fi verificate prin intermediul sistemelor informaționale accesibile autorităților cu atribuții de control.

2. La pct. 1.2.3 și pct. 1.2.4.2 din proiect, substituirea criteriului vârstei de până la 12 ani cu criteriul înălțimii sub 150 cm corespunde obiectivului Directivei 91/671/CEE. Totuși, soluția propusă la pct. 82 subpct. 1) din Regulament continuă să se refere exclusiv la transportarea copiilor în „*autoturism*”, deși directiva stabilește reguli pentru vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 echipate cu sisteme de siguranță.

Proiectul nu reglementează suficient:

a) interdicția transportării copiilor cu vârsta de până la trei ani în vehiculele care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță;

b) condițiile transportării copiilor cu vârsta de cel puțin trei ani și înălțimea sub 150 cm în vehiculele care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță;

c) interdicția utilizării unui sistem de reținere pentru copii orientat spre spate pe un loc protejat de un airbag frontal activ;

d) obligația utilizării unor sisteme de reținere omologate potrivit Regulamentului CEE-ONU nr. 44 sau Regulamentului CEE-ONU nr. 129;

e) instalarea sistemului de reținere în conformitate cu instrucțiunile producătorului;

f) categoriile de vehicule în care se aplică fiecare obligație.

În lipsa acestor precizări, există riscul unei transpuneri incomplete și al aplicării neuniforme a normelor de către conducătorii auto și agenții constatatori. Se propune expunerea într-o redacție nouă a pct. 82 și, după caz, a pct. 83 din Regulament, astfel încât să fie stabilite distinct regulile aplicabile vehiculelor echipate și celor neechipate cu sisteme de siguranță, precum și condițiile referitoare la omologarea și instalarea sistemelor de reținere pentru copii.

La pct. 82 subpct. 1) și pct. 83 lit. b) și d), cu referire la înlocuirea textului „*cu vârsta de până la 12 ani*” cu textul „*cu o înălțime de sub 150 cm*”, se menționează îngreunarea activității de verificare sau documentare, în special sub aspectul stabilirii exacte a înălțimii copilului. Respectiv, se constată un impediment de ordin practic și procedural în activitatea de constatare și documentare.

Determinarea corectă și obiectivă a parametrilor antropometrici, în special a înălțimii, în condiții de trafic afectează aplicabilitatea practică a normei, generând dificultăți probatorii în lipsa unor mijloace tehnice de măsurare omologate. În contextul celor expuse, se recomandă revizuirea propunerilor înaintate.

În acest sens, proiectul urmează să prevadă un mecanism practic și obiectiv de verificare a criteriului înălțimii, fără ca activitatea de constatare să fie condiționată exclusiv de efectuarea unor măsurări în trafic. Urmează a fi examinate inclusiv posibilitatea utilizării datelor din documentele copilului, declarațiilor reprezentantului legal sau altor mijloace de probă admisibile, precum și condițiile în care agentul constatator poate solicita verificarea efectivă a înălțimii.

3. La pct. 1.2.4.1 din proiect, referitor la transportarea copiilor pe motociclete prin modificarea pct. 83 lit. b) din Regulament se propune interzicerea transportării pe șaua din spate a motocicletei sau în atașul acesteia a copiilor cu înălțimea sub 150 cm, în locul criteriului actual al vârstei sub 12 ani.

Directiva 91/671/CEE vizează vehiculele din categoriile M și N, având cel puțin patru roți, și nu reglementează transportarea pasagerilor pe motociclete. Prin urmare, modificarea respectivă depășește obiectul transpunerii, iar nota de fundamentare nu conține o analiză distinctă care să demonstreze oportunitatea și

proporționalitatea substituirii criteriului vârstei cu cel al înălțimii în cazul motocicletelor.

Suplimentar, dificultățile practice semnalate în legătură cu stabilirea exactă a înălțimii copilului în cadrul controlului în trafic sunt aplicabile și acestei intervenții normative.

Se propune excluderea pct. 1.2.4.1 din proiect sau, după caz, fundamentarea separată a soluției, inclusiv prin prezentarea datelor privind riscurile specifice, corelarea cu cerințele tehnice aplicabile motocicletelor și justificarea criteriului de 150 cm

Subsidiar, la pct. 1.2.4.2 din proiect se constată indicarea eronată a lit. b) din pct. 83 al Regulamentului circulației rutiere. Având în vedere că norma vizată privește interdicția transportării copiilor pe bancheta din față a autoturismului, precum și pe bancheta din față din dreapta a microbuzului sau autobuzului, trimiterea corectă este la lit. d). În consecință, pct. 1.2.4.2 urmează a fi expus în următoarea redacție: „*La pct. 83 lit. d), sintagma „cu vârsta de până la 12 ani” se substituie cu sintagma „cu o înălțime de sub 150 cm”*.”

4. Cu privire la anexa nr. 7 la Regulamentul circulației rutiere care reglementează clasificarea sistemelor de reținere pentru copii prin raportare la cinci grupe de masă, respectiv grupele 0, 0+, I, II și III.

În anexa nr. 7, sistemele de retenție utilizează exclusiv clasificarea pe grupe de masă, respectiv 0, 0+, I, II și III. În prezent, sunt utilizate dispozitive certificate conform Regulamentului ONU nr. 129, i-Size, bazate pe criteriul înălțimii copilului. Prin urmare, se recomandă actualizarea anexei astfel încât aceasta să permită utilizarea ambelor standarde internaționale.

Menținerea exclusivă a clasificării pe grupe de masă poate conduce la excluderea sau la interpretarea eronată a posibilității utilizării sistemelor moderne de reținere omologate potrivit Regulamentului ONU nr. 129. Prin urmare, anexa nr. 7 urmează să reflecte atât sistemele omologate potrivit Regulamentului CEE-ONU nr. 44, bazate preponderent pe masa copilului, cât și sistemele omologate potrivit Regulamentului ONU nr. 129, bazate pe înălțime și alte criterii tehnice relevante.

Totodată, urmează a fi clarificat raportul dintre sintagmele „*sistem de reținere pentru copii*”, „*dispozitiv de fixare în scaune a copiilor*” și „*sistem de siguranță pentru copii*”, pentru utilizarea unei terminologii uniforme în întregul proiect.

5. La pct. 1.2.5 din proiect, completarea pct. 84 lit. a) din Regulament prevede că pasagerii vehiculelor din categoriile M2 și M3 sunt informați despre obligația de a purta centura de siguranță de către conducătorul auto sau conductor, prin mijloace audiovizuale.

La pct. 84 lit. a), pentru asigurarea respectării regulilor de tehnică legislativă și având în vedere obiectul de reglementare, se consideră judicios ca amendarea propusă să fie inclusă la pct. 80 subpct. 1) din Regulamentul circulației rutiere.

Această propunere urmează a fi examinată prin prisma faptului că obligația de informare și de marcare a locurilor echipate cu centuri de siguranță privește, în principal, condițiile de admitere și exploatare a vehiculului, precum și obligațiile operatorului și ale personalului care deservește transportul, iar nu exclusiv obligațiile individuale ale pasagerului.

Totodată, norma propusă nu precizează dacă modalitățile de informare sunt alternative sau cumulative și nu reglementează situațiile în care transportul este efectuat fără conductor ori fără mijloace audiovizuale. De asemenea, răspunderea operatorului de transport pentru asigurarea informării și marcarea locurilor nu este delimitată de obligațiile conducătorului auto.

În cazul menținerii intervenției normative, se propune următoarea formulare:

„*Pasagerii vehiculelor din categoriile M2 și M3 sunt informați despre obligația de a purta centura de siguranță, prin una sau mai multe dintre următoarele modalități: de către conducătorul auto, de către conductor sau persoana desemnată să însoțească pasagerii, prin mijloace audiovizuale ori prin semne sau pictograme afișate în mod vizibil. Locurile de ședere echipate cu centuri de siguranță se marchează cu semnul distinctiv prevăzut în anexa nr. 8.*”

Totodată, se va preciza că operatorul de transport este responsabil de existența și menținerea mijloacelor de informare și a marcajelor, iar conducătorul auto răspunde de informarea pasagerilor numai în situațiile stabilite expres.

6. La pct. 1.2.6 din proiect, se susține substituirea mecanismului de confirmare prin ecuson cu certificatul de inspecție tehnică și menținerea obligației de păstrare a certificatului la bordul vehiculului.

Totuși, expunerea integrală în redacție nouă a pct. 120 ar conduce la excluderea alineatului, referitor la efectuarea inspecției tehnice de către inspectoratele „Intehagro” până la finalizarea rețelei stațiilor autorizate, deși proiectul nu urmărește modificarea acestei norme. Prin urmare, se propune ca intervenția normativă să vizeze exclusiv primul alineat al pct. 120, iar alineatul al doilea să fie menținut în redacția actuală. În acest sens, pct. 1.2.6 din proiect se va expune în următoarea redacție:

„*1.2.6. La pct. 120, va avea următorul cuprins:*

„Pentru a fi menținute în traficul rutier, vehiculele trebuie supuse inspecției tehnice periodice la stațiile autorizate, în condițiile stabilite de legislația în vigoare. Confirmarea privind efectuarea inspecţiei tehnice o constituie certificatul de inspecţie tehnică. Certificatul de inspecţie tehnică se păstrează la bordul vehiculului.

Pînă la finalizarea reţelei staţiilor autorizate, inspecţia tehnică a vehiculelor este efectuată de inspectoratele “Intehagro”, cu eliberarea ecusonului de modelul stabilit.”.”

7. La pct. 1.2.7 din proiect, și anume pct. 122[1] subpct. 4) se relevă necesitatea completării textului normativ prin indicarea expresă și exhaustivă a reglementărilor

tehnice de referință. Standardizarea și clarificarea acestor exigențe tehnice constituie o premisă esențială pentru individualizarea și încadrarea juridică corectă a faptei de către agentul constatator, eliminând echivocul și marja de apreciere subiectivă în procesul de documentare.

8. Cu privire la corelarea proiectului cu Codul contravențional nr. 218/2008, art. 235 alin. (1) din Codul contravențional sancționează încălcarea regulilor de folosire a centurii de siguranță și a sistemului de reținere pentru copii. Având în vedere că proiectul modifică condițiile de utilizare a acestor sisteme, nota de fundamentare trebuie să explice modul în care noile obligații se încadrează în componența contravențională existentă și să confirme că aceasta permite o aplicare clară și previzibilă.

În ceea ce privește obligațiile referitoare la dotarea vehiculelor din categoriile N2 și N3 cu oglinzi din clasele IV și V, precum și obligația păstrării certificatului de inspecție tehnică la bord, proiectul nu indică norma contravențională aplicabilă și autoritatea competentă să constate încălcarea.

Suplimentar, în compartimentul nr. 8 din nota de fundamentare se menționează inexistența necesității modificării altor acte normative pentru încorporarea proiectului în cadrul normativ existent. Însă, având în vedere că proiectul instituie obligații suplimentare pentru participanții la trafic, se consideră judicioasă modificarea Codului contravențional nr. 218/2008, în vederea corelării componențelor de contravenții cu noile reglementări din domeniu.

Stabilirea unor obligații în Regulamentul circulației rutiere fără existența unui mecanism clar de constatare și sancționare poate conduce la inaplicabilitatea practică a acestora și poate afecta respectarea principiului legalității răspunderii contravenționale.

9. În conformitate cu art. 30 alin. (1) lit. d) și i) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, nota de fundamentare urmează a fi completată cu analiza impactului și cu măsurile necesare pentru implementarea proiectului.

Afirmația potrivit căreia proiectul nu generează cheltuieli pentru sectorul public necesită argumentare suplimentară. Aplicarea noilor reglementări poate presupune instruirea angajaților Poliției, actualizarea procedurilor de control în trafic, informarea participanților la trafic, elaborarea materialelor metodologice și asigurarea accesului la informațiile privind conformitatea tehnică a vehiculelor.

De asemenea, compartimentul privind măsurile de implementare nu poate fi completat exclusiv prin semnul „-”. Urmează a fi indicate cel puțin:

a) autoritățile responsabile de implementare;

b) măsurile de informare a conducătorilor auto, operatorilor de transport și pasagerilor;

c) modalitatea de verificare a certificatelor medicale și a certificatelor de inspecție tehnică;

d) procedura de confirmare a conformității oglinzilor și dispozitivelor de vizibilitate indirectă;

e) necesitatea ajustării actelor normative și procedurilor tehnice conexe;

f) măsurile de instruire a personalului cu atribuții de control;

g) dotările și mijloacele tehnice necesare pentru aplicarea noilor criterii și documentarea încălcărilor.

Totodată, concluzia din nota de fundamentare potrivit căreia nu sunt necesare modificări ale altor acte normative urmează a fi reexaminată.

10. Termenul de șase luni pentru intrarea în vigoare poate fi menținut numai dacă, până la expirarea acestuia, vor fi aprobate procedurile tehnice conexe, vor fi instituite mecanismele de verificare, vor fi informați operatorii de transport și conducătorii auto și va fi asigurată instruirea personalului cu atribuții de control.

În contextul celor expuse, Ministerul Afacerilor Interne susține promovarea proiectului hotărârii Guvernului, cu condiția revizuirii acestuia și a documentelor de însoțire prin prisma obiecțiilor și propunerilor formulate.

Secretar de stat **Alexandru BEJAN**

Ex: Ștefan BUZU
Tel: 062199994
E-mail: stefan.buzu@mai.gov.md

MINISTERUL SĂNĂTĂȚII AL REPUBLICII MOLDOVA

Nr. 09/2640 din 21.07.2026
La nr. 05-3701 din 02.07.2026

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Ministerul Sănătății a examinat proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.
357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere, autor Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și conform competențelor funcționale, comunică necesitatea completării notei de fundamentare sau a proiectului, cu referire la a pct.1.2.2., cu argumente suplimentare privind prevederile pct. 11 lit. b) din Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, inclusiv în ceea ce privește identificarea autorității competente pentru eliberarea certificatului medical și atribuțiile acesteia.

Ministru **Emil CEBAN**

Ex: Ionela Țurcanu
tel.:022268870

Sinteza
obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul Hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/2824 din 14 iulie 2026)	1	La pct. 1.2.2 din proiect, sintagma „la cererea agentului de circulație sau al altui reprezentant al organului de control” necesită revizuire. Noțiunea de „alt reprezentant al organului de control” nu este definită și nu permite identificarea autorităților sau persoanelor competente să solicite prezentarea certificatului medical. Utilizarea unei categorii nedeterminate poate genera solicitarea certificatului de către persoane care nu dețin competențe legale în domeniul supravegherii traficului rutier. Se propune nominalizarea expresă a autorităților competente sau utilizarea unei formulări corelate cu noțiunile deja consacrate în Regulamentul circulației rutiere și în Codul contravențional nr. 218/2008. La pct. 11 lit. b), referitor la certificatul de scutire pe motiv medical grav, se recomandă completarea prevederii prin indicarea expresă a autorității competente care eliberează certificatul, a modelului acestuia, a condițiilor de valabilitate și a elementelor obligatorii de securizare împotriva falsificării. În lipsa acestor criterii de concretizare există riscul utilizării unor documente neverificabile, ceea ce va crea dificultăți în activitatea de verificare. Suplimentar, norma urmează să precizeze modalitatea de verificare a autenticității certificatului și, după caz, regimul certificatelor eliberate de autoritățile competente ale altor state. Totodată, urmează a fi clarificat dacă informațiile privind existența și valabilitatea certificatului pot fi verificate prin intermediul sistemelor informaționale accesibile autorităților cu atribuții de control.	**Se acceptă** Luînd în considerare că încălcările ce țin de utilizarea centurii de domeniul de competență a agentului de circulație din proiect a fost exclusă sintagma „ sau al altui reprezentant al organului de control” Referitor la aspectele ce țin de reglementarea certificatului medical la recomandarea Ministerului Sănătății, proiectul a fost completat cu prevederi care stabilesc că forma și modul de eliberare a certificatului se aprobă de Ministerul Sănătății
	2	La pct. 1.2.3 și pct. 1.2.4.2 din proiect, substituirea criteriului vârstei de până la 12 ani cu criteriul înălțimii sub 150 cm corespunde obiectivului Directivei 91/671/CEE. Totuși, soluția propusă la pct. 82 subpct. 1) din Regulament continuă să se refere	**Se acceptă** Ca urmare a examinării suplimentare a practicii de

		exclusiv la transportarea copiilor în „autoturism”, deși directiva stabilește reguli pentru vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 echipate cu sisteme de siguranță. Proiectul nu reglementează suficient: a) interdicția transportării copiilor cu vârsta de până la trei ani în vehiculele care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță; b) condițiile transportării copiilor cu vârsta de cel puțin trei ani și înălțimea sub 150 cm în vehiculele care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță; c) interdicția utilizării unui sistem de reținere pentru copii orientat spre spate pe un loc protejat de un airbag frontal activ; d) obligația utilizării unor sisteme de reținere omologate potrivit Regulamentului CEE-ONU nr. 44 sau Regulamentului CEE-ONU nr. 129; e) instalarea sistemului de reținere în conformitate cu instrucțiunile producătorului; f) categoriile de vehicule în care se aplică fiecare obligație. În lipsa acestor precizări, există riscul unei transpuneri incomplete și al aplicării neuniforme a normelor de către conducătorii auto și agenții constatatori. Se propune expunerea într-o redacție nouă a pct. 82 și, după caz, a pct. 83 din Regulament, astfel încât să fie stabilite distinct regulile aplicabile vehiculelor echipate și celor neechipate cu sisteme de siguranță, precum și condițiile referitoare la omologarea și instalarea sistemelor de reținere pentru copii. La pct. 82 subpct. 1) și pct. 83 lit. b) și d), cu referire la înlocuirea textului „cu vârsta de până la 12 ani” cu textul „cu o înălțime de sub 150 cm”, se menționează îngreunarea activității de verificare sau documentare, în special sub aspectul stabilirii exacte a înălțimii copilului. Respectiv, se constată un impediment de ordin practic și procedural în activitatea de constatare și documentare. Determinarea corectă și obiectivă a parametrilor antropometrici, în special a înălțimii, în condiții de trafic afectează aplicabilitatea practică a normei, generând dificultăți probatorii în lipsa unor mijloace tehnice de măsurare omologate. În contextul celor expuse, se recomandă revizuirea propunerilor înaintate. În acest sens, proiectul urmează să prevadă un mecanism practic și obiectiv de verificare a criteriului înălțimii, fără ca activitatea de constatare să fie condiționată exclusiv de efectuarea unor măsurări în trafic. Urmează a fi examinate inclusiv posibilitatea utilizării datelor din documentele copilului, declarațiilor reprezentantului	implementare în mai multe țări ale uniunii Europene, se propune menținerea ambelor criterii, cu o clarificare a mai multor aspecte conceptuale, iar integrarea in legislație urmează a fi realizată prin reformularea integrală a prevederilor existente cu includerea aspectelor semnalate.

	legal sau altor mijloace de probă admisibile, precum și condițiile în care agentul constatator poate solicita verificarea efectivă a înălțimii.	
3	La pct. 1.2.4.1 din proiect, referitor la transportarea copiilor pe motociclete prin modificarea pct. 83 lit. b) din Regulament se propune interzicerea transportării pe șaua din spate a motocicletei sau în ataşul acesteia a copiilor cu înălțimea sub 150 cm, în locul criteriului actual al vârstei sub 12 ani. Directiva 91/671/CEE vizează vehiculele din categoriile M și N, având cel puțin patru roți, și nu reglementează transportarea pasagerilor pe motociclete. Prin urmare, modificarea respectivă depășește obiectul transpunerii, iar nota de fundamentare nu conține o analiză distinctă care să demonstreze oportunitatea și proporționalitatea substituirii criteriului vârstei cu cel al înălțimii în cazul motocicletelor. Suplimentar, dificultățile practice semnalate în legătură cu stabilirea exactă a înălțimii copilului în cadrul controlului în trafic sunt aplicabile și acestei intervenții normative. Se propune excluderea pct. 1.2.4.1 din proiect sau, după caz, fundamentarea separată a soluției, inclusiv prin prezentarea datelor privind riscurile specifice, corelarea cu cerințele tehnice aplicabile motocicletelor și justificarea criteriului de 150 cm Subsidiar, la pct. 1.2.4.2 din proiect se constată indicarea eronată a lit. b) din pct. 83 al Regulamentului circulației rutiere. Având în vedere că norma vizată privește interdicția transportării copiilor pe bancheta din față a autoturismului, precum și pe bancheta din față din dreapta a microbuzului sau autobuzului, trimiterea corectă este la lit. d). În consecință, pct. 1.2.4.2 urmează a fi expus în următoarea redacție: „La pct. 83 lit. d), sintagma „cu vârsta de până la 12 ani” se substituie cu sintagma „cu o înălțime de sub 150 cm”.”	**Se acceptă** Prevederile privind transportul pe șaua din spate a motocicletei sau în ataşul acesteia au fost excluse, iar trimiterea a fost ajustată.
4	Cu privire la anexa nr. 7 la Regulamentul circulației rutiere care reglementează clasificarea sistemelor de reținere pentru copii prin raportare la cinci grupe de masă, respectiv grupele 0, 0+, I, II și III. În anexa nr. 7, sistemele de retenție utilizează exclusiv clasificarea pe grupe de masă, respectiv 0, 0+, I, II și III. În prezent, sunt utilizate dispozitive certificate conform Regulamentului ONU nr. 129, i-Size, bazate pe criteriul înălțimii copilului. Prin urmare, se recomandă actualizarea anexei astfel încât aceasta să permită utilizarea ambelor standarde internaționale.	**Se acceptă** Anexa a fost completată cu clasificările specifice ambelor Regulamente CEE-ONU

		Menținerea exclusivă a clasificării pe grupe de masă poate conduce la excluderea sau la interpretarea eronată a posibilității utilizării sistemelor moderne de reținere omologate potrivit Regulamentului ONU nr. 129. Prin urmare, anexa nr. 7 urmează să reflecte atât sistemele omologate potrivit Regulamentului CEE-ONU nr. 44, bazate preponderent pe masa copilului, cât și sistemele omologate potrivit Regulamentului ONU nr. 129, bazate pe înălțime și alte criterii tehnice relevante. Totodată, urmează a fi clarificat raportul dintre sintagmele „sistem de reținere pentru copii”, „dispozitiv de fixare în scaune a copiilor” și „sistem de siguranță pentru copii”, pentru utilizarea unei terminologii uniforme în întregul proiect.	
	5	La pct. 1.2.5 din proiect, completarea pct. 84 lit. a) din Regulament prevede că pasagerii vehiculelor din categoriile M2 și M3 sunt informați despre obligația de a purta centura de siguranță de către conducătorul auto sau conductor, prin mijloace audiovizuale. La pct. 84 lit. a), pentru asigurarea respectării regulilor de tehnică legislativă și având în vedere obiectul de reglementare, se consideră judicios ca amendarea propusă să fie inclusă la pct. 80 subpct. 1) din Regulamentul circulației rutiere. Această propunere urmează a fi examinată prin prisma faptului că obligația de informare și de marcare a locurilor echipate cu centuri de siguranță privește, în principal, condițiile de admitere și exploatare a vehiculului, precum și obligațiile operatorului și ale personalului care deservește transportul, iar nu exclusiv obligațiile individuale ale pasagerului. Totodată, norma propusă nu precizează dacă modalitățile de informare sunt alternative sau cumulative și nu reglementează situațiile în care transportul este efectuat fără conductor ori fără mijloace audiovizuale. De asemenea, răspunderea operatorului de transport pentru asigurarea informării și marcarea locurilor nu este delimitată de obligațiile conducătorului auto. În cazul menținerii intervenției normative, se propune următoarea formulare: „Pasagerii vehiculelor din categoriile M2 și M3 sunt informați despre obligația de a purta centura de siguranță, prin una sau mai multe dintre următoarele modalități: de către conducătorul auto, de către conductor sau persoana desemnată să însoțească pasagerii, prin mijloace audiovizuale ori prin semne sau pictograme afișate în mod	**Se acceptă**

	vizibil. Locurile de ședere echipate cu centuri de siguranță se marchează cu semnul distinctiv prevăzut în anexa nr. 8.” Totodată, se va preciza că operatorul de transport este responsabil de existența și menținerea mijloacelor de informare și a marcajelor, iar conducătorul auto răspunde de informarea pasagerilor numai în situațiile stabilite expres.	
6	La pct. 1.2.6 din proiect, se susține substituirea mecanismului de confirmare prin ecuson cu certificatul de inspecție tehnică și menținerea obligației de păstrare a certificatului la bordul vehiculului. Totuși, expunerea integrală în redacție nouă a pct. 120 ar conduce la excluderea alineatului, referitor la efectuarea inspecției tehnice de către inspectoratele „Intehagro” până la finalizarea rețelei stațiilor autorizate, deși proiectul nu urmărește modificarea acestei norme. Prin urmare, se propune ca intervenția normativă să vizeze exclusiv primul alineat al pct. 120, iar alineatul al doilea să fie menținut în redacția actuală. În acest sens, pct. 1.2.6 din proiect se va expune în următoarea redacție: „1.2.6. La pct. 120, va avea următorul cuprins: „Pentru a fi menținute în traficul rutier, vehiculele trebuie supuse inspecției tehnice periodice la stațiile autorizate, în condițiile stabilite de legislația în vigoare. Confirmarea privind efectuarea inspecției tehnice o constituie certificatul de inspecție tehnică. Certificatul de inspecție tehnică se păstrează la bordul vehiculului. Pînă la finalizarea reţelei staţiilor autorizate, inspecţia tehnică a vehiculelor este efectuată de inspectoratele "Intehagro", cu eliberarea ecusonului de modelul stabilit.”.”	**Se acceptă**
7	La pct. 1.2.7 din proiect, și anume pct. 122[1] subpct. 4) se relevă necesitatea completării textului normativ prin indicarea expresă și exhaustivă a reglementărilor tehnice de referință. Standardizarea și clarificarea acestor exigențe tehnice constituie o premisă esențială pentru individualizarea și încadrarea juridică corectă a faptei de către agentul constatator, eliminând echivocul și marja de apreciere subiectivă în procesul de documentare.	**Se acceptă**
8	Cu privire la corelarea proiectului cu Codul contravențional nr. 218/2008, art. 235 alin. (1) din Codul contravențional sancționează încălcarea regulilor de folosire a centurii de siguranță și a sistemului de reținere pentru copii. Având în vedere că proiectul modifică condițiile de utilizare a acestor sisteme, nota de fundamentare trebuie să explice modul în care noile obligații se încadrează în componența	**Se acceptă**

		contravențională existentă și să confirme că aceasta permite o aplicare clară și previzibilă. În ceea ce privește obligațiile referitoare la dotarea vehiculelor din categoriile N2 și N3 cu oglinzi din clasele IV și V, precum și obligația păstrării certificatului de inspecție tehnică la bord, proiectul nu indică norma contravențională aplicabilă și autoritatea competentă să constate încălcarea. Suplimentar, în compartimentul nr. 8 din nota de fundamentare se menționează inexistența necesității modificării altor acte normative pentru încorporarea proiectului în cadrul normativ existent. Însă, având în vedere că proiectul instituie obligații suplimentare pentru participanții la trafic, se consideră judicioasă modificarea Codului contravențional nr. 218/2008, în vederea corelării componențelor de contravenții cu noile reglementări din domeniu. Stabilirea unor obligații în Regulamentul circulației rutiere fără existența unui mecanism clar de constatare și sancționare poate conduce la inaplicabilitatea practică a acestora și poate afecta respectarea principiului legalității răspunderii contravenționale.	
	9	În conformitate cu art. 30 alin. (1) lit. d) și i) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, nota de fundamentare urmează a fi completată cu analiza impactului și cu măsurile necesare pentru implementarea proiectului. Afirmația potrivit căreia proiectul nu generează cheltuieli pentru sectorul public necesită argumentare suplimentară. Aplicarea noilor reglementări poate presupune instruirea angajaților Poliției, actualizarea procedurilor de control în trafic, informarea participanților la trafic, elaborarea materialelor metodologice și asigurarea accesului la informațiile privind conformitatea tehnică a vehiculelor. De asemenea, compartimentul privind măsurile de implementare nu poate fi completat exclusiv prin semnul „-”. Urmează a fi indicate cel puțin: a) autoritățile responsabile de implementare; b) măsurile de informare a conducătorilor auto, operatorilor de transport și pasagerilor; c) modalitatea de verificare a certificatelor medicale și a certificatelor de inspecție tehnică; d) procedura de confirmare a conformității oglinzilor și dispozitivelor de vizibilitate indirectă;	**Se acceptă**

		e) necesitatea ajustării actelor normative și procedurilor tehnice conexe; f) măsurile de instruire a personalului cu atribuții de control; g) dotările și mijloacele tehnice necesare pentru aplicarea noilor criterii și documentarea încălcărilor. Totodată, concluzia din nota de fundamentare potrivit căreia nu sunt necesare modificări ale altor acte normative urmează a fi reexaminată.	
	10	Termenul de șase luni pentru intrarea în vigoare poate fi menținut numai dacă, până la expirarea acestuia, vor fi aprobate procedurile tehnice conexe, vor fi instituite mecanismele de verificare, vor fi informați operatorii de transport și conducătorii auto și va fi asigurată instruirea personalului cu atribuții de control. În contextul celor expuse, Ministerul Afacerilor Interne susține promovarea proiectului hotărârii Guvernului, cu condiția revizuirii acestuia și a documentelor de însoțire prin prisma obiecțiilor și propunerilor formulate.	**Se acceptă** Termenul de intrare în vigoare a fost corelat cu termenul de intrare în vigoare a Legii privind omologarea vehiculelor rutiere, care urmează să fie pusă în aplicare din 01.01.2029.
Ministerul Sănătății (nr. 09/2640 din 21.07.2026)	1	Ministerul Sănătății a examinat proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere și, conform competențelor funcționale, comunică necesitatea completării notei de fundamentare sau a proiectului, cu referire la pct. 1.2.2., cu argumente suplimentare privind prevederile pct. 11 lit. b) din Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, inclusiv în ceea ce privește identificarea autorității competente pentru eliberarea certificatului medical și atribuțiile acesteia.	**Se acceptă**

Viceprim-ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr.05-4257 din 27.07.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare *proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere*, care urmează a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a 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 hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
3.	Justificarea depunerii cererii *(indicația corespunzătoare sau remarca precum că proiectul este elaborat din inițiativa autorului)*	Proiectul vine să transpună în legislația națională prevederile: - Directivei 91/671/CEE din 16 decembrie 1991 - Directivei 2007/38/CE din 11 iulie 2007
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (*PNA,PND,PNR, alte documente de planificare sectoriale*)	Proiectul este elaborat în vederea executării acțiunii legislative 27 și 31 din Capitolul 14. Politica de Transport a Clusterului 4. Agenda verde și conectivitate sustenabilă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Cancelaria de Stat *(Centrul de armonizare a legislației)*;

		- Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Sănătății; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Andrei Slanina, Șef Direcția politici în domeniul transportului rutier, tel: (022) 250539, *andrei.slanina@midr.gov.md*
8.	Anexe *(proiectul actului care se solicită a fi înregistrat, nota informativă cu documentele de însoțire)*	- Proiectul hotărârii de Guvern - Nota de Fundamentare - Tabelul de sinteză și avizele - Tabelul de concordanță - Tabelul comparativ
9.	Data și ora depunerii cererii	
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

Ex. Andrei Slanina
Tel. 022-250-6539
E-mail: andrei.slanina@midr.gov.md