Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2026

Decizia protocolară nr._____/2026

Proiect

UE

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

L E G E
privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta Lege transpune parțial (transpune: art. 1-3 pct. 1-31 și pct. 33; art. 5-17 (4); art. 18 (1)-(3); art. 19 (1)-(3) și (5); art. 20 (1)-(7); art. 21-24 (1)-(4) și (10); art. 25-27 (1)-(5); art. 28 (1)-(5); art. 29-34 (1) și (2); art. 35 (1)-(4), (6) și (7); art. 36 (1) și (2); art. 37 (1)-(6); art. 38-39 (1)-(5) și (7); art. 40 (1)-(3); art. 41 (1)-(5) și (8); art. 43 (1)-(3); art. 44 (1) și (2); art. 45 (1), (3) și (5); art. 46 (1), (2), (4) și (5); art. 47-49 (1) și (2); art. 50 (1); art. 51-53 (1)-(11); art. 54-55; art. 57-59 (1) și (2); art. 60-62 (1), (2), (4) și (5); art. 64-67; art. 72) Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, CELEX: 32013R0167, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 60 din 2 martie 2013, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/2838 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024.

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Obiect

(1) Prezenta lege stabilește cerințele pentru supravegherea:

a) pieței vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul omologării în conformitate cu prezenta lege;

b) pieței pieselor și echipamentelor destinate vehiculelor.

(2) Prezenta lege nu se aplică omologării vehiculelor individuale și nu aduce atingere aplicării legislației în materie de securitate rutieră.

Articolul 2. Domeniu de aplicare

(1) Prezenta lege se aplică vehiculelor agricole și forestiere descrise la prezentul articolul, concepute și construite într-una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și pieselor și echipamentelor concepute și construite pentru astfel de vehicule.

(2) Prezenta lege se aplică următoarelor vehicule:

a) tractoare (categoriile T și C);

b) remorci (categoria R); precum și

c) echipamente remorcate interschimbabile (categoria S).

(3) Prezenta lege nu se aplică echipamentelor interschimbabile care sunt ridicate complet de la sol sau care nu se pot articula în jurul unei axe verticale atunci când vehiculul la care sunt atașate se află în circulație pe un drum.

(4) Pentru următoarele tipuri de vehicule, producătorul poate să opteze pentru omologare în conformitate cu prezenta lege sau pentru respectarea actelor normative speciale cu privire la cerințele față de:

a) remorci (categoria R) și echipamente remorcate interschimbabile (categoria S);

b) tractoare cu șenile (categoria C);

c) tractoare cu roți cu destinație specială (categoriile T4.1 și T4.2).

Articolul 3. Noțiuni

(1) În sensul prezentei legi, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul acesteia, se aplică următoarele noțiuni:

1) *autoritate de omologare* – autoritatea instituită sau desemnată de către Guvern, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul agricol sau forestier, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea/revocarea sau neacordarea certificatului de omologare, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției;

2) *autoritate de supraveghere a pieței* – o autoritate instituită sau desemnată de către Guvern responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul țării;

3) *autoritate națională* – o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în sau competentă pentru supravegherea pieței, controlul la frontieră sau înmatricularea în ceea ce privește vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele;

4) *componentă* – un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în prezenta lege sau în orice act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi, care este destinat să constituie un element al unui vehicul și care poate fi omologat independent de vehicul în conformitate cu prezenta lege și cu orice act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi, atunci când astfel de acte cuprind dispoziții specifice în acest sens;

5) *certificat de omologare de tip* – documentul prin care autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;

6) *certificat de conformitate* – un document emis de producător cu scopul de a atesta că vehiculul produs corespunde tipului omologat de vehicul;

7) *distribuitor* – orice persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

8) *echipament* – orice bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau instalate pe acesta;

9) *echipament remorcat interschimbabil* – orice vehicul utilizat în agricultură sau lucrări forestiere construit pentru a fi remorcat de un tractor și care modifică funcția acestuia sau îi adaugă o nouă funcție, este permanent echipat cu utilaje sau este destinat prelucrării de materiale, poate fi dotat cu o platformă de încărcare proiectată și construită să preia orice unelte sau dispozitive necesare pentru executarea funcțiilor prevăzute și pentru a depozita temporar orice materiale produse sau necesare în timpul lucrului și al cărui raport între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură este mai mic de 3,0;

10) *importator* – orice persoană fizică sau juridică stabilită în Republica Moldova care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament dintr-o altă țară;

11) *informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului* – toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de întreținere, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor acceptați, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale informațiilor menționate; informațiile respective includ toate informațiile necesare pentru montarea pieselor și echipamentelor pe vehicule;

12) *introducere pe piață* – punerea la dispoziție pentru prima oară în țară a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

13) *încercare internă* – o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;

14) *înmatriculare* – autorizarea administrativă de punere în exploatare, inclusiv în traficul rutier a unui vehicul, implicând identificarea acestuia și emiterea unui număr de serie, numit număr de înmatriculare, cu titlu permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;

15) *metodă de încercare virtuală* – simulări pe computer, inclusiv calcule, pentru a demonstra dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică

separată îndeplinește condițiile tehnice cuprinse într-un act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi, fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate;

16) *omologare de tip* – procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile din prezenta lege;

17) *omologare de tip pentru întregul vehicul* – o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul complet, incomplet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

18) *omologare de tip pentru un sistem* – o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

19) *omologare de tip pentru o componentă* – o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul complet satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

20) *omologare de tip pentru o unitate tehnică separată* – o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o unitate tehnică separată satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule;

21) *operator economic* – producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;

22) *operator independent* – agenți economici, alții decât distribuitorii și reparatorii acceptați, care sunt implicați, în mod direct sau indirect, în repararea sau întreținerea vehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, dispozitive sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;

23) *producător* – orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de omologare de tip, de procesul de autorizare, de asigurarea conformității producției și care este, de asemenea, responsabilă de aspectele legate de supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și construcție a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată supuse procedurii de omologare;

24) *piese* – bunuri utilizate la asamblarea unui vehicul, precum și piese de schimb;

25) *piese sau echipamente originale* – piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării

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

26) *piese de schimb* – bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un vehicul pentru a înlocui piesele inițiale ale respectivului vehicul, inclusiv bunuri cum ar fi lubrifianții necesari la funcționarea vehiculului, cu excepția combustibilului;

27) *punere la dispoziție pe piață* – furnizarea unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament pentru distribuire sau utilizare pe piață în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;

28) *punere în exploatare* – prima utilizare în țară, potrivit destinației sale, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

29) *remorcă* – orice vehicul agricol sau forestier destinat în principal să fie remorcat de un tractor și destinat în principal pentru transportul de încărcături sau pentru prelucrarea de materiale și al cărui raport între masa maximă cu încărcătură tehnic admisibilă și masa fără încărcătură este mai mare sau egală cu 3,0;

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

31) *sistem* – un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege sau din orice act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi;

32) *serviciu tehnic* – organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității în vederea efectuării evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, care poate îndeplini ea însăși aceste funcții;

33) *sistem de diagnosticare la bord* (denumit în continuare *sistem OBD*) – un sistem capabil să identifice zona probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;

34) *siguranță în funcționare* – absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a proprietății ca urmare a unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice;

35) *tractor* – orice vehicul agricol sau forestier cu motor, pe roți sau șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă prin construcție de cel puțin 6 km/h, a cărui principală funcție constă în puterea sa de tracțiune și care a fost proiectat în mod special pentru a tracta, împinge, transporta și acționa anumite echipamente interschimbabile destinate efectuării lucrărilor agricole sau forestiere sau pentru a tracta remorci agricole sau forestiere; tractorul poate fi adaptat pentru a transporta o încărcătură în cazul lucrărilor agricole sau forestiere și/sau poate fi echipat cu unul sau mai multe scaune pentru pasageri;

36) *tip de vehicul* – un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni din aceeași categorie, care nu diferă cel puțin în privința următoarelor aspecte esențiale:

a) categorie;

b) producător;

c) desemnarea tipului de către producător;

d) caracteristici esențiale de construcție și proiectare;

e) șasiu cu grindă centrală/șasiu cu lonjeroane/șasiu articulat (diferențe evidente și fundamentale);

f) pentru categoria T: axe (număr) sau pentru categoria C: axe/șenile (număr);

g în cazul vehiculelor construite în mai multe etape, producătorul și tipul vehiculului din etapa anterioară;

37) *unitate tehnică separată* – un dispozitiv care trebuie să corespundă cerințelor cuprinse în prezenta lege sau în orice act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi și care este destinat să facă parte dintr-un vehicul și care poate fi omologat independent, dar numai în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate, atunci când astfel de acte cuprind dispoziții specifice în acest sens;

38) *vehicul* – orice tractor, remorcă sau echipament remorcat interschimbabil, astfel cum sunt definite la pct. 9), 29) și 35);

39) *vehicul de bază* – orice vehicul utilizat în etapa inițială a unui proces de omologare de tip în mai multe etape;

40) *vehicul incomplet* – orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta lege;

41) *vehicul completat* – orice vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;

42) *vehicul complet* – orice vehicul care nu trebuie să fie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;

43) *vehicul de sfârșit de serie* – orice vehicul care face parte dintr-un stoc și care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare, din cauza intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;

44) *vehicul nou* – un vehicul care nu a fost înmatriculat în prealabil sau pus în exploatare;

45) *supravegherea pieței* – activitățile desfășurate de autoritatea națională și măsurile luate de aceasta pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață respectă cerințele stabilite în legislația relevantă și nu periclitează sănătatea, siguranța sau orice alt aspect legat de protecția intereselor publice;

46) *variantă* – vehicule de același tip care nu diferă cel puțin în privința următoarelor aspecte:

a) în ceea ce privește tractoarele:

1. concept structural al caroseriei sau tip de caroserie;
2. stadiu de completare;
3. motor (cu ardere internă/hibrid/electric/hibrid-electric);
4. principiul de funcționare;
5. numărul și dispunerea cilindrilor;
6. diferențe de putere de maximum 30 % (puterea maximă fiind de cel mult 1,3 ori mai mare decât puterea minimă);
7. diferență în privința capacității cilindrice de maximum 20 % (valoarea maximă fiind de cel mult 1,2 ori mai mare decât valoarea minimă);
8. axe motoare (număr, poziție, interconectare);
9. axe directoare (număr și poziție);
10. masa maximă cu încărcătură diferind cu cel mult 10 %;
11. transmisie (tip);
12. dispozitiv de protecție în caz de răsturnare;
13. axe cu frână (număr);

b) remorci și echipamente remorcate interschimbabile:

1. axe directoare (număr, poziție, interconectare);
2. masa maximă cu încărcătură diferind cu cel mult 10 %;
3. axe cu frână (număr);

47) *vehicul hibrid* – un vehicul motorizat dotat cu cel puțin două convertizoare de energie diferite și două sisteme de stocare a energiei diferite (amplasate pe vehicul) care asigură propulsia vehiculului;

48) *vehicul electric hibrid* – un vehicul care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din ambele surse de energie stocată cu care este prevăzut vehiculul, menționate în continuare:

a) un carburant;

b) o baterie, condensator, volant/generator sau alte dispozitive de stocare a energiei electrice.

Această definiție include și vehiculele care obțin energie de la un carburant doar în scopul reîncărcării dispozitivului de stocare a energiei electrice;

49) *vehicul pur electric* – un vehicul acționat de un sistem compus din unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei electrice, unul sau mai multe dispozitive pentru condiționarea energiei electrice și una sau mai multe mașini

electrice care transformă energia electrică stocată în energie mecanică transmisă roților pentru propulsarea vehiculului;

50) *versiune a unei variante* – vehicule care constau într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare menționat la art. 23 alin. (5).

(2) Trimiterile în prezenta lege la cerințe, proceduri sau aranjamente prevăzute în prezenta lege se interpretează ca trimiteri la astfel de cerințe, proceduri sau aranjamente așa cum sunt prevăzute în prezenta lege și în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

Capitolul II
OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 4. Competența autorităților

(1) Autoritatea națională permite introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care sunt omologate conform prezentei legi.

(2) Autoritatea națională nu interzice, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate prin prezenta lege, dacă acestea respectă cerințele acesteia.

(3) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere stabilește clasificarea vehiculelor pe categorii.

(4) Supravegherea pieței, precum și controalele vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață se organizează și efectuează în conformitate cu prevederile Legii nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor.

Articolul 5. Obligațiile autorității de omologare

(1) Autoritatea de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentei legi.

(2) Autoritatea de omologare omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele din prezenta lege.

Articolul 6. Măsuri de supraveghere a pieței

(1) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, autoritatea de supraveghere a pieței efectuează, la nivelul corespunzător, controale adecvate ale documentelor, ținând seama de principiile consacrate în materie de evaluare a riscurilor, de plângeri și de alte informații.

Autoritatea de supraveghere a pieței poate solicita operatorilor economici să-i pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activității de supraveghere.

În cazul în care operatorii economici prezintă certificate de conformitate, autoritatea de supraveghere a pieței ține seama în mod corespunzător de aceste certificate.

(2) În cazul pieselor și echipamentelor care nu fac obiectul alin. (1), se aplică prevederile art. 15 alin. (3) din Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor.

Articolul 7. Obligațiile producătorilor

(1) La introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele specificate în prezenta lege și în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, fiecare producător este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul. Orice producător care modifică componentele sau sistemele deja omologate în etapele anterioare este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției componentelor și sistemelor modificate.

(3) Producătorii care modifică vehiculul incomplet de o manieră care conduce la o clasificare în altă categorie de vehicul cu consecința că cerințele legale deja evaluate într-o etapă anterioară de omologare s-au modificat sunt, de asemenea, responsabili de asigurarea respectării cerințelor care se aplică în cazul categoriei de vehicule căreia îi aparține vehiculul modificat.

(4) În vederea omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul prezentei legi, producătorii stabiliți în afara țării desemnează un reprezentant unic stabilit în țară cu misiunea de a-i reprezenta în fața autorității de omologare.

(5) Producătorii stabiliți în afara țării desemnează un reprezentant unic stabilit în țară cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alin. (4) sau un alt reprezentant.

(6) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

(7) În conformitate cu prezenta lege și cu actele administrative normative emise în temeiul acesteia, producătorii garantează că se implementează proceduri care să asigure că producția de serie respectă tipul omologat. Modificările în proiectarea unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, precum și modificările cerințelor în raport cu care un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.

(8) Pe lângă marcajul reglementar și mărcile de omologare de tip care, în conformitate cu art. 33, trebuie inscripționate pe vehicule, componente sau unități tehnice separate, producătorii acestora indică numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din țară la care pot fi contactați pe vehiculele, componentele sau unitățile lor tehnice separate puse la dispoziție pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.

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

Articolul 8. Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(1) Producătorii care au motive să presupună că introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate a acestora nu este în conformitate cu prezenta lege sau cu actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.

Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.

(2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, producătorii informează imediat în legătură cu aceasta autoritatea de omologare și de supraveghere a pieței, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.

(3) Producătorii păstrează dosarul de omologare menționat la art. 23 alin. (5) și, de asemenea, producătorul vehiculului păstrează o copie a certificatelor de conformitate menționate la art. 32 pentru a le pune la dispoziția autorității de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate.

(4) La cererea justificată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează autorității respective, prin intermediul autorității de omologare, o copie a certificatului de omologare de tip sau autorizația menționată la art. 45 alin. (1) și (2) pentru a demonstra conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate în limba română. În conformitate cu art. 22 din Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, producătorii cooperează cu autoritatea națională cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele,

componentele sau unitățile tehnice separate care au fost introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

Articolul 9. Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței

Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Respectivul mandat permite reprezentantului să îndeplinească cel puțin următoarele sarcini:

a) au acces la dosarul informativ menționat la art. 21 și la certificatele de conformitate menționate la art. 32 pentru a le putea pune la dispoziția autorității de omologare pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de cinci ani de la introducerea pe piață în cazul unui sistem sau al unei componente sau unități tehnice separate;

b) la cererea justificată din partea autorității de omologare, pune la dispoziția acesteia toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;

c) cooperează cu autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul care face obiectul mandatului său.

Articolul 10. Obligațiile importatorilor

(1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care au primit omologarea de tip, sau piese și echipamente care fac exclusiv obiectul cerințelor Legii nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor.

(2) Înainte de introducerea pe piață a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii se asigură că dispun de un dosar de omologare ce respectă art. 23 alin. (5) și că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară și respectă cerințele art. 7 alin. (8). În cazul unui vehicul, importatorul verifică faptul că vehiculul este însoțit de certificatul de conformitate corespunzător.

(3) În cazul în care importatorii au motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament nu respectă cerințele din prezenta lege și, în special, că nu corespunde omologării de tip, aceștia nu introduc pe piață, nu permit punerea în exploatare sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită. În plus, atunci când importatorul are motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, acesta informează producătorul și autoritatea de supraveghere a pieței. În cazul vehiculelor, sistemelor,

componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează în această privință și autoritatea de omologare care a acordat omologarea.

(4) Importatorii indică numele lor, denumirea sau marca înregistrată a acestora, precum și adresa la care pot fi contactați, pe vehicul, pe sistem, pe componentă, pe unitatea tehnică separată, pe piesă sau pe echipament sau, dacă acest lucru nu este posibil, indică aceste informații pe ambalaj sau într-un document care însoțește vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul.

(5) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțit (însoțită) de instrucțiuni și informații, în conformitate cu art. 50, în limba română.

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

(7) În cazul în care acest lucru este considerat oportun în raport cu riscurile grave prezentate de un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament, importatorii, pentru protecția sănătății și a siguranței consumatorilor, investighează și, dacă este necesar, mențin un registru de reclamații și de rechemări ale unor vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente, informând distribuitorii în legătură cu această monitorizare.

Articolul 11. Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(1) Importatorii care au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au introdus-o pe piață nu este în conformitate cu prezenta lege întreprind neîntârziat măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a-l (a o) retrage sau rechema, după caz.

(2) Dacă un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, importatorii informează imediat producătorul și autoritățile de omologare și de supravegherea pieței. Importatorul îi informează de asemenea cu privire la orice acțiune întreprinsă furnizând detalii, în special cu privire la riscul grav și la măsurile corective întreprinse de producător.

(3) Pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și, respectiv, de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem sau a unei componente sau unități tehnice separate, importatorii păstrează și pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței o copie a certificatului de omologare de tip și se asigură că, la cerere, dosarul de omologare menționat la art. 23 alin. (5) poate fi pus la dispoziția acestor autorități.

(4) La cererea justificată a autorității de omologare, importatorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în limba română. Importatorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care l-au introdus pe piață.

Articolul 12. Obligațiile distribuitorilor

(1) La introducerea pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, distribuitorii acționează cu diligența necesară pentru respectarea cerințelor prezentei legi.

(2) Înainte de punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii verifică dacă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă placa reglementară sau marca de omologare de tip necesară, dacă sunt însoțite de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța în limba română și dacă importatorul și producătorul au respectat cerințele specificate la art. 10 alin. (2) și (4) și la art. 33 alin. (1) și (2).

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

Articolul 13. Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care un distribuitor are motive să presupună că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele din prezenta lege, acesta se va abține să pună la dispoziție pe piață, să pună în exploatare sau să înmatriculeze vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată atât timp cât conformitatea acesteia nu a fost restabilită.

(2) Distribuitorii care au motive să presupună că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care au introdus-o pe piață sau înmatriculat ori pentru a cărei punere în exploatare sunt răspunzători nu este în conformitate cu prezenta lege informează producătorul sau reprezentantul producătorului pentru a se asigura că sunt întreprinse măsurile corective necesare, în conformitate cu art. 8 alin. (1) sau cu art. 11 alin. (1), pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a le retrage sau rechema, dacă este cazul.

(3) Atunci când un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav, distribuitorii informează neîntârziat producătorul, importatorul și autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței.

Distribuitorul îi informează de asemenea în legătură cu orice măsură adoptată, furnizând detalii în special cu privire la riscul grav și la orice măsură corectivă adoptată de către producător.

(4) La cererea justificată a autorității de omologare, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității de omologare informațiile specificate la art. 8 alin. (4) sau că importatorul furnizează autorității de omologare informațiile specificate la art. 11 alin. (3). Distribuitorii cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice măsură întreprinsă în conformitate cu art. 22 din Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, pentru eliminarea riscului prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

Articolul 14. Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentei legi, un importator sau distribuitor poate fi considerat producător și poate fi supus obligațiilor care revin producătorului în temeiul art. 7-9 atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață, înmatriculează sau este responsabil pentru punerea în exploatare a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în numele său sau al mărcii sale comerciale sau modifică un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată în așa fel încât conformitatea cu cerințele aplicabile riscă să fie afectată.

Articolul 15. Identificarea operatorilor economici

Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de cinci ani, datele de identificare ale:

a) oricărui operator economic care le-a furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

b) oricărui operator economic căruia i-au furnizat un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament.

Capitolul III
CERINȚE DE FOND

Articolul 16. Cerințe privind siguranța în funcționare a vehiculelor

(1) Producătorii asigură proiectarea, construirea și asamblarea vehiculelor astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor persoane din preajma vehiculului.

(2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezenta lege, inclusiv cerințele referitoare la:

a) integritatea structurii vehiculului;

b) sistemele de asistență la conducere a conducătorului vehiculului, în special cele de direcție și de frânare, cuprinzând și sistemele de frânare avansate, precum și sistemele de control electronic al stabilității;

c) sisteme care asigură conducătorului auto vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculului și a zonei înconjurătoare, inclusiv geamuri, oglinzi și sisteme de informare a conducătorului;

d) sisteme de iluminare a vehiculului;

e) sistemele de protecție a ocupanților vehiculului, inclusiv amenajările interioare, tetierele, centurile de siguranță, portierele;

f) exteriorul vehiculului și accesoriile;

g) compatibilitatea electromagnetică;

h) dispozitive de avertizare sonoră;

i) sisteme de încălzire;

j) dispozitive pentru prevenirea folosirii neautorizate;

k) sisteme de identificare a vehiculului;

l) mase și dimensiuni;

m) siguranța din punct de vedere electric, inclusiv electricitatea statică;

n) dispozitivele de protecție spate;

o) protecția laterală;

p) platformele de încărcare;

q) dispozitive de remorcare;

r) pneuri;

s) dispozitivele antiîmproșcare;

t) mers înapoi;

u) șenile;

v) cuplajele mecanice, inclusiv protecția împotriva greșelilor de montare.

(3) Componentele vehiculelor, ale căror pericole de natură electrică fac obiectul actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi, nu fac obiectul Reglementării tehnice care stabilește cerințe de punere la dispoziție pe piață a echipamentelor electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr 745/2015.

(4) Cerințele menționate la alin. (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu cerințele minime aprobate prin acte administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(5) Pentru a asigura atingerea unui nivel ridicat de siguranță în funcționare, autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere emite acte administrative normative, referitoare la cerințele tehnice detaliate pentru elementele vizate la alin. (2) al prezentului articol, inclusiv proceduri de încercare și valori limită, după caz.

(6) Cerințele detaliate trebuie să mențină nivelul de siguranță în funcționare și să asigure următoarele:

a) vehiculele cu o viteză maximă constructivă de peste 40 km/h respectă un nivel echivalent de siguranță în funcționare în ceea ce privește performanța de frânare și, după caz, a sistemelor de frânare antiblocare cu cel al autovehiculelor și al remorcilor acestora;

b) presiunea de contact maximă exercitată pe suprafața de rulare dură de cauciucuri sau șenile nu depășește 0,8 MPa.

Articolul 17. Cerințe pentru siguranța la locul de muncă

(1) Producătorii asigură proiectarea, construcția și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a persoanelor care lucrează pe vehicul sau cu vehiculul.

(2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezenta lege, inclusiv cerințele referitoare la:

a) structurile de protecție contra răsturnării („ROPS” – Roll-Over Protection Systems);

b) structurile de protecție împotriva căderii de obiecte („FOPS” – Falling Objects Protective Structures);

c) scaunele pentru pasageri;

d) nivelul zgomotului la care este expus conducătorul;

e) scaunul conducătorului;

f) spațiul de operare și accesul la postul de conducere, inclusiv protecția împotriva riscului de alunecare, împiedicare sau cădere;

g) prizele de putere;

h) protecția elementelor de acționare;

i) punctele de fixare a centurilor de siguranță;

j) centurile de siguranță;

k) protecția conducătorului împotriva obiectelor penetrante (OPS – *Operator Protection Structures*);

l) protecția conducătorului împotriva substanțelor periculoase;

m) protecția față de expunerea la piese sau materiale la temperaturi extreme;

n) manualul de utilizare;

o) sistemele de control, inclusiv siguranța și fiabilitatea sistemelor de control, dispozitivele de oprire de urgență și cele automate;

p) protecția împotriva riscurilor mecanice, altele decât cele menționate la lit. a), b), g) și k), inclusiv protecția împotriva suprafețelor rugoase, a marginilor și a unghiurilor ascuțite, a spargerii conductelor care transportă lichide, precum și a deplasării necontrolate a vehiculului;

q) exploatare și întreținere, inclusiv curățarea în siguranță a vehiculelor;

r) apărătoarele și dispozitivele de protecție;

s) informații, avertizări și marcaje;

t) materiale și produse;

u) baterii.

(3) Cerințele menționate la alin. (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi.

(4) Pentru a asigura obținerea unui nivel ridicat de siguranță la locul de muncă, autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere emite acte administrative normative referitoare la cerințele tehnice detaliate pentru elementele vizate la alin. (2), inclusiv proceduri de încercare și, după caz, valori limită.

Articolul 18. Cerințe pentru performanța de mediu

(1) Producătorii se asigură că vehiculele sunt proiectate, construite și asamblate în așa fel încât impactul asupra mediului să fie minim.

(2) Producătorii asigură conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele aplicabile stabilite în prezenta lege, inclusiv cerințele referitoare la:

a) emisiile poluante;

b) nivelul sonor extern.

(3) Dispozițiile actului normativ prin care se stabilesc categoriile de motoare, limitele emisiilor de gaze de evacuare, ciclurile de încercare, perioadele de durabilitate a emisiilor, cerințele privind emisiile de gaze de evacuare, monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație și efectuarea măsurătorilor și a încercărilor prevăzute pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră se aplică corespunzător.

(4) Cerințele menționate la alin. (1) și (2) se aplică vehiculelor, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, dacă sunt aplicabile în conformitate cu actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi.

(5) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere emite acte administrative normative în ceea ce privește cerințele tehnice detaliate privind nivelurile sonore externe, inclusiv procedurile de încercare, precum și privind instalarea pe un vehicul de motoare care au fost omologate în legătură cu emisiile poluante și dispozițiile conexe privind flexibilitatea în vederea obținerii unui nivel ridicat de performanțe de mediu.

Capitolul IV
PROCEDURI DE OMOLOGARE DE TIP

Articolul 19. Proceduri pentru omologarea de tip

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

a) omologarea de tip în etape succesive;

b) omologarea de tip într-o singură etapă;

c) omologarea de tip mixtă.

În plus, producătorul poate alege omologarea de tip multietapă.

Pentru omologarea de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate, singura procedură aplicabilă este omologarea de tip într-o singură etapă.

(2) Omologarea de tip în etape succesive constă în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac parte din vehicul și care duce, în ultima etapă, la omologarea de tip a întregului vehicul.

(3) Omologarea de tip într-o singură etapă constă în omologarea unui vehicul ca întreg, într-o singură operație.

(4) Omologarea de tip mixtă înseamnă o procedură de omologare de tip în etape succesive în cazul căreia se realizează una sau mai multe omologări de sisteme în ultimul stadiu al omologării întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea unor certificate de omologare de tip pentru sistemele respective.

(5) În cazul procedurii de omologare de tip multietapă, una sau mai multe autorități de omologare atestă faptul că, în funcție de stadiul de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta lege.

Omologarea de tip multietapă se acordă pentru un tip de vehicul incomplet sau completat care respectă datele din dosarul informativ prevăzut la art. 21 și cerințele tehnice stabilite în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi, ținând seama de stadiul de completare al vehiculului.

(6) Omologarea de tip pentru stadiul final se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că vehiculul omologat în stadiul final satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Aceasta cuprinde o verificare a documentelor pentru toate cerințele prevăzute în omologarea de tip pentru un vehicul incomplet acordată în cadrul unei proceduri multietapă, chiar dacă este acordată pentru o categorie sau o subcategorie diferită de vehicul.

(7) Alegerea procedurii de omologare nu aduce atingere cerințelor de fond aplicabile pe care vehiculul de omologat trebuie să le satisfacă la momentul eliberării omologării de tip pentru întregul vehicul.

(8) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere emite acte administrative normative care stabilesc reglementări detaliate privind procedurile de omologare de tip.

Articolul 20. Cererea de omologare de tip

(1) Producătorul înaintează cererea de omologare de tip autorității de omologare.

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

(3) Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se prezintă o cerere separată.

Articolul 21. Dosarul informativ

(1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ.

(2) Dosarul informativ cuprinde următoarele elemente:

a) un document informativ;

b) toate datele, desenele, fotografiile și alte informații;

c) pentru vehicule, indicarea procedurii/procedurilor alese în conformitate cu art. 19 alin. (1);

d) orice informație suplimentară cerută de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare.

(3) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-un format electronic care este acceptat de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.

(4) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere aprobă prin act administrativ normativ modele pentru documentul informativ și dosarul informativ.

Articolul 22. Cerințe specifice privind informațiile care trebuie furnizate în cererea de omologare de tip, în funcție de procedura aleasă

(1) Cererea de omologare de tip în etape succesive este însoțită de un dosar informativ în conformitate cu art. 21, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare în temeiul fiecăruia dintre actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

În cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în temeiul actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi, autoritatea de omologare trebuie să aibă acces la dosarul informativ corespunzător până în momentul acordării sau refuzului omologării.

(2) O cerere de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de un dosar informativ astfel cum este prevăzut la art. 21 conținând informațiile pertinente în conformitate cu actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi în legătură cu actele aplicabile respective.

(3) În cazul unei proceduri de omologare de tip mixte, dosarul informativ trebuie însoțit de unul sau mai multe certificate de omologare necesare în temeiul fiecăruia dintre actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi și trebuie să cuprindă, dacă nu este prezentat niciun certificat de omologare, informațiile relevante în conformitate cu actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi, în legătură cu actele aplicabile respective.

(4) Fără a aduce atingere alin. (1), (2) și (3), pentru omologarea de tip multietapă se furnizează următoarele informații:

a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și certificatele de omologare de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare al vehiculului de bază;

b) în cea de-a doua etapă și în cele ulterioare, acele părți ale dosarului informativ și certificatele de omologare de tip care sunt relevante pentru stadiul de fabricație curent, precum și o copie a certificatului de omologare de tip a vehiculului emis în stadiul de fabricație anterior, precum și informații complete privind orice modificare sau completare pe care producătorul o aduce vehiculului.

Informațiile specificate în prezentul alineat lit. a) și b) pot fi furnizate în conformitate cu alin. (3).

(5) Printr-o cerere argumentată, autoritatea de omologare poate să solicite producătorului să furnizeze orice informație suplimentară necesară pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru facilitarea efectuării încercărilor respective.

Capitolul V
DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE DE TIP

Articolul 23. Dispoziții generale

(1) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip numai după ce a verificat măsurile privind conformitatea producției menționate la art. 27 și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

(2) Omologarea de tip se acordă în conformitate cu prezentul capitol.

(3) Autoritatea de omologare poate refuza acordarea omologării de tip în cazul în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, deși se conformează dispozițiilor necesare, prezintă un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice sau prezintă un risc grav pentru siguranța la locul de muncă.

(4) Certificatul de omologare de tip se numerotează în conformitate cu actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi de autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere.

(5) Autoritatea de omologare pregătește dosarul de omologare constând în dosarul informativ însoțit de rapoarte de încercare și de orice alte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin. Dosarul de omologare include un opis în care este precizat conținutul acestuia, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate precis toate paginile și formatul fiecărui document pentru a prezenta o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor. Autoritatea de omologare păstrează informațiile cuprinse în dosarul de omologare disponibile timp de 10 ani de la încetarea valabilității omologării în cauză.

Articolul 24. Dispoziții speciale privind certificatul de omologare de tip

(1) Certificatul de omologare de tip conține, în anexă, următoarele:

a) dosarul de omologare menționat la art. 23 alin. (5);

b) fișa cu rezultatele încercărilor;

c) numele și specimenul (specimenele) de semnătură al (ale) persoanei (persoanelor) autorizate să semneze certificatele de conformitate și funcția lor în cadrul societății;

d) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, un specimen completat al certificatului de conformitate.

(2) Certificatul de omologare de tip se eliberează pe baza unui model stabilit prin actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi.

(3) Pentru fiecare tip de vehicul, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:

a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor;

b) redactează opisul dosarului de omologare;

c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.

Modelul pentru fișa rezultatelor încercărilor menționată la lit. a) se stabilește prin actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi.

(4) Dacă pentru o anumită omologare de tip au fost impuse, în conformitate cu art. 34, restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentei legi sau ale actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi, certificatul de omologare de tip menționează restricțiile sau derogările respective.

(5) În cazul în care producătorul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu referințele pentru rapoartele de încercare, instituite prin actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi menționate la art. 26 alin. (1), pentru care nu există niciun certificat de omologare de tip.

(6) În cazul în care producătorul optează pentru o procedură de omologare de tip într-o singură fază, autoritatea de omologare întocmește o listă a cerințelor sau actelor aplicabile și adaugă această listă la certificatul de omologare de tip. Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere aprobă modelul pentru această listă.

Articolul 25. Dispoziții speciale privind sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate

(1) Omologarea de tip se acordă pentru un sistem care este în conformitate cu informațiile din dosarul de omologare și care satisface cerințele tehnice prevăzute în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(2) Omologarea de tip pentru o componentă sau unitate tehnică separată se acordă componentei sau unității tehnice separate care este în conformitate cu

informațiile din dosarul informativ și dacă aceasta satisface cerințele tehnice prevăzute în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(3) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate pentru reparații, service sau întreținere, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se specifică altfel în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(4) În cazul în care o componentă sau unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv respectarea uneia sau a mai multor cerințe poate fi verificată numai când componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu alte părți ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării de tip a componentei sau a unității tehnice separate este limitat în consecință.

În astfel de cazuri, certificatul de omologare de tip specifică orice restricție de utilizare a componentei sau unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de montaj.

În cazul în care o astfel de componentă sau unitate tehnică separată este montată de producătorul vehiculului, în momentul omologării vehiculului se verifică respectarea tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile sau a condițiilor de montaj aplicabile.

Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip

(1) Respectarea cerințelor tehnice prevăzute în prezenta lege și în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi se demonstrează prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate. Procedurile de încercare, precum și echipamentele și instrumentele specifice necesare pentru efectuarea acestor încercări sunt stabilite în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

Formatul raportului de încercare respectă cerințele generale stabilite prin actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(2) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare în temeiul actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.

(3) Încercările necesare sunt efectuate asupra vehiculelor, componentelor și unităților tehnice separate reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.

Cu toate acestea, producătorul poate selecta, de comun acord cu autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului

de performanță prevăzut. Pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

(4) Sub rezerva acordului autorității de omologare, ca alternativă la procedurile de încercare menționate la alin. (1) pot fi utilizate, la cererea producătorului, metode de încercare virtuale cu privire la cerințele stabilite în actele administrative normative emise în temeiul alin. (6)

(5) Metodele de încercare virtuale respectă condițiile stabilite în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(6) Pentru a garanta că rezultatele obținute prin încercări virtuale sunt la fel de semnificative ca rezultatele obținute prin încercări fizice, autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere emite acte administrative normative prin care stabilește cerințele care pot face obiectul încercărilor virtuale, precum și condițiile în care aceste încercări virtuale urmează să fie efectuate.

Articolul 27. Măsurile privind conformitatea producției

(1) Autoritatea de omologare ia toate măsurile necesare pentru a verifica dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate în producție cu tipul omologat.

(2) Dacă autoritatea de omologare acordă omologarea de tip pentru întregul vehicul, aceasta ia măsurile necesare pentru a verifica dacă certificatele de conformitate eliberate de producător sunt în conformitate cu art. 32. În acest scop, autoritatea de omologare verifică dacă un număr suficient de eșantioane de certificate de conformitate sunt în conformitate cu art. 32 și dacă producătorul a luat măsurile necesare pentru a garanta că datele din certificatele de conformitate sunt corecte.

(3) Autoritatea de omologare ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă pentru a verifica dacă măsurile prevăzute la alin. (1) și (2) continuă să fie adecvate astfel încât vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate aflate în producție să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme cu art. 32.

(4) Pentru a verifica dacă un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este conformă cu tipul omologat, autoritatea de omologare poate efectua orice verificare și încercare impusă de omologarea de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție.

(5) În cazul în care autoritatea de omologare constată că măsurile menționate la alin. (1) și (2) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite, au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect sau retrage/revocă omologarea de tip.

Capitolul VI
MODIFICAREA OMOLOGĂRILOR DE TIP

Articolul 28. Dispoziții generale

(1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare.

Autoritatea de omologare decide care dintre procedurile prevăzute la art. 29 trebuie urmată.

În cazul în care este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare de tip trebuie acordată.

(2) O cerere de modificare a unei omologări de tip este înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea de tip inițială.

(3) În cazul în care constată că pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință.

Procedurile menționate la art. 29 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau încercări, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea de tip continuă să fie respectate.

Articolul 29. Revizuiri și extinderi ale omologărilor de tip

(1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire”.

În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, cerința menționată se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată, actualizată, a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor respective.

(2) Modificarea este considerată „extindere” atunci când datele din dosarul de omologare au fost modificate și când survine una dintre situațiile de mai jos:

a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;

b) una dintre informațiile din certificatul de omologare de tip, cu excepția anexelor, s-a modificat;

c) noi cerințe pe baza oricărui act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi devin aplicabile tipului de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată omologate.

În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în concordanță cu numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.

(3) Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

(4) Nu este necesară nicio modificare a omologării de tip a unui vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alin. (2) lit. c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.

Articolul 30. Emiterea și notificarea modificărilor

(1) În cazul unei extinderi, toate secțiunile relevante din certificatul de omologare de tip, anexele sale, precum și opisul dosarului de omologare se actualizează. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.

(2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, sunt puse fără întârziere la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare.

Capitolul VII
VALABILITATEA OMOLOGĂRII DE TIP

Articolul 31. Încetarea valabilității

(1) Omologarea de tip se eliberează pe durată nelimitată.

(2) Omologarea de tip pentru un vehicul devine nevalabilă în oricare dintre cazurile următoare:

a) noi cerințe aplicabile vehiculului omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, iar omologarea nu poate fi actualizată în consecință;

b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;

c) valabilitatea omologării expiră ca urmare a unei restricții în conformitate cu art. 34 alin. (5);

d) omologarea a fost retrasă/revocată în conformitate cu art. 27 alin. (5), art. 43 alin. (1) sau art. 46 alin. (4).

(3) În cazul în care o singură variantă a unui tip sau o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea de tip a vehiculului respectiv își pierde valabilitatea doar în cazul variantei sau al versiunii respective.

(4) Atunci când producția unui anumit tip de vehicul este întreruptă definitiv, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea de tip pentru vehiculul respectiv.

(5) Fără a aduce atingere alin. (4), în cazurile în care o omologare de tip pentru un vehicul este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea de tip.

Capitolul VIII
CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 32. Certificat de conformitate

(1) În calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate, pe suport de hârtie, care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat.

Un astfel de certificat îi este înmânat în mod gratuit cumpărătorului, odată cu vehiculul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.

În decursul unei perioade de 10 ani de la data producției vehiculului, producătorul vehiculului eliberează, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate contra unei plăți care nu depășește costurile de eliberare. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

(2) Producătorul utilizează modelul de certificat de conformitate adoptat prin actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi. Certificatul de conformitate se întocmește astfel încât să excludă orice posibilitate de falsificare. În acest scop, actul administrativ normativ prevede faptul că hârtia folosită pentru certificat este protejată prin câteva elemente de siguranță.

(3) Certificatul de conformitate se redactează în limba română și într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii Europene.

(4) Persoana (persoanele) autorizată (autorizate) să semneze certificatele de conformitate activează în cadrul organizației producătorului și este (sunt) autorizată (autorizate) de către conducere să angajeze întreaga responsabilitate juridică a producătorului în ceea ce privește proiectarea și construcția sau conformitatea producției vehiculului.

(5) Certificatul de conformitate trebuie să fie completat integral și să nu conțină restricții de utilizare a vehiculului diferite de cele prevăzute de prezenta lege sau de actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(6) În cazul unui tip de vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar acele elemente din certificatul de conformitate care au fost adăugate sau modificate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează la certificatul de omologare toate certificatele de conformitate emise în etapele anterioare.

(7) Certificatul de conformitate trebuie să conțină, pentru vehiculele omologate în conformitate cu dispozițiile art. 34 alin. (2), în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate, omologate de tip în conformitate cu art. 25 din prezenta lege (omologare provizorie)”.

(8) Certificatul de conformitate, astfel cum este descris în actul administrativ normativ menționat la alin. (2), pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu art. 36, trebuie să conțină în titlu expresia „Pentru vehicule

complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere trebuie indicat anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita stabilită, care nu poate fi mai mare de 150.

(9) Fără să aducă atingere alin. (1), producătorul poate transmite în format electronic autorității de înmatriculare certificatul de conformitate.

Articolul 33. Plăcuța regulamentară cu marcarea adecvată a vehiculelor și marca de omologare de tip a componentelor sau unităților tehnice separate

(1) Producătorul vehiculului fixează pe fiecare vehicul produs în conformitate cu tipul omologat o plăcuță regulamentară cu marcarea adecvată stabilită prin actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi.

(2) Producătorul unei componente sau unități tehnice separate care face sau nu parte dintr-un sistem aplică fiecărei componente sau unități tehnice separate produse în conformitate cu tipul omologat marca de omologare de tip impusă prin actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi sau prin regulamentul CEE-ONU sau codul OCDE aplicabil.

În cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, producătorul aplică cel puțin denumirea comercială sau marca producătorului, numărul tipului sau un număr de identificare.

Capitolul IX
DEROGĂRI PENTRU TEHNOLOGII NOI SAU CONCEPTE NOI

Articolul 34. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi

(1) Producătorul poate solicita omologarea de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează noi tehnologii sau concepte care sunt incompatibile cu actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(2) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip menționată la alin. (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

a) cererea stipulează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele în cauză determină incompatibilitatea dintre sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată și actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi;

b) în cerere sunt descrise implicațiile de siguranță și de mediu ale noilor tehnologii și măsurile luate pentru a se garanta că este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogare;

c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția specificată la lit. b).

(3) Acordarea unei astfel de omologări de tip care reprezintă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații, emisă de autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere.

(4) În așteptarea deciziei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare de tip, dar aceasta este provizorie, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată.

Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate. Modele pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate în sensul prezentului alineat se stabilesc prin actul administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi.

(5) După caz, autorizația menționată la alin. (3) precizează, de asemenea, dacă face obiectul vreunei restricții. În toate cazurile, omologarea de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.

(6) În cazul în care se decide să se refuze acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alin. (3) că omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului.

Cu toate acestea, vehiculele produse în conformitate cu omologarea provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

Articolul 35. Adaptarea ulterioară a actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi

(1) În cazul în care autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere autorizează acordarea unei derogări în temeiul art. 34, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(2) De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție din decizia autorității competente de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere de autorizare a derogării este ridicată imediat.

Capitolul X
VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI

Articolul 36. Omologarea de tip pentru serii mici

(1) Producătorul poate solicita omologarea de tip pentru un tip de vehicul produs în serie mică în limitele cantitative anuale stabilite de autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere.

În cazul omologării de tip pentru serii mici, autoritatea de omologare, dacă dispune de motive rezonabile, poate să acorde derogări de la aplicarea uneia sau mai multor dispoziții din prezenta lege și de la aplicarea uneia sau mai multor dispoziții ale actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi, cu condiția să fi specificat cerințe alternative.

(2) Cerințele alternative menționate la alin. (1) trebuie să asigure un nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de siguranță la locul de

muncă echivalent, în măsura posibilului, celui asigurat prin actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(3) În cazul omologării de tip a vehiculelor în temeiul prezentului articol, sunt acceptate sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(4) Certificatul de omologare de tip pentru vehiculele cărora li s-a acordat omologarea de tip în temeiul prezentului articol este redactat în conformitate cu modelul menționat la art. 24 alin. (2), dar nu poartă antetul „Certificat de omologare de tip pentru vehicule” și precizează conținutul derogărilor acordate în temeiul alineatului (1). Certificatele de omologare de tip se numerotează în conformitate cu sistemul menționat la art. 23 alin. (4).

(5) Valabilitatea omologării de tip pentru serii mici este limitată la teritoriul Republicii Moldova.

(6) Cu toate acestea, la solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poștă electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorității de omologare.

Capitolul XI
PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE

Articolul 37. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor

(1) Fără a aduce atingere art. 40 și 43, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentei legi se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu art. 32.

În cazul vehiculelor incomplete, punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a unor astfel de vehicule este permisă, dar autoritatea responsabilă cu înmatricularea vehiculelor poate refuza să permită înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule.

(2) Cerințele alin. (1) nu se aplică vehiculelor destinate utilizării de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, de protecție contra incendiilor și de menținere a ordinii publice sau vehiculelor omologate în conformitate cu art. 36.

Articolul 38. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie

(1) Ținând seama de limitele de sfârșit de serie și de termenele specificate la alin. (3) și (5), vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare de tip a devenit nevalabilă în temeiul art. 31 pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

(2) Prevederile alin. (1) se aplică numai pentru vehiculele aflate pe teritoriul țării cărora li s-a acordat o omologare de tip valabilă în momentul fabricării, dar care nu au fost nici înmatriculate, nici puse în exploatare înainte de expirarea valabilității omologării de tip respective.

(3) Prevederile alin. (1) și (2) se aplică, în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 24 de luni de la data la care omologarea de tip a devenit nevalabilă și, în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 30 de luni de la data respectivă.

(4) Producătorul care dorește să beneficieze de prevederile alin. (1) și (2) înaintează o cerere autorității de omologare. În cererea respectivă se specifică orice motiv tehnic sau economic care nu permite vehiculelor respective să fie conforme cu noile cerințe pentru omologarea de tip.

Autoritatea de omologare decide, în termen de trei luni de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor pe teritoriul țării și în ce cantitate.

(5) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește 10 % din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți.

(6) Se face o mențiune specială pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare conform acestei proceduri, care identifică vehiculul ca fiind „de sfârșit de serie”.

(7) Prezentul articol se aplică numai la încetarea producției datorată expirării valabilității omologării de tip în cazul menționat la art. 31 alin. (2) lit. a).

Articolul 39. Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate

(1) Componentele sau unitățile tehnice separate pot fi puse la dispoziție pe piață sau puse în exploatare doar dacă satisfac cerințele actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi și sunt marcate corect în conformitate cu art. 33.

(2) Prevederile alin. (1) nu se aplică în cazul componentelor sau unităților tehnice separate special fabricate sau proiectate pentru vehiculele noi care nu sunt reglementate de prezenta lege.

(3) Prin derogare de la alin. (1), autoritatea de omologare poate permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor sau a unităților tehnice separate care fac obiectul unei derogări de la aplicarea uneia sau a mai multor dispoziții din prezenta lege în temeiul art. 34 sau care sunt destinate instalării pe vehicule care beneficiază de omologările acordate în conformitate cu art. 36 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

Capitolul XII
CLAUZE DE SIGURANȚĂ

Articolul 40. Procedura aplicată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care autoritatea de supraveghere a pieței a acționat în temeiul art. 22 din Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor sau în cazul în care are motive suficiente să creadă că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care intră sub incidența prezentei legi prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau pentru alte aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentei legi, autoritatea de omologare face o evaluare cu privire la vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, acoperind toate cerințele stabilite de prezenta lege. Operatorii economici relevanți cooperează pe deplin cu autoritatea de omologare și/sau de supraveghere a pieței.

(2) În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate, autoritatea de omologare constată că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu este conformă cerințelor stabilite de prezenta lege, aceasta solicită de îndată operatorului economic relevant să întreprindă toate acțiunile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este în conformitate cu cerințele în cauză sau să retragă vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată de pe piață sau să o recheme în decursul unei perioade rezonabile, proporțională cu natura riscului.

(3) Operatorul economic se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe care le-a introdus pe piață sau înmatriculat sau pentru a căror punere în exploatare este responsabil pe teritoriul țării.

(4) În cazul în care operatorul economic nu ia măsuri corective adecvate în termenul precizat la alin. (1) și (2), autoritățile naționale iau toate măsurile necesare pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme pe piață ~~lor~~ sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema.

(5) Autoritățile naționale informează fără întârziere autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere cu privire la măsurile prevăzute la alin. (4).

Informațiile furnizate includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare identificării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate neconforme, originea acesteia, natura neconformității invocate și a riscului implicat, tipul și durata măsurilor adoptate, precum și argumentele prezentate de operatorul economic relevant. În special, autoritatea de omologare indică dacă neconformitatea se datorează unuia dintre următoarele motive:

a) neîndeplinirea de către vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la interesul public precizate în prezenta lege;

b) lacunele actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

(6) Autoritatea de omologare se asigură că sunt luate măsurile restrictive adecvate în legătură cu vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză, cum ar fi retragerea fără întârziere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate de pe piață.

Articolul 41. Procedura de salvgardare

(1) În cazul în care, în cursul procedurii prevăzute la art. 40 alin. (2) și (3), se ridică obiecții la adresa unei măsuri luate de autoritatea de omologare că o măsură contravine legislației naționale, autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere evaluează fără întârziere măsura luată, după ce se consultă cu operatorul sau operatorii economici relevanți. Pe baza rezultatelor evaluării respective, autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere decide, dacă măsura luată este considerată justificată sau nu.

(2) În cazul în care măsura luată este considerată justificată de către autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere, autoritatea de omologare adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată neconformă este retrasă de pe piață și informează autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere în consecință. În cazul în care măsura luată este considerată nejustificată, autoritatea de omologare retrage sau adaptează măsura, în conformitate cu decizia menționată la alin. (1).

(3) În cazul în care măsura luată este considerată justificată și se datorează lacunelor prezentei legi sau ale actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi, autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere propune modificări la prezenta lege sau actele administrative normative emise în temeiul acesteia.

Articolul 42. Vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care, în urma efectuării unei evaluări în temeiul art. 40 alin. (1), autoritatea de omologare constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate respective, cu toate că sunt conforme cu cerințele aplicabile sau sunt marcate corespunzător, prezintă un risc grav pentru siguranță sau pot afecta grav mediul sau sănătatea publică, autoritatea de omologare solicită operatorului economic relevant să ia toate măsurile adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă acel risc în momentul introducerii pe piață, înmatriculării sau punerii în

exploatare sau să retragă de pe piață vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată ori să o recheme într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului. Poate fi refuzată înmatricularea unor astfel de vehicule până când producătorul ia toate măsurile corespunzătoare.

(2) În cazul unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată astfel cum este precizat la alin. (1), operatorul economic se asigură că măsura corectivă este luată pentru toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate de acest fel care sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare pe teritoriul țării.

(3) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere consultă fără întârziere operatorul sau operatorii economici relevanți, precum și, în special, autoritatea de omologare evaluând, totodată, măsurile întreprinse. Pe baza evaluării respective, autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere decide dacă măsurile menționate la alin. (1) sunt considerate sau nu justificate și, după caz, propune măsuri adecvate.

(4) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere adresează decizia sa autorității de omologare și o comunică imediat operatorului sau operatorilor economici relevanți.

Articolul 43. Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate neconforme cu tipul omologat

(1) Dacă vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, autoritatea de omologare ia măsurile necesare, inclusiv retragerea/revocarea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în producție sunt în conformitate cu tipul omologat.

(2) În sensul alin. (1), abaterile de la datele cuprinse în certificatul de omologare de tip sau în dosarul de omologare sunt considerate un motiv de neconformitate cu tipul omologat.

Articolul 44. Introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

(1) Piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare și sunt interzise, cu excepția cazului în care aceste piese sau echipamente au fost acceptate de către autoritatea de omologare în conformitate cu art. 45 alin. (1), (2) și (4).

(2) Prevederile alin. (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale și pieselor sau echipamentelor care au primit omologarea de tip în conformitate cu

oricare dintre actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi, cu excepția cazului în care omologarea se referă la alte aspecte decât cele vizate la alin. (1).

(3) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere emite acte administrative normative în temeiul prezentei legi în ceea ce privește cerințele pe care le îndeplinesc piesele și echipamentele menționate la alin. (1) din prezentul articol.

(4) Aceste cerințe pot fi bazate pe actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi sau pot consta dintr-o comparație a pieselor sau echipamentului cu performanțele de mediu sau de siguranță ale vehiculului original sau cu una dintre piesele sale, după caz. În oricare dintre aceste cazuri, cerințele garantează că piesele sau echipamentele nu afectează buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau performanța sa de mediu.

Articolul 45. Piese sau echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale – cerințe conexe

(1) În sensul art. 44 alin. (1), producătorul de piese sau echipamente prezintă autorității de omologare o cerere însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic desemnat, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care este solicitată autorizația sunt conforme cu cerințele menționate la art. 44 alin. (3). Producătorul poate depune autorității de omologare doar o singură cerere pentru un tip de piesă.

(2) Cererea include detaliile privind producătorul pieselor sau al echipamentelor, tipul, numărul de identificare și numărul de piese sau de echipamente, numele producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul de fabricație sau orice altă informație care permite identificarea vehiculului în care urmează să fie montate piesele sau echipamentele respective.

Atunci când autoritatea de omologare constată, luând în considerare raportul de încercare și alte probe, că piesele sau echipamentele vizate sunt conforme cu cerințele menționate la art. 44 alin. (3), ea autorizează introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor, sub rezerva dispoziției menționate la alineatul (4) a doua frază din prezentul articol.

Autoritatea de omologare emite, fără întârziere, un certificat producătorului.

(3) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere poate să emită acte administrative normative în temeiul prezentei legi pentru a stabili un model și un sistem de numerotare pentru certificatul menționat la alin. (2) din prezentul articol.

(4) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care aceasta a fost eliberat. Autoritatea de omologare decide dacă autorizația trebuie revizuită sau dacă trebuie eliberată o altă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.

Responsabilitatea producătorului este să se asigure că piesele sau echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost eliberată autorizația.

(5) Înainte de eliberarea unei autorizații, autoritatea de omologare se asigură de existența unor modalități și proceduri corespunzătoare de asigurare a unui control efectiv al conformității producției.

În cazul în care autoritatea de omologare consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, aceasta îi solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a se asigura că piesele sau echipamentele sunt din nou conforme. Dacă este necesar, autoritatea de omologare revocă autorizația.

Articolul 46. Retragerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate

(1) În situația în care un producător care a obținut omologarea de tip pentru întregul vehicul este obligat, în conformitate cu prevederile Legii nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, să retragă vehicule deja introduse pe piață, înmatriculate sau pentru a căror punere în exploatare producătorul a fost responsabil, deoarece un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată montată pe vehicul prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă au fost omologate în mod corespunzător sau nu în conformitate cu prezenta lege, sau deoarece o piesă care nu face obiectul unor cerințe speciale în temeiul legislației privind omologarea de tip prezintă un risc grav pentru siguranță, sănătatea publică sau protecția mediului, producătorul în cauză informează de îndată autoritatea de omologare care a acordat omologarea vehiculului.

(2) În cazul în care un producător de sisteme, componente sau unități tehnice separate căruia i s-a acordat omologarea de tip este obligat, în conformitate cu prevederile Legii nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, să retragă sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost introduse pe piață sau pentru a căror punere în exploatare producătorul a fost responsabil, din cauză că acestea prezintă un risc grav pentru siguranță, siguranța la locul de muncă, sănătatea publică sau protecția mediului, indiferent dacă acestea au fost sau nu omologate în conformitate cu prezenta lege, producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea.

(3) Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul grav menționat la alin. (1) și (2).

Autoritatea de omologare se asigură că soluțiile sunt puse în practică eficient pe teritoriul țării.

(4) Dacă se consideră că soluțiile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, autoritatea de omologare informează fără întârziere producătorul. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace de remediere, autoritatea de omologare va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv revocarea omologării de tip. În cazul revocării omologării de tip, în

termen de o lună de la respectiva revocare, autoritatea de omologare informează producătorul prin scrisoare recomandată sau prin mijloace electronice echivalente.

Articolul 47. Notificarea deciziilor

Toate deciziile adoptate în temeiul prezentei legi, precum și toate deciziile privind refuzarea sau retragerea/revocarea unei omologări de tip, refuzarea înmatriculării, interzicerea sau restricționarea introducerii pe piață, a înmatriculării sau a punerii în exploatare a unui vehicul sau solicitarea retragerii de pe piață a unui vehicul, precizează în detaliu motivele pe care se întemeiază.

Capitolul XIII
REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE

Articolul 48. Regulamentele CEE-ONU necesare pentru omologarea de tip

(1) Regulamentele CEE-ONU sau amendamentele la acestea, la care Republica Moldova a aderat, și care sunt menționate în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi fac parte din cerințele pentru omologarea de tip a unui vehicul.

(2) Autoritatea de omologare acceptă omologările acordate în conformitate cu Regulamentele CEE-ONU menționate la alin. (1) și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezenta lege și cu actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

Articolul 49. Recunoașterea rapoartelor de încercare ale OCDE în scopul omologării de tip

Fără a aduce atingere celorlalte cerințe din prezenta lege, atunci când se face referire la codurile OCDE în prezenta lege, omologarea de tip se poate baza pe raportul de încercare complet emis pe baza codurilor standard OCDE, ca alternativă la rapoartele de încercare întocmite în temeiul prezentei legi sau al actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

Capitolul XIV
COMUNICAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 50. Informațiile destinate utilizatorilor

(1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de elementele prevăzute în prezenta lege, în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi, care să difere de elementele omologate de autoritatea de omologare.

(2) În cazul în care un act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi prevede astfel, producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile necesare care descriu orice condiții speciale sau

restricții privind utilizarea vehiculului, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate.

(3) Informațiile menționate la alin. (2) sunt puse la dispoziție în limba română pentru a fi introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare. Informațiile figurează, după aprobarea acestora de către autoritatea de omologare, în manualul de utilizare al proprietarului.

Articolul 51. Informații destinate producătorilor de componente sau de unități tehnice separate

(1) Producătorul vehiculului comunică producătorilor de componente sau de unități tehnice separate toate datele care sunt necesare pentru omologarea de tip a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea unei autorizații în temeiul art. 44, inclusiv, după caz, desene menționate în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

Producătorul vehiculului poate impune un acord obligatoriu producătorilor de componente sau unități tehnice separate pentru a proteja confidențialitatea oricăror informații care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.

(2) Producătorul componentelor sau unităților tehnice separate, în calitatea sa de deținător al unui certificat de omologare de tip care, în conformitate cu art. 25 alin. (4), include restricții de utilizare, condiții speciale de montaj sau ambele, furnizează producătorului vehiculului toate informațiile detaliate relevante.

În cazul în care un act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi conține astfel de prevederi, producătorul componentelor sau al unităților tehnice separate furnizează, împreună cu componentele sau unitățile tehnice separate produse, instrucțiuni privind restricțiile de utilizare, condițiile speciale de asamblare sau ambele.

Capitolul XV
ACCES LA INFORMAȚIILE PRIVIND REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA

Articolul 52. Obligațiile producătorilor

(1) Producătorii le asigură distribuitorilor și reparatorilor autorizați, precum și operatorilor independenți un acces nediscriminatoriu la informațiile privind întreținerea și repararea vehiculelor prin intermediul paginilor web, utilizând un format standard, de o manieră ușor accesibilă și comodă. Această obligație nu se aplică dacă vehiculul a fost omologat ca vehicul produs în serie mică.

Programele informatice care sunt esențiale pentru buna funcționare a sistemului de siguranță și de control al mediului pot fi protejate împotriva manipulărilor neautorizate. Totuși, orice manipulare a acestor sisteme care este necesară pentru reparare sau întreținere sau care este accesibilă distribuitorilor sau

reparatorilor autorizați este pusă, în mod nediscriminatoriu, și la dispoziția operatorilor independenți.

(2) Până la adoptarea de către autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere a unui format standard de furnizare a informațiilor menționate la alin. (1), respectivele informații sunt puse la dispoziție în mod consecvent, astfel încât să poată fi procesate de operatori independenți prin eforturi rezonabile.

Producătorii le asigură distribuitorilor și reparatorilor autorizați, precum și operatorilor independenți un acces nediscriminatoriu la materiale de formare și echipamente de lucru. Acest acces include, după caz, formare corespunzătoare cu privire la descărcarea de software, gestionarea codurilor de eroare ale sistemului de diagnosticare a defectelor și utilizarea echipamentelor de lucru.

(3) Fără a aduce atingere informațiile menționate la alin. (1) includ:

a) tipul și modelul tractorului;

b) un număr de identificare neechivoc al vehiculului;

c) manuale de service cuprinzând înscrierea reparațiilor și acțiunilor de întreținere, precum și calendarul de service;

d) manuale tehnice și buletine de servicii tehnice;

e) informații privind componentele și diagnosticarea (cum ar fi valorile teoretice minime și maxime pentru măsurători);

f) scheme de cablaj;

g) codurile de diagnosticare a defectelor, inclusiv codurile specifice ale producătorilor;

h) toate informațiile necesare pentru a instala software-uri noi sau actualizate pe un vehicul sau tip de vehicul nou (de exemplu, numărul de identificare a software-ului);

i) informații cu privire la dispozitivele și echipamentele brevetate, precum și informații furnizate prin intermediul acestor dispozitive și echipamente;

j) informații privind înregistrările de date, rezultatele încercării, precum și alte informații tehnice (cum ar fi datele bidirecționale de control, în cazul în care acestea se aplică tehnologiei utilizate);

k) unități de lucru sau perioade de timp standard pentru sarcinile de reparare și întreținere, dacă acestea sunt puse la dispoziție direct sau prin intermediul unei părți terțe distribuitorilor și reparatorilor autorizați ai producătorilor.

(4) Distribuitorii sau reparatorii autorizați în cadrul sistemului de distribuție a unui anumit producător de vehicule sunt considerați ca operatori independenți în sensul prezentei legi, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule provenind de la un producător din al cărui sistem de distribuție aceștia nu fac parte.

(5) Informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie să fie disponibile în orice moment, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic.

(6) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb, a uneltelor de diagnosticare și a echipamentelor de testare compatibile cu sistemele OBD, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor sau reparatorilor de componente, unelte de diagnosticare sau echipamente de testare interesați.

(7) În scopul proiectării și fabricării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi, producătorii furnizează, pe bază nediscriminatorie, informațiile relevante privind sistemele OBD, precum și referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, tuturor producătorilor, instalatorilor sau reparatorilor de echipamente pentru vehiculele pe bază de carburanți alternativi interesați.

(8) La depunerea cererii pentru omologarea de tip, producătorul pune la dispoziția autorității de omologare dovada conformității cu prezenta lege în ceea ce privește informațiile solicitate în temeiul prezentului articol.

În cazul în care, la momentul respectiv, aceste informații nu sunt disponibile sau nu sunt în conformitate cu prezenta lege și cu actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi, aplicabile în momentul depunerii cererii de omologare de tip, producătorul furnizează aceste informații în termen de șase luni de la data omologării.

(9) Dacă dovada conformității nu este furnizată în termenul menționat la alin. (8) a doua frază, autoritatea de omologare ia măsurile necesare pentru a asigura conformitatea.

(10) Producătorul publică pe site-urile web oficiale modificările și completările ulterioare ale informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în același timp în care le pune la dispoziția reparatorilor autorizați.

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

Articolul 53. Obligațiile în cazul în care există mai mulți titulari ai omologării de tip

În cazul omologării de tip în etape succesive, al omologării de tip mixte, inclusiv al omologării de tip multietapă, producătorul responsabil pentru omologarea de tip respectivă are, în același timp, sarcina să comunice atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informații legate de repararea unui anumit sistem, a unei anumite componente sau unități tehnice separate sau legate de o anumită etapă.

Producătorul final este responsabil pentru furnizarea informațiilor privind întregul vehicul operatorilor independenți.

Articolul 54. Tarife de acces la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii pot percepe tarife rezonabile și adecvate pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, la instrumentele de lucru și la cursurile de formare care intră sub incidența prezentei legi. Un tarif nu este considerat rezonabil sau adecvat dacă descurajează accesul, neținând cont de frecvența accesării de către operatorul independent.

(2) Producătorii fac disponibile informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor zilnic, lunar sau anual, tarifele pentru accesul la aceste informații variind în funcție de perioadele pentru care este acordat accesul.

Capitolul XVI
DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 55. Cerințe legate de serviciile tehnice

(1) Autoritatea de omologare se asigură că, înainte de a desemna un serviciu tehnic în conformitate cu art. 57, acesta îndeplinește cerințele prevăzute la alin. (2)-(9).

(2) Sub rezerva art. 58 alineatul (1), un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legea și are personalitate juridică.

(3) Un serviciu tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricare, furnizare sau întreținere a vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate evaluate.

Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează, supune încercărilor sau inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele din prima frază, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.

(4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil de îndeplinirea tipurilor de activități pentru care sunt desemnați în conformitate cu art. 57 alin. (1) nu sunt proiectantul, producătorul, furnizorul sau operatorul de întreținere al vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părțile implicate în aceste activități. Acest lucru nu exclude utilizarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate evaluate, menționate la alin. (3), care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic, nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.

Un serviciu tehnic se asigură că activitățile sucursalelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea tipurilor de activități pentru care a fost desemnat.

(5) Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc tipurile de activități pentru care au fost desemnați la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt liberi de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și, în special, liberi de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.

(6) Un serviciu tehnic este capabil să îndeplinească toate tipurile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu art. 57 alin. (1), demonstrând, așa cum a solicitat autoritatea de omologare care l-a desemnat, că dispune de:

a) personal care are cunoștințele necesare, cunoștințe tehnice și formare profesională specifice și care are experiență suficientă și adecvată pentru a-și îndeplini sarcinile;

b) descrierea procedurilor relevante pentru tipurile de activități pentru care dorește să fie desemnat, garantând transparența și reproductibilitatea acestor proceduri;

c) procedurile necesare pentru desfășurarea tipurilor de activități pentru care dorește să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei utilizate pentru producerea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție; și

d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea în mod corespunzător a sarcinilor legate de tipurile de activități pentru care dorește să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și facilitățile necesare.

În plus, el demonstrează autorității de omologare responsabile cu desemnarea că respectă standardele prevăzute în actele administrative normative emise în temeiul art. 59, relevante pentru categoriile de activități pentru care este desemnat.

(7) Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare. Aceștia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați.

(8) Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile pe care le desfășoară, cu excepția cazului în care răspunderea revine, în conformitate cu legislația națională, statului în care își are sediul sau în cazul în care statul este direct responsabil de evaluarea conformității.

(9) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentei legi sau al oricărei dispoziții de punere în aplicare a prezentei legi, mai puțin față de autoritatea de omologare care l-a desemnat sau atunci când acest lucru este impus de legislație. Drepturile de autor sunt protejate.

Articolul 56. Sucursalele și subcontractanții serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu art. 57 alin. (1) sau pot delega aceste activități unei sucursale, doar cu aprobarea autorității de omologare care le-a desemnat.

(2) În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează anumite sarcini legate de tipurile de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o sucursală, acesta se asigură că subcontractantul sau sucursala îndeplinește cerințele prevăzute la art. 55 și informează autoritatea de omologare care l-a desemnat în acest sens.

(3) Serviciile tehnice își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de oricare dintre subcontractanții sau sucursalele lor, oriunde ar fi acestea stabilite.

(4) Serviciile tehnice pun la dispoziția autorității de omologare care le-a desemnat documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale sucursalelor și privind sarcinile îndeplinite de acestea.

Articolul 57. Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele patru categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:

a) categoria A: servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate în prezenta lege și în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi;

b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezenta lege și în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;

c) categoria C: servicii tehnice care evaluează și monitorizează cu regularitate procedurile producătorului de control al conformității producției;

d) categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.

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

Articolul 58. Serviciile tehnice interne acreditate ale producătorului

(1) Serviciul tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat doar pentru activitățile de categoria A cu privire la cerințele tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act administrativ normativ emis în temeiul prezentei legi. Serviciul tehnic respectiv constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii și nu este implicat în proiectarea, producerea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.

(2) Un serviciu tehnic intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:

a) pe lângă faptul că este desemnat de autoritatea de omologare, acesta este acreditat și de organismul național de acreditare, astfel cum este prevăzut de

prevederile Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității și în conformitate cu standardele și procedurile prevăzute la art. 59;

b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii din care fac parte, ceea ce asigură imparțialitatea lor și o demonstrează față de organismul național de acreditare;

c) nici serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați;

d) serviciul tehnic intern acreditat prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte.

(3) Întreprinderea din care face parte serviciul tehnic intern acreditat sau organismul național de acreditare furnizează autorității de omologare care l-a desemnat, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia.

Articolul 59. Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice

Pentru a se asigura că serviciile tehnice îndeplinesc aceleași standarde ridicate de performanță, autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere emite acte administrative normative în ceea ce privește standardele pe care trebuie să le respecte serviciile tehnice, precum și procedura de evaluare a acestora, în conformitate cu art. 60, și acreditarea lor, în conformitate cu art. 58.

Articolul 60. Evaluarea competențelor serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea întocmește un raport de evaluare prin care demonstrează că serviciul tehnic candidat a fost evaluat în ceea ce privește respectarea cerințelor din prezenta lege și actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi. Acest raport poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.

(2) Evaluarea care stă la baza raportului menționat la alin. (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act administrativ normativ emis în temeiul art. 59. Raportul de evaluare este revizuit cel puțin o dată la trei ani.

(3) Autoritatea de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu art. 57 alin. (2), documentează conformitatea printr-o evaluare efectuată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.

(4) Un serviciu tehnic intern acreditat respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol.

Articolul 61. Modificări ale desemnărilor

(1) În cazul în care autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta lege sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor.

(2) În caz de restricționare, suspendare sau retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea ia măsurile necesare pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie tratate de un alt serviciu tehnic, fie sunt puse la dispoziția autorității de omologare însărcinate cu desemnarea sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora.

Articolul 62. Contestarea competenței serviciilor tehnice

(1) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoieli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.

(2) Autoritatea competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate în mod confidențial.

Articolul 63. Obligații privind activitatea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice desfășoară tipurile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea și în conformitate cu procedurile de evaluare și de încercare prevăzute în prezenta lege și în actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi.

Serviciile tehnice supraveghează încercările sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologare sau pentru inspecțiile specificate în prezenta lege sau într-unul dintre actele administrative normative emise în temeiul prezentei legi, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate în mod corespunzător de autoritatea de omologare.

(2) Serviciile tehnice iau, în orice moment, următoarele măsuri:

a) permit autorității de omologare să asiste serviciul tehnic în cursul evaluării conformității, după caz; și

b) fără a aduce atingere art. 55 alin. (9) și art. 64, furnizează autorității de omologare informațiile care pot fi solicitate cu privire la categoriile lor de activități care intră sub incidența prezentei legi.

(3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezenta lege, acesta informează autoritatea de

omologare pentru ca autoritatea de omologare să solicite producătorului să ia măsurile corective adecvate și, ulterior, să nu elibereze un certificat de omologare de tip până când nu au fost luate măsurile corective necesare, solicitate de autoritatea de omologare.

(4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității producției, după eliberarea certificatului de omologare de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele autorității de omologare constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu mai respectă prezenta lege, acesta informează, în consecință, autoritatea de omologare. Autoritatea de omologare ia măsurile necesare, astfel cum este prevăzut la art. 27.

Articolul 64. Obligații privind informarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice informează autoritatea de omologare cu privire la:

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

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

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

(2) La cererea autorității de omologare, serviciile tehnice furnizează informații privind activitățile care fac obiectul desemnării, precum și privind orice altă activitate desfășurată, inclusiv activitățile și subcontractările transfrontaliere.

Capitolul XVII
SANCȚIUNI

Articolul 65. Sancțiuni

(1) În cazul încălcării prezentei legi și a actelor administrative normative emise în temeiul prezentei legi de către operatorii economici sunt aplicate sancțiuni. Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și disuasive.

(2) Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ, în special:

a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare de pe piață;

b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau privind conformitatea în funcționare;

c) disimularea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în service, refuzarea sau retragerea omologării de tip;

d) utilizarea dispozitivelor de manipulare;

e) refuzul de a permite accesul la informații;

f) punerea la dispoziție pe piață de către operatorii economici de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care trebuie să facă obiectul omologării, dar care nu sunt omologate sau falsificarea de către aceștia de documente sau marcaje în acest scop.

Capitolul XVIII
DISPOZIȚII FINALE

Articolul 66. Dispoziții finale

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de 48 de luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Guvernul, în termen de 24 de luni de la data publicării prezentei legi:

a) va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege;

b) va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezenta lege.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de Lege privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare Proiectul de Lege privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Prezentul proiect este elaborat în scopul asigurării cadrului normativ național cu reglementări tehnice aplicabile domeniilor reglementate, potrivit anexei nr. 2 al Legii nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor. Normele statuate la art. 10 și 17 al legii menționate indică expres obligativitatea asigurării conformității produsului cu reglementările tehnice, cu scopul de a preveni introducerea pe teritoriul Republicii Moldova a produselor care prezintă un risc grav pentru interesele publice menționate la art. 1 alin. (1) sau care nu corespund cerințelor reglementărilor tehnice aplicabile. Astfel, se urmărește crearea unei piețe interne în vederea armonizării caracteristicilor în materie de siguranță ale vehiculelor agricole și forestiere. Prin urmare, prevederile Legii privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere noi, vor îmbunătăți funcționarea pieței prin consolidarea supravegherii acesteia în ce privește produsele care cad sub incidența reglementărilor tehnice ce transpun legislația Uniunii Europene, pentru a garanta că numai produsele conforme care îndeplinesc cerințele de garantare a unui nivel ridicat de protecție a mediului înconjurător sau sănătății publice sau nu prezintă un risc grav pentru siguranța la locul de muncă, precum sănătatea și siguranța în general, protecția consumatorilor, sunt puse la dispoziție pe piață. Având în vedere prevederile art. 173 din Acordul de Asociere între RM, pe de o parte, și UE și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014, potrivit căruia Republica Moldova urmează să întreprindă măsurile necesare pentru a asigura în mod progresiv conformitatea cu obiectivele Uniunii Europene în materie de reglementări tehnice, standarde, acreditare, evaluarea conformității, sistemul de supraveghere a pieței, și se angajează să urmeze principiile și practica prevăzute în acquis-ul relevant al Uniunii Europene. Conform angajamentelor asumate prin Acordul de Asociere RM-UE (Pg. AA – Art. 173 alin. (1), art. 174, Anexa XVI) Regulamentul UE 167/2013 urmează să fie transpus în legislația națională conform Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 306/2025, în Clusterul 2, Capitolul I la acțiunea nr. 18 se prevede elaborarea respectivului proiect, care ar asigura conformarea produselor prin omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
În Republica Moldova, piața tractoarelor agricole și forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate nu a constituit subiectul unei reglementări dedicate. Unele elemente mai generale, parțial aferente reglementării pieței tractoarelor, remorcilor și echipamentelor remorcate agricole/forestiere au fost abordate parțial în actele legislative și normative analizate în continuare: Legea nr. 20/2016 cu privire la standardizarea națională, Legea nr. 420/2006 privind activitatea de reglementare tehnică, Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, Legea nr. 422/2006 privind securitatea generală a produselor, Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, Hotărârea Guvernului nr. 607/1999 și Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999. Obiectivul este asigurarea unui nivel ridicat de siguranță în funcționare, de siguranță la locul de muncă și de protecție a mediului, prin armonizarea cerințelor tehnice și normele de mediu aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la omologarea de tip. Proiectul stabilește principiul conform căruia vehiculele trebuie proiectate, construite și asamblate astfel încât să se minimizeze riscul de rănire a ocupanților vehiculului și a altor participanți la procesul tehnologic. În acest scop, este nevoie ca fabricanții să se asigure că vehiculele respectă cerințele relevante stabilite în prezenta lege. Aceste prevederi vor include, cerințe cu privire la integritatea structurală a vehiculelor, sisteme care să ajute la controlul vehiculelor de către conducători, sisteme care să asigure conducătorilor vizibilitate și informații cu privire la starea vehiculelor și zona înconjurătoare, sisteme de iluminare a vehiculelor, sisteme de protecție a ocupanților vehiculelor, exteriorul vehiculelor și accesoriile acestora, masele și dimensiunile vehiculelor, precum și pneurile vehiculelor. Implementarea sistemului de omologare urmărește următoarele rezultate: - vehiculele produse sau importate și plasate pe piață corespund cerințelor tehnice aplicabile;

- la asamblarea și producerea vehiculelor se utilizează piese de schimb și echipamente omologate;
- piața vehiculelor agricole și forestiere este supravegheată conform cerințelor tehnice de plasare și punere în exploatare.

Legea nr. 20/2016 cu privire la standardizarea națională stabilește cadrul legal pentru organizarea activității de standardizare națională. Conform Legii, aplicarea unui standard moldovenesc poate deveni obligatorie, în totalitate sau în parte numai printr-un act normativ în care se face referință directă la acest standard, în cazul în care considerentele de ordin public, de protecție a vieții, a sănătății şi a securității oamenilor, a mediului şi a intereselor consumatorilor fac necesară o astfel de măsură. Aceste prevederi sunt aplicate la elaborarea reglementărilor tehnice, conform art. 7 din legea nr. 420/2006 privind activitatea de reglementare tehnică. Prevederile alin. (3) al art. 14: „Aplicarea unui standard moldovenesc poate deveni obligatorie pentru părţile care declară conformitatea cu acest standard printr-un contract, marcă, declarație, certificat sau orice altă formă.", în conexiune cu prevederile alin. (4) al art. 7 din legea nr. 420 din 22.12.2006 privind activitatea de reglementare tehnică, asigură evaluarea veridică a conformității produselor vizate, precum și o supraveghere eficientă a pieței acestor produse, asigurând posibilitatea de identificare și urmărire a produsului și la diferite etape a ciclului de viață (ante – plasare pe piață/punere în funcțiune, post – plasare pe piață/punere în funcțiune).

Legea 20/2016 a abrogat Legea 590/1995 cu privire la standardizare. Prin excluderea noțiunii de "standard de firmă" și în absența unor reglementări tehnice în condițiile Legii 420/2006, producătorii vehiculelor agricole și forestiere din Republica Moldova sunt plasați într-un vid de reglementare ce nu permite respectarea cerințelor de fond față de vehiculele agricole: cerințe privind siguranța în funcționare, cerințe pentru siguranța la locul de muncă și cerințe pentru performanța de mediu. Totodată, în lipsa unei reglementări tehnice, producătorii de vehicule agricole și forestiere sunt plasați în afara supravegherii de stat de specialitate.

Legea nr. 420/2006 privind activitatea de reglementare tehnică, stabilește cerințele generale față de conținutul și modul de elaborare, publicare și aplicare a reglementărilor tehnice pentru a asigura transparența procesului de reglementare și circulația liberă a produselor și serviciilor, stabilește drepturile și obligațiile autorităților de reglementare, precum și cerințele față de supravegherea pieței în scopul protecției pieței interne de produsele periculoase, falsificate şi neconforme cerințelor prescrise și/sau declarate. Legea stabilește cerințele generale pentru modul de elaborare și conținutul reglementărilor tehnice, definește drepturile, obligațiile și atribuțiile autorităților de reglementare, principiile, modalitățile de supraveghere a pieței. Legea plasează accentele activității de reglementare tehnică pe asigurarea securității produselor pentru viața şi sănătatea oamenilor, pentru regnul animal, cel vegetal și pentru mediul ambiant, în vederea protecției intereselor consumatorilor, inclusiv pentru prevenirea practicilor susceptibile să inducă în eroare pe aceștia, precum și pentru alte considerente de ordin public.

Ținând cont de faptul că reglementările tehnice trebuie să conțină procedurile de evaluare a conformității, precum și pentru asigurarea securității în vederea protecției intereselor consumatorilor, alin. (2) al art. 3 statuează, pentru domeniile reglementate în care există legislație de armonizare a Uniunii Europene, reglementările tehnice naționale transpun această legislație. Lista domeniilor reglementate este prevăzută în anexa nr. 3 la Legea nr. 235 din 1 decembrie 2011 privind activitățile de acreditare și evaluare a conformității." Conform art. 7, reglementările tehnice urmează a face referințe la standardele moldovenești ceea ce va conferi prezumpția de conformitate cu cerințele esențiale.

Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, stabilește cadrul legal pentru activitatea de acreditare a organismelor de evaluare a conformității, realizată cu titlu obligatoriu sau voluntar, pentru punerea la dispoziție a produselor pe piață şi pentru activitatea de evaluare a conformității, indiferent de faptul că această evaluare este obligatorie sau nu la produsele introduse pe piață și/sau utilizate în Republica Moldova.

Evaluarea conformității se efectuează cu titlu obligatoriu doar pentru domeniile reglementate, precum şi pentru produsele neincluse în domeniile din anexa nr. 3 al Legii, pentru care există cerințe prevăzute în reglementările tehnice respective. Tractoarele, remorcile și echipamentele remorcate nu fac parte, la moment, din lista domeniilor reglementate, evaluarea conformității lor fiind efectuată cu titlu voluntar. Conform art. 17, evaluarea conformității cu titlu voluntar se realizează prin certificare, inspecție, încercare sau combinațiile lor şi nu se impune prin reglementări tehnice. Lipsa unui cadru de reglementare clar determină absența unui organism de certificare ce ar atesta conformitatea produselor supuse evaluării conformității cu cerințele esențiale aplicabile.

Legea nr. 422/2006 privind securitatea generală a produselor, stabilește cadrul legal general pentru asigurarea securității produselor plasate pe piața Republicii Moldova. Prevederile legii se aplică tuturor produselor în măsura în care nu există reglementări tehnice specifice privind securitatea produselor respective. Totodată, în cazul în care securitatea produselor este acoperită de reglementări tehnice specifice, legea se aplică numai pentru aspectele și riscurile sau categoriile de riscuri neacoperite de reglementările tehnice specifice.

Potrivit datelor statistice se constată că, piața vehiculelor agricole și forestiere este formată din importuri care sunt realizate din diferite țări și anume, în cea mai mare parte din Belarus, China, India, Turcia, Japonia și state ale Uniunii Europene, conform datelor Serviciului Vamal prezentate în tabelul de mai jos:

Țara de import	Anul 2020, unități tractoare	Ponderea %	Anul 2021, unități tractoare	Ponderea %	Anul 2022, unități tractoare	Ponderea %	Anul 2023, unități tractoare	Ponderea %	Anul 2024, unități tractoare	Ponderea %
Țări UE	317	**15**	378	**14**	788	**23**	401	**16**	407	**13**
Belarus	380	**18**	649	**24**	602	**18**	245	**10**	198	**6**
China	675	**33**	1240	**46**	1496	**45**	1036	**41**	1454	**47**
Turcia	132	**6**	115	**4**	25	**0,74**	120	**5**	79	**3**
India	28	**1**	142	**5**	179	**5**	167	**7**	38	**1**
Japonia	484	**24**	158	**6**	73	**2**	527	**21**	894	**29**
Irlanda	0	**0,0**	5	**0,19**	184	**5**	44	**2**	3	**0,1**
Ucraina	4	**0,2**	9	**0,33**	8	**0,24**	1	**0**	17	**0,5**
SUA	3	**0,1**	0	**0**	0	**0**	2	**0**	1	**0,03**
Elveția	0	**0,0**	1	**0,04**	5	**0,15**	1	**0**	0	**0,0**
Marea Britanie	27	**1,3**	0	**0**	1	**0,03**	0	**0**	0	**0,0**
Coreia de Sud	8	**0,4**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0	**0,0**
Total	**2058**		**2697**		**3361**		**2544**		**3091**	

În perioada anului 2022 în Republica Moldova au fost asamblate tractoare din categoria „T2” fără a fi omologate de SRL Agropiese TGR Grup. Numărul de tractoare asamblate a constituit 36 unități tractoare de marca Belarus 82.1 și 42 unități tractoare Belarus 820, cu o cifră de afacere de circa 32 mln lei MD. Din motive economice și lipsa unui cadrul normativ a încetat asamblarea acestora.

Totodată, există producătorul Î.C.S. „BECK CIMIŞLIA” S.R.L. care produce părți componente pentru vehicule interschimbabile din categoria „R”, care în perioada 2019-2023 a produs părți și componente pentru export și piața internă, conform tabelului:

Anul 2019 părți și componente pentru export, un.	Anul 2019 Remorci pentru piața internă, un.	Anul 2020 părți și componente pentru export, un.	Anul 2020 Remorci pentru piața internă, un.	Anul 2021 părți și componente pentru export, un.	Anul 2021 Remorci pentru piața internă, un.	Anul 2022 părți și componente pentru export, un.	Anul 2022 Remorci pentru piața internă, un.	Anul 2023 părți și componente pentru export, un.	Anul 2023 Remorci pentru piața internă, un.
28	0	52	1	44	3	43	2	33	1

Legea 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, stabilește norme și proceduri pentru agenți economici cu privire la produsele care fac obiectul anumitor reglementări tehnice, precum și un cadru de cooperare a autorităților de supraveghere a pieței cu agenții economici, și un cadru pentru controalele privind produsele care intră pe

piața Republicii Moldova. Conform alin. 7 al art. 2, supravegherea pieței în ceea ce privește autovehiculele și remorcile acestora, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective, aeronavele și echipamentele din domeniul aeronautic, mijloacele de transport navale se efectuează conform reglementărilor tehnice ce transpun legislația Uniunii Europene, care stabilesc dispoziții specifice privind supravegherea pieței cu același obiectiv. Conform anexei nr. 2 la Lege, drept autoritate de reglementare este desemnat Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, cu mențiunea că drept autoritate de supraveghere a pieței va fi desemnată o instituție din subordinea Ministerului.

Hotărârea Guvernului 607/1999 cu privire la Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică "Intehagro" al Ministerului Agriculturii şi Industriei Prelucrătoare, prin care Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică „Intehagro” a fost desemnată în calitate de autoritate de supraveghere a stării tehnice a tractoarelor, remorcilor și a utilajelor în sensul asigurării siguranței și inofensivității în procesul utilizării lor. Hotărârea stabilește atribuțiile funcționale, obligațiile și drepturile inspectorilor responsabili de supravegherea tehnică.

Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor şi introducerea testării a autovehiculelor şi remorcilor acestora, prin care au fost aprobate regulamentul cu privire la Registrul de stat al transporturilor, regulile de înmatriculare a mijloacelor de transport, și regulile de testare tehnică obligatorie a autovehiculelor şi remorcilor acestora. Hotărârea Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, ce reglementează aspectele referitoare la securitatea în trafic a vehiculelor prin efectuarea verificării tehnice periodice a vehiculelor participante la trafic.

Unificarea legislației la nivelul Uniunii Europene a fost de a garanta libera circulație a produselor, astfel ca aceste să asigure că respectă cadrul normativ și, prin urmare, îndeplinesc cerințele care garantează un nivel ridicat de protecție a intereselor publice, precum sănătatea și siguranța în general, sănătatea și siguranța la locul de muncă, protecția consumatorilor, protecția mediului, a siguranței publice și a oricăror alte interese publice protejate de legislația respectivă. Asigurarea aplicării cu strictețe a unor astfel de cerințe este esențială pentru protecția adecvată a acestor interese și pentru a crea condiții în care să fie stimulată concurența loială pe piața mărfurilor.

Cadrul normativ național nu identifică reglementări tehnice potrivit cărora se stabilește conformitatea vehiculelor agricole și forestiere, remorcilor acestora, interschimbabilelor, cât și modul de supraveghere a pieței. Ajustarea reglementărilor naționale conform standardelor instituite la nivelul Uniunii Europene vor contribui atât la siguranța și protecția vieții umane, cât și la protecția drepturilor consumatorilor.

De remarcat că, odată ce normele naționale vor institui reglementări tehnice identice celor vizate în actele Uniunii Europene, vor fi create premise pentru accesul producătorilor autohtoni la piața Uniunii.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul stabilește că tractoarele, remorcile, interschimbabilele și componentele acestora pot fi puse pe piață, înmatriculate sau sunt puse în exploatare numai dacă sunt omologate și însoțite de un certificat de conformitate, care confirmă că acestea asigură un nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de siguranță la locul de muncă și nu pun în pericol sănătatea și siguranța persoanelor, și îndeplinesc cerințele aplicabile stabilite.

Omologarea de tip pentru întregul vehicul, include următoarele proceduri:

(a) omologarea de tip în etape succesive;

(b) omologarea de tip într-o singură etapă;

(c) omologarea de tip mixtă.

Omologarea de tip pentru stadiul final se acordă numai după ce autoritatea de omologare a verificat că vehiculul omologat în stadiul final satisface, la momentul respectiv, toate cerințele tehnice aplicabile. Aceasta cuprinde o verificare a documentelor pentru toate cerințele prevăzute în omologarea de tip pentru un vehicul incomplet acordată în cadrul unei proceduri multietapă, chiar dacă este acordată pentru o categorie sau o subcategorie diferită de vehicul.

Omologarea de tip se acordă numai după ce au fost verificate măsurile privind conformitatea producției și îndeplinește cerințele aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

La introducerea pe piață sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele minime aprobate de organul de specialitate.

Pentru asigurarea procesului de omologare Guvernul urmează să instituie sau să desemneze autoritatea de omologare competentă în materie de omologare, precum și autoritatea de supraveghere a pieței competentă în materie de supraveghere a pieței.

În scopul desfășurării activități sale, autoritatea de omologare poate desemna un serviciu tehnic.

Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele patru categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:

- categoria A: servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate;

- categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate;
- categoria C: servicii tehnice care evaluează și monitorizează cu regularitate procedurile producătorului de control al conformității producției;
- categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.

Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre cele patru activități.

Totodată, luând în considerare că anumite sarcini pot fi îndeplinite numai de producător, este necesar să se facă distincția clară între producător și operatorii economici. De asemenea, este necesar să se facă o distincție clară între importator și distribuitor, deoarece importatorul introduce produse din țări străine. Astfel, importatorul ar trebui să se asigure că respectivele produse sunt conforme cu cerințele aplicabile din Republica Moldova. Este necesar să se garanteze că produsele identificate care intră pe piața internă sunt conforme cu toate cerințele tehnice aprobate. Prin urmare, sunt prevăzute dispoziții care să impună importatorilor obligația de a se asigura că produsele pe care le introduc pe piață internă corespund cerințelor aplicabile și că nu introduc pe piață produse care nu îndeplinesc cerințele respective sau prezintă riscuri. Nu în ultimul rând pentru a contribui la protecția mediului sunt prevăzute reglementări de performanța de mediu care reglementează emisiile de gaze de eșapament ale motoarelor și poluarea fonică.

În același timp, proiectul stabilește în sarcina producătorilor a obligației de acces la informație necesare comercianților și reparatorilor autorizați în cadrul activităților acestora. În sensul legii, prin reparatori autorizați, urmează a se înțelege acei reparatori ai vehiculelor ale căror producător le-a recunoscut competența de a efectua reparația acestor vehicule.

Proiectul propus vizează și procedura de notificare pentru organismele de evaluare a conformității și modul de supraveghere a pieței.

De asemenea, în textul proiectului sunt inserate faptele a căror săvârșire va fi sancționată. Cu toate acestea, având în vedere specificul legislației naționale, sancțiunile pentru aceste fapte vor fi propuse Ministerului Justiției pentru a fi incluse în Codul contravențional sau Codul penal în funcție de gravitatea lor.

În același timp este necesar de făcut precizarea că referințele la actele ce urmează a fi adoptate în temeiul viitoare legi cuprind atât hotărâri de Guvern, cât și acte administrative normative emise de autoritatea competentă de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere.

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

Opțiunea „a nu face nimic”, care constă în a păstra situația existentă de supraveghere a pieței, care va menține mecanismul considerat insuficient limitat în instrumente instituționale pentru a asigura un nivel ridicat de produse conforme cu cerințele reglementărilor tehnice.

În cazul inacțiunii din partea statului, aceasta va avea ca rezultat stagnarea îmbunătățirii domeniului de supraveghere a pieței care se va evidenția prin și nealinierea la cerințe unice pe piața internă:
- menținerea prezumției cetățenilor în calitate de consumatori precum că, statul nu poate să asigure că produsele plasate pe piață sunt sigure sau conforme cu cerințele reglementărilor tehnice;
- domeniul de aplicare al legii va acoperi doar parțial domeniul de aplicare prevăzut de actul normativ european. Astfel unele domenii/ categorii de produse nevizate de lege vor rămâne în continuare în afara domeniului legii;
- neperfecționarea sistemului de supraveghere a pieței va duce la apariția unor bariere netarifare în circuitul produselor;
- lipsa unei conlucrări sistemice și permanente în cadrul sistemului de supraveghere a pieței.

Alte opțiuni alternative nu au fost analizate, deoarece organul de specialitate care să aprobe condițiile tehnice și care să garanteze un nivel ridicat de protecție a intereselor publice, precum sănătatea și siguranța în general, protecția consumatorilor, protecția mediului nu există, la moment, pe teritoriul Republicii Moldova.

Produsele vizate sunt importate și potrivit datelor prezentate mai sus arată o fluctuație la import cu anumite creșteri de interes a domeniului. În acest sens, este important de a interveni în cel mai scurt timp pentru protejarea mediului, a siguranței publice și a oricăror alte interese publice.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Implementarea prevederilor proiectului de lege în Republica Moldova va fi asigurată printr-o combinație de mecanisme de monitorizare și control, inclusiv:
- desemnarea unei entități responsabile pentru efectuarea verificărilor vehiculelor agricole și forestiere, precum și a componentelor acestora;
- efectuarea operațiunilor de verificare prin intermediul serviciilor tehnice desemnate de către autoritatea de omologare și sau contractate pentru executarea lucrărilor de testare a vehiculelor agricole sau forestiere, precum și, componentelor acestora în dependență de omologarea solicitată de „tip” sau „individuală”. Este necesar de precizat că termenul de

„desemnare” a serviciilor tehnice în textul proiectului are sensul de „recunoaștere” în sensul articolului 14^2 litera b) din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității;
- monitorizarea vehiculelor agricole și forestiere în procesul punerii în exploatare la data înmatriculării acestora;
- Colaborare cu autoritățile vamale pentru prevenirea importurilor neconforme.
- Monitorizarea vamală: Serviciul Vamal al Republicii Moldova va lucra îndeaproape cu autoritatea de supraveghere a pieței pentru monitorizarea vehiculelor agricole și forestiere importate, asigurându-se că acestea intră pe piață respectând cerințele înainte de a fi puse în vânzare.
Activitățile de supraveghere a pieței se vor desfășura în procesul punerii în exploatare a vehiculelor agricole și forestiere la data înmatriculării acestora.
În baza reclamațiilor, asigurarea verificării conformității vehiculelor agricole sau forestiere prin intermediul serviciilor tehnice desemnate și sau contractate pentru executarea lucrărilor de testare a vehiculelor agricole sau forestiere, precum și, componentelor acestora.
Acțiuni corective: În caz de nerespectare, autorității de supraveghere a pieței i se va acorda autoritatea de a emite avertismente, de a cere aplicarea amenzi și, dacă este cazul, de a scoate de pe piață produsele neconforme.
Penalități și sancțiuni pentru nerespectare: Amenzile contravenționale, rechemarea produselor sau interdicțiile vor fi impuse pentru încălcări.
Conștientizarea publicului și implicarea părților interesate: Organizarea consultărilor și implicarea părților interesate în procesul de reformă, acțiuni de informare a părților interesate și al beneficiarilor finali – producătorii agricoli, pentru a crește gradul de conștientizare cu privire la reglementările comunitare.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Suma estimată pentru organizarea activității de omologare și de supraveghere a pieței constituie 3 461,8 mii lei, care urmează a fi acoperită din contul și în limitele alocațiilor bugetului de stat, precum și din asistența tehnică externă disponibilă. Costurile definitive vor fi precizate la etapa desemnării autorității de omologare și a serviciului tehnic.
Acțiunile planificate includ:

- Instituirea sau desemnarea unei autorități responsabilă de omologarea și supravegherea pieței, în vederea dezvoltării capacității instituționale și instruirea personalului pe domeniul omologării și supravegherea pieței (2 088,4 mii lei);
- Desemnarea unei entități care va exercita atribuțiile serviciului tehnic (75,2 mii lei);
- Dotarea Serviciului tehnic cu instrumente și utilaje de control, pentru asigurarea testării vehiculelor agricole și forestiere precum și componentele acestora, în scopul determinării conformității (1 200 mii lei);
- Acreditarea serviciului tehnic, conform prevederilor Legii nr.235/2011 (98,2 mii lei).

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Producătorii, operatorii economici, importatorii, distribuitorii de vehicule agricole și forestiere care importă tractoare din statele cu care Republica Moldova a încheiat un acord de recunoaștere reciprocă nu vor fi obligați să efectueze omologarea în Republica Moldova, certificatul de omologare emis în statul de origine fiind recunoscut. Impactul proiectului se va resimți în cazul importurilor din state care nu sunt parte a unui astfel de acord, pentru care omologarea urmează a fi efectuată în Republica Moldova.
În scopul determinării impactului asupra sectorului privat au fost analizate prețurile de omologare în România care sunt diferite în dependență de operațiuni și metodele aplicate. În cazul tractoarelor, costul omologării individuale în România (acordate de Registrul Auto Roman-RAR) este de cca. 5 000 – 12 800 lei (include încercări + parte administrativa, in funcție de încercările necesare).
În ceea ce priveşte omologarea de tip, care este o procedura mai complicata atât din punct de vedere administrativ, cît și tehnic. La prima etapa ar trebui să fie cea de creare a unei autorități de omologare de tip, care ar fi recomandabil să fie aceeași cu autoritatea care acorda omologări individuale.
În România, costurile administrative de emitere a unei omologări de tip de către RAR, autoritatea națională de omologare de tip (în care intra și evaluarea inițială a producătorului și conformitatea producției) sunt de cca. 2.500-6.000 euro, în funcție de procedura de omologare selectata.
Ținându-se cont de faptul că, până în prezent nu a fost aplicată o astfel de normă costurile sunt deduse orientativ și acestea includ următoarele operațiuni:
- efectuarea evaluării unui producător nou sau a unui producător existent care depune o cerere de omologare pentru un produs nou sau un domeniu nou de reglementare;
– alocarea numărului de omologare;
– stabilirea necesarului de încercări;
– emiterea comenzii de încercări;
– verificarea îndeplinirii cerințelor tehnice;
– analiza finală a dosarului de omologare şi decizia finală privind acordarea omologării;

– generarea și transmiterea documentului de omologare;
– verificarea periodică a conformității produsului;
– verificarea periodică a valabilității omologărilor de tip acordate.
În cadrul consultărilor cu partea română s-a menționat că, partea tehnica a omologării de tip (încercări) este realizata de servicii tehnice; sunt servicii tehnice complexe (care au dotarea necesara efectuării unui număr mare de încercări de omologare) și servicii tehnice specializate (pentru un număr redus de încercări). Costurile pentru crearea de servicii tehnice complexe sunt extrem de importante (zeci de milioane de euro), care trebuie investiți de o entitate privată sau interesată de acest lucru. România, prin RAR, autoritatea națională de omologare, lucrează cu mai multe servicii tehnice din România sau din alte State Membre UE notificate la Comisia Europeana. RAR are și un serviciu tehnic mediu, în dezvoltare, care nu poate efectua toate încercările necesare pentru omologarea de tip UE completă.
În această ordine de idei, ținem să menționăm că, potrivit datelor din SI Registrul Utilajului Agricol, în anul 2024 au fost înmatriculate în Republica Moldova un număr total de 3 495 de tractoare. Din acest total, 1 682 unități sunt noi cu anul de fabricare 2020 – 18 un., 2021 – 67 un., 2022 – 266 un., 2023 – 603 un. și 2024 -605 un, iar restul 1 813 unități sunt de mâna a doua și cuprinde și reînmatricularea. Din numărul de 1682 tractoare noi doar 138 unități sunt din Comunitatea Europeană, care reprezintă o pondere de circa 9 la sută. Prin urmare, circa 54 la sută din vehiculele înmatriculate în anul 2024 (1 813 unități de mâna a doua și 85 de unități noi cu anul de fabricare 2020–2021) au fost fabricate înainte de anul 2022, majoritatea fiind de mâna a doua și importate din afara spațiului UE, astfel încât, în lipsa unor dispoziții tranzitorii, un număr semnificativ de vehicule ar putea deveni ineligibile pentru înmatriculare, cu efecte asupra activității comerciale și a accesului agricultorilor la tractoare accesibile. Din acest motiv, proiectul urmează să prevadă o perioadă de tranziție, precum și regimul aplicabil vehiculelor de mâna a doua deja aflate în circulație.
În cazul aplicării normelor de reglementare conform actelor delegate una din cerințe față de importatori este plasarea pe piață a vehiculelor agricole și forestiere cu un nivel redus de emisii de gaze nocive și poluare fonică din categoria tractoarelor *din categoriile T2, T4.1 și C2, cu motoarele din intervalul de putere 56- 130 kW care îndeplinesc cerințele etapei IIIB, și care sunt considerate motoare de tranziție, conform definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2016/1628"*.
Motoarele noi importate care urmează a fi instalate pentru propulsia tractoarelor agricole și forestiere, astfel cum au fost definite la art.3 pct.8 din proiectul legii (art.3 pct.8 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013), nu cad sub incidența normelor regulatorii stabilite de Regulamentul (UE) 2016/1628 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră (art. 2 alin. (2) lit. b) din Regulamentul (UE) 2016/1628), cu excepția aplicată doar în sensul introducerii pe piață, înregistrării sau punerii în funcțiune a tractoarelor din categoriile T2, T4.1 și C2, cu motoarele din intervalul de putere 56- 130 kW care îndeplinesc cerințele etapei IIIB, și care sunt considerate motoare de tranziție, conform definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2016/1628

4.4. Impactul social

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu instituie noi operațiuni de prelucrare a datelor cu caracter personal. Datele de identificare a solicitanților de omologare se prelucrează exclusiv în scopul emiterii documentelor de omologare, în condițiile Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul are un impact neutru din perspectiva echității și egalității de gen, cerințele de omologare și de supraveghere a pieței fiind aplicabile în mod egal tuturor operatorilor economici și utilizatorilor, indiferent de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Proiectul urmărește ca vehiculele agricole și forestiere, componentele acestora să fie puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare, doar dacă nu pun în pericol sănătatea și siguranța persoanelor și să îndeplinească cerințele aplicabile stabilite, inclusiv cu respectarea progreselor tehnologice, care vizează îmbunătățirea performanțelor de mediu, astfel încât emisiile de gaze de eșapament să fie reduse considerabil. La acest capitol vizează doar tractoarele cu o viteză de deplasare mai mare de 40 km/h, respectiv cele din subcategoria „Tb" și anume cele care circulă pe drumul public.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Proiectul va contribui la obiectivele stabilite în vederea protecției pieței urmare a identificării de către autoritate de supraveghere a pieței a unui produs neconform plasat pe piață internă și acesta va fi retras. Totodată, mecanismul dat va fi aplicat și în cazul sesizării din partea autorităților relevante din statele străine.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul de lege transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere.

Obiectivul urmărit de actele europene este de a asigura un nivel ridicat de protecție a sănătății și siguranței umane, și protecția mediului, garantând în același timp funcționarea pieței interne a Uniunii Europene prin stabilirea unor cerințe armonizate pentru produsele vizate.
Actul respectiv nu a fost transpus anterior în cadrul normativ național, în acest sens în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, a fost elaborat tabelul de concordanță pentru actul Uniunii Europene transpus. Prevederile nepreluate din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 sunt cele care vizează exclusiv funcționarea mecanismelor instituționale ale Uniunii Europene (competențele Comisiei, procedura comitetelor, schimbul de informații între statele membre) și, prin urmare, nu sunt aplicabile Republicii Moldova. Gradul de transpunere este reflectat detaliat în tabelul de concordanță.

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

Proiectul de lege creează cadrul normativ necesar aplicării Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere și a actelor delegate.
Actele planificate pentru punerea în aplicare a legii privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere sunt:
- Cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului;
- Cerințele de construcție a vehiculului;
- Cerințele de performanță de mediu și de propulsie;
- Cerințele referitoare la sistemele de frânare ale vehiculului.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul de lege a fost supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea legii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții sunt vizate:
Avizare:
- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Energiei;
- Cancelaria de Stat;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică „Intehagro”.

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de lege a fost remis spre expertizare, la Ministerul Justiției și Centrul Național Anticorupție.
La fel, proiectul a fost transmis spre consultare mediului de afaceri. Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului poate fi accesat pe portalul web oficial al Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare și pe portalul guvernamental
https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14453
https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14998

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de lege a fost supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative. Rezultatele expertizelor menționate supra au fost reflectate în Sinteza la proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

În urma adoptării Legii, Guvernul urmează fie să instituie, fie să desemneze o autoritate de omologare și o autoritate de supraveghere a pieței. În funcție de rezultatul analizei alternativelor menționate, se va impune fie modificarea Hotărârii Guvernului nr. 607/1999 cu privire la Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică "Intehagro" al Ministerului Agriculturii şi Industriei Prelucrătoare, fie abrogarea acesteia.
În același timp, Guvernul urmează să desemneze autoritate de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere, căreia în va reveni sarcina să creeze cadrul normativ secundar prin transpunerea actelor delegate și actele de punere în aplicare:

Regulamentul delegat (UE) 2015/208 al Comisiei din 8 decembrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru vehiculele agricole și forestiere
Regulamentul de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehicule agricole și forestiere
Regulamentul delegat (UE) 2015/68 al Comisiei din 15 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele referitoare la sistemul de frânare al vehiculelor pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere Text cu relevanță pentru SEE
Regulamentul delegat (UE) nr. 1322/2014 al Comisiei din 19 septembrie 2014 de completare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a vehiculelor agricole și forestiere Text cu relevanță pentru SEE
Regulamentul delegat (UE) 2018/985 al Comisiei de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere și ale motoarelor acestora și de abrogare a Regulamentului delegat (UE) 2015/96 al Comisiei.
Pe lîngă transpunerea Regulamentelor UE, autoritate de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere urmează să aprobe clasificarea vehiculelor după categorii ale acestora, clasificare care nu a fost preluată la nivel Lege, întrucît ea se efectuează după parametri tehnici (viteză, măsă, înălțime etc), ceea ce nu este propriu unei Legi. De asemenea, autoritate de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere va elabora și înainta propuneri de modificare a Codului contravențional sau Codului penal.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Cu titlu de măsuri necesare pentru implementarea viitoarei Legi se impune efectuarea unei analize de politici publice privind crearea unei noi autorități de omologare sau desemnarea acesteia din rândul autorităților existente. O situație similară se impune și pentru autoritatea de supraveghere a pieței.
Odată desemnate aceste autorități, apare necesitatea organizării angajării sau instruirii personalului în domeniul acoperit de viitoarea Lege, pentru care se va apela la asistență tehnică.
De asemenea, o problemă organizatorică care urmează a fi soluționată o constituie serviciul tehnic care urmează să asiste autoritatea de omologare în procesul de omologare. Or, acest serviciu tehnic urmează a fi dotat cu utilaj necesar pentru a putea verifica conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu cerințele stabilite prin Lege. Cu toate că în prezent, marea majoritate a vehiculelor, sistemelor, etc. sunt importate din țări în care a fost implementat sistemul de omologare și pentru care Republica Moldova va aplica principiul recunoașterii reciproce (art. 49), aceasta nu exclude necesitatea existenței desemnării unui serviciu tehnic care, în cazul importului din țări terțe care nu au sistem de omologare sau în cazul producției interne, să efectueze încercările necesare pentru omologarea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate.
Nu în ultimul rând, pe termen lung, pentru reducerea costurilor de timp, riscurilor de erori și pentru asigurarea unei surse de date cu privire la implementarea viitoarei Legi, se va impune digitalizarea proceselor de omologare și integrarea cu Sistemul informațional național de informare și comunicare pentru supravegherea pieței, precum și cu alte sisteme informaționale automatizate.

Secretar de Stat **Andrian DIGOLEAN**

SINTEZA
la proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conţinutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Aviz al Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător Nr. 38-78-8744 din 15.08.2025	**1.**	Prevederile alin. (3) al articolului 2 din proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (proiectul) stabilesc, că pentru următoarele tipuri de vehicule, producătorul poate să opteze pentru omologare în conformitate cu prezenta lege sau pentru respectarea normelor naționale relevante: mai departe după text. Prevederile respective sunt discutabile, pot fi calificate ca transpunere mecanică a legislației UE și necesită a fi reformulate. Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, care se transpune prin acest proiect prevede, că pentru următoarele tipuri de vehicule, producătorul poate să opteze pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament sau pentru respectarea normelor naționale relevante mai departe după text (alin. (3) al articolului 2). Se recomandă următoarea formulare: pentru următoarele tipuri de vehicule, producătorul poate să opteze pentru omologare în conformitate cu prezenta lege sau pentru respectarea altor acte normative relevante.	Se acceptă parțial. Textul „normelor naționale relevante” a fost substituit cu textul „actelor normative speciale cu privire la cerințele față de” Norma se regăsește la art. 2 alin. (4) din proiect, ca urmare a renumerotării alineatelor articolului 2.
		Se recomandă de revizuit proiectul și de reformulat toate prevederile, care pot fi calificate ca transpunere mecanică. Spre exemplu: noțiunea „serviciu tehnic”, care se referă la autoritatea de omologare a unui stat membru, noțiunea „metodă de încercare virtuală”, care prevede condițiile tehnice cuprinse într-un act delegat, noțiunea „supravegherea pieței”, care prevede legislația relevantă (art. 3); La cererea justificată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează autorității respective (art. 8), limba oficială a țării (art. 10), limba oficială de stat (art. 11, 12), autoritățile naționale (art. 40), legislația națională (art. 55), eliberat de un organism de acreditare (art. 60).	Se acceptă parțial. În partea de ține de termenul de „legislație relevant”, observăm că în noțiunea de „supravegherea pieței” se menționează „autoritatea națională”. Potrivit definiției noțiunii de „autoritate națională” de la pct. 45) al aceluiași articol aceasta înglobează toate autoritățile cu funcții de supraveghere a pieței, controlul la frontieră, înmatricularea vehiculelor. Prin urmare, termenul „legislația relevantă”, utilizat în noțiunea „supravegherea pieței” cuprinde legislațiile de care sunt

			responsabile autoritățile invocate în noțiunea de „autoritate națională”. Dacă s-ar renunța la acest termen, ar fi necesar de enumerat domeniile de reglementare al actelor normative de care răspund autoritățile naționale, ceea ce ar încărca textul proiectului. În ceea ce privește utilizarea termenului de „autorității respective” la articolul 8 alineatul (4), observăm că acest articol reglementează obligația producătorului în legătură cu produsele *care urmează să fie introduse pe piață sau puse în exploatare* și care nu sunt conforme sau care prezintă risc grav. Ipoteza de la articolul 8 alineatul (4), vizează situația unui produs plasat pe piață sau în exploatare care prezintă risc, situație în care sunt implicate mai multe autorități, care prin proiect, pentru a evita enumerare au fost înglobate într-o singură noțiune. Comentariile sunt valabile și pentru observațiile aduse la articolul 40. În ceea ce privește expresia de „eliberat de un organism de acreditare” de la art. 60 alin. (1), observăm că potrivit articolului 12 alineatul (2) și (4) din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, „În baza îndeplinirii criteriilor de acreditare, indiferent de faptul că acreditarea este utilizată cu titlu obligatoriu sau voluntar, *pot fi acreditate organismele de evaluare* a conformităţii care efectuează activităţi de evaluare a conformităţii, inclusiv de certificare, de inspecţie, de etalonare şi de încercare” și „Decizia de acreditare se adoptă în cazul în care organismul de

			evaluare a conformității solicitant este conform criteriilor de acreditare. Decizia de acreditare se adoptă de Centrul Național de Acreditare. În baza deciziei de acreditare, solicitantului i se eliberează certificat de acreditare (...)". Or, din perspectiva acestei Legi, un serviciu tehnic poate fi acreditat unor cerințe stabilite în standardele de referință, dobândit astfel calitatea de organism de evaluare a conformității
		Sub punctul 27) al articolului 3 prevede noțiunea „autoritate de omologare" înseamnă autoritatea stabilită sau desemnată de către Guvern, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul agricol sau forestier, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea/revocarea sau neacordarea certificatului de omologare, de legătura cu serviciile tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției. Prevederile respective, de asemenea sunt discutabile, deoarece autor al proiectului înaintat în Parlament va fi Guvernul și anume în acest proiect deja trebuie să fie prevăzută autoritatea de omologare. Regulamentul (UE) nr. 167/2013 prevede noțiunea „autoritate de omologare" înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și notificată Comisiei de către statul membru, mai departe după text. Recomandare valabilă și pentru noțiunea „autoritate de supraveghere a pieței" înseamnă o autoritate instituită sau desemnată de către Guvern responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul țării (sub punctul 44)).	Nu se acceptă. Practica indicării în Lege a denumirii unei entități concrete nu este conform principiilor de creație legislativă. Legea trebuie să aibă un caracter general, dar nu unul particular-concret. În același timp, Guvernul are funcția de organiza executarea legii. Or, prin indicarea în Lege a denumirii autorității de omologare, Parlamentul se substituie în funcțiile Guvernului, care trebuie să decidă care autoritate va îndeplini funcțiile autorității de omologare. Precizăm că, în redacția finală a proiectului, noțiunile invocate se regăsesc la art. 3 alin. (1) pct. 1) („autoritate de omologare") și pct. 2) („autoritate de supraveghere a pieței").
		Prevederile alin. (1) al articolului 12 din proiect stabilesc, că la introducerea pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, distribuitorii acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentei legi. Cuvintele „acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentei legi,, pot crea situații de incertitudine și interpretări discreționare și necesită a fi substituie cu cuvintele „respectă prevederile prezentei legi".	Se acceptă parțial. Textul „acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentei legi" a fost substituit cu textul „acționează cu diligența necesară pentru respectarea cerințelor prezentei legi", formulare care exclude interpretările discreționare, păstrând totodată sensul obligației de diligență prevăzut de Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

		La alin. (3) al articolului 16 sunt prevăzute norme de trimitere la Reglementarea tehnică care stabilește cerințe de punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune. Se recomandă concretizarea prevederilor respective referitor la autoritatea, numărul și data adoptării. Sau de prevăzut că așa reglementare tehnică va fi adoptată de Guvern.	Se acceptă. La art. 16 alin. (3) a fost indicat Reglementarea tehnică "Punerea la dispoziţie pe piaţă a echipamentelor electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune", aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 745/2015.
		Prevederile alin. (5) al articolului 16 din proiect stabilesc, că pentru a asigura atingerea unui nivel ridicat de siguranță în funcționare, autoritate competentă de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere emite acte administrative normative, referitoare la cerințele tehnice detaliate pentru elementele vizate la alineatul (2) al prezentului articol, inclusiv proceduri de încercare și valori limită, după caz. Pentru a asigura un nivel mai înalt de predictibilitate și transparență a reglementărilor, se recomandă ca cerințele tehnice respective, inclusiv proceduri de încercare și valori limită, după caz să fie aprobate de Guvern. Recomandare valabilă și pentru alin. (4) al articolului 17, alin. (5) al articolului 18, alin. (8) al articolului 19, alin. (4) al articolului 23, alin. (2) al articolului 24, alin. (6) al articolului 26, alin. (3) al articolului 44, alin. (2) al articolului 52, articolul 59.	Nu se acceptă, întrucît aceste acte normative sunt eminamente tehnice. Cu titlu de exemplu poate servi anexele la Regulamentul UE 2015/68 al Comisiei din 15 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele referitoare la sistemul de frânare al vehiculelor pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere, http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/68/oj, care vizează doar sistemul de frînare. Pe de altă parte, în pofida faptului că aceste acte vor fi emise de autoritatea de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor, această situație nu exclude obligația de consultare, avizare și expertizare cu alte autorități interesate a proiectul, fiind supus acelorași norme ale Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional.
		Prevederile alin. (3) al articolului 18 din proiect stabilesc, că dispozițiile privind categoriile de motoare, limitele emisiilor de gaze de evacuare, ciclurile de încercare, perioadele de durabilitate a emisiilor, cerințele privind emisiile de gaze de evacuare, monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație și efectuarea măsurătorilor și a încercărilor prevăzute pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră în actele normative, se aplică corespunzător. Prevederile referitor la „actele normative„ sunt	Se acceptă parțial. Autorul proiectului a utilizat această tehnică doar în cazul în care Regulamentele UE la care se face referință în Regulamentul 167/2013 nu au fost transpuse încă în legislația Republicii Moldova. Textul alineatului a fost ajustat pentru a fi mai clar.

		incerte și se recomandă concretizarea acestora. Recomandare valabilă și pentru noțiunea „supravegherea pieței”, care prevede legislația relevantă, art. 55 (legislația națională).	
		Prevederile alin. (3) al articolului 34 din proiect stabilesc, că acordarea unei astfel de omologări de tip care reprezintă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații, emisă de autoritate competentă de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere. Prevederile respective, cât și alte prevederi din articolul 34 stabilesc un act permisiv. Menționăm, Regulamentul (UE) nr. 167/2013 prevede că acordarea unei astfel de omologări de tip care reprezintă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Autorizația respectivă se acordă printr-un act de punere în aplicare (art. 35). Se recomandă excluderea articolului 34 din proiect, deoarece articolul 35 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 are aplicabilitate directă și nu necesită a fi transpus.	Nu se acceptă, întrucît Capitolul IX, care cuprinde și articolul 34, reprezintă derogări de la regulile generale de omologare stabilite prin lege. Aceste derogări se justifică prin faptul că pentru tehnologii noi nu sunt concepute încă norme prin care se stabilesc cerințe pentru aceste tehnologii, dar, pe de altă parte, legislația nu trebuie să constituie un impediment pentru implementare în practica a acestora. Or, excluderea acestei norme, va priva producătorii de posibilitatea de a plasa pe piață vehicule sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează noi tehnologii, care sunt incompatibile cu legislația în vigoare.
		Recomandare valabilă și pentru articolul 41, care transpune articolul 42 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și care prevede procedura UE de salvgardare și are aplicabilitate directă. În acest context, se recomandă revizuirea proiectului și excluderea tuturor prevederilor care transpun norme cu aplicabilitate directă (spre exemplu: art. 42, 62).	Nu se acceptă, întrucît articolul 41 alineatul (1) reprezintă un mecanism extrajudiciar de protecție a operatorilor economici împotriva măsurilor dispuse de autoritățile naționale prin care se interzice sau restricționează punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme. Or, în lipsa acestui mecanism, operatorul economic ar fi ținut să conteste măsura în instanța de judecată. Acest mecanism nu este străin celui stabilit în Codul administrativ, potrivit căruia autoritatea ierarhic superioară verifică deciziile împotriva cererilor prealabile. Considerente date sunt aplicabile și observațiilor de articolul 42. În ceea ce privește articolul 62, acesta reprezintă un control ierarhic asupra

			modului de exercitare a atribuțiilor delegate către serviciile tehnice desemnate de către autoritatea de omologare și care este instituit în scopul garantării că acestea sunt independente, iar teste efectuate certifică obiectiv respectarea cerințelor stabilite de Lege.
		Prevederile alin. (1) al articolului 44 din proiect stabilesc, că piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor care sunt esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune și sunt interzise, cu excepția cazului în care aceste piese sau echipamente au fost autorizate de către autoritatea de omologare în conformitate cu articolul 45 alineatele (1), (2) și (4). Prevederile respective pot genera un act permisiv. Reieșind din sensul prevederilor articolului 45 această autorizare are sens de omologare și se recomandă substituirea în articolele 44 și 45 a cuvântului „autorizație” cu cuvântul „acceptare”.	Se acceptă parțial. La art. 44 alin. (1) cuvântul „autorizate” a fost substituit cu cuvântul „acceptate”. La art. 45 termenul „autorizație” a fost păstrat, întrucât acesta desemnează procedura de autorizare propriu-zisă și actul emis de autoritatea de omologare, iar substituirea ar afecta claritatea normei.
		Prevederile alin. (1) al articolului 52 din proiect stabilesc, că producătorii le asigură comercianților și reparatorilor autorizați, precum și operatorilor independenți un acces nediscriminatoriu la informațiile privind întreținerea și repararea vehiculelor prin intermediul paginilor web, utilizând un format standard, de o manieră ușor accesibilă și comodă. Din sensul articolului respectiv reparatorii sunt autorizați de către producător și acest aspect necesită a fi concretizat.	Se acceptă. În Nota de fundamentare s-a inserat următorul text. „În sensul legii, prin reparatori autorizați, urmează a se înțelege acei reparatori ai vehiculelor ale căror producător le-a recunoscut competența de a efectua reparația acestor vehicule”. Totodată, terminologia se va uniformiza în proiect prin utilizarea sintagmei „reparatori acceptați”, potrivit art. 3 alin. (1) pct. 11) și 22).
		Prevederile alin. (1) al articolului 65 din proiect stabilesc, că în cazul încălcării prezentei legi și a actelor normative adoptate în temeiul prezentei legi de către operatorii economici sunt aplicate sancțiuni. Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și disuasive. Reieșind din prevederile respective, cât și din prevederile alineatului (2), care stabilesc tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni, sancțiunile pot avea doar caracter de suspendare, restricționare, retragere unui act permisiv, altor măsuri care să	Nu se acceptă, întrucît aceste tipuri de sancțiuni sunt prevăzute de Regulamentul UE 163/2013 transpus prin proiectul de Lege, iar neincluderea acestuia poate afecta pe viitor eficiența scopului urmărit de proiectul de lege. Totodată, la art. 65 alin. (1) textul „actelor normative” a fost precizat, fiind utilizată sintagma „actelor

		asigure conformarea reglementărilor și evitarea unor prejudicii. Sancțiunile contravenționale se aplică doar la stabilirea vinovăției, care presupune caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii.	administrative normative emise în temeiul prezentei legi".
		Proiectul conține prevederi referitor la omologarea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate și referitor la desemnarea serviciilor tehnice, care vor genera două acte permisive. Legea 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător prevede, că autoritățile emitente sunt în drept, în limita atribuțiilor prevăzute de lege, să solicite/să elibereze şi să invoce persoanelor care desfășoară activitate de întreprinzător şi/sau angajaților acestora doar actele permisive stabilite în Nomenclatorul actelor permisive. La instituirea (propunerea) unui act permisiv nou este obligatoriu de a examina şi de a propune eliminarea unui sau mai multor acte permisive în vigoare eliberate de aceeași autoritate sau acte care acoperă total sau parțial aceleași riscuri, domenii de reglementare şi/sau de activitate de întreprinzător. Propunerea de completare a nomenclatorului menționat cu orice act permisiv nou va fi însoțită de ajustarea şi de completarea cadrului legislativ în vigoare cu prevederi procedurale şi materiale suficiente pentru ca reglementarea propusă prin actul permisiv să corespundă principiilor şi rigorilor prezentei legi (alin. (2) al art. 4). Un act permisiv poate fi invocat şi/sau aplicat doar după includerea sa în Nomenclatorul actelor permisive şi în portalul guvernamental unic al serviciilor publice (alin. (3) al art. 4). Se recomandă de modificat prevederile proiectului referitor la desemnarea serviciilor tehnice, fiind prevăzută procedura de notificare.	De principiu se acceptă, dar modificările la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător vor fi promovate după ce Guvernul va desemnat autoritatea de omologare. În lipsa acestei desemnări, Anexa nr. 1 va fi incompletă în partea ce ține de autoritatea emitentă. Totodată, observăm că normele materiale și de procedură pentru emiterea certificatului de omologare, acestea sunt descrise cu suficientă detaliere în proiectul de lege. În ceea ce privește desemnarea serviciilor tehnice, observăm că această desemnare nu reprezintă un act permisiv nou, întrucît această desemnare are la bază prevederile actuale ale articolul 14^2 litera b) din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității
		Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ Sub punctul 2.2 necesită a fi completat, fiind prevăzută informația referitor la problemele care se propun a fi soluționate, cauzele care au dus la apariția problemei.	**Se susține**
		Obiectivele urmărite şi soluțiile propuse La acest compartiment se recomandă de stabilit obiectivele, care trebuie să fie legate de problemă. Obiectivele şi rezultatele scontate trebuie expuse în mod măsurabil, realist, cuantificat şi fixat în timp. Este prevăzut, că în textul proiectului sunt inserate faptele ale căror săvârșire vor fi sancționate. Cu toate acestea, având în vedere	**Se susține**

		specificul legislației naționale, sancțiunile pentru aceste fapte vor fi propuse Ministerului Justiției pentru a fi incluse în Codul contravențional sau Codul penal în funcție de gravitatea lor. Abordarea respectivă nu se acceptă și informația dată necesită a fi exclusă, deoarece reieșind din prevederile Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, sancțiunile pot avea doar caracter de suspendare, restricționare, retragere unui act permisiv, altor măsuri care să asigure conformarea reglementărilor și evitarea unor prejudicii. Sancțiunile contravenționale și penale se aplică doar la stabilirea vinovăției, care presupune caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii. În acest sens, este necesar de exclus și informația referitor la amenzi de la sub punctul 4.1.	
		Analiza impactului de reglementare La compartimentul respectiv (p.4.3 Impactul asupra sectorului privat) este prevăzut, că producătorii, operatorii economici, importatorii, distribuitorii de vehicule agricole și forestiere, care nu posedă declarația de conformitate vor resimți impactul proiectului. Ținându-se cont de faptul că, până în prezent nu a fost aplicată o astfel de normă costurile sunt deduse orientativ și acestea pot fi în mărime de 10 000 lei per cerere, care includ următoarele operațiuni: mai departe după text. Menționăm, că prevederile alin. (1) al art. 32 din proiect, stabilesc că în calitate de deținător al unei omologări de tip pentru un vehicul, producătorul eliberează un certificat de conformitate, pe suport de hârtie, care însoțește fiecare vehicul, complet, incomplet sau completat, care a fost produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat. Un astfel de certificat îi este înmânat în mod gratuit cumpărătorului, odată cu vehiculul. Reieșind din prevederile respective, alte prevederi ale proiectului, care transpun Regulamentul (UE) nr. 167/2013, costurile invocate pentru activitățile/operațiunile menționate nu pot fi acceptate, deoarece nu sunt relevante omologării și nu trebuie să fie percepute taxe. De asemenea este prevăzut, că estimând costurile alinierii la cerințele comunitare pe emisii de gaze, pentru a asigura achiziționarea de tractoare a unui număr de 1000 de tractoare	**Se susține.**

		importate, costurile ar crește cu peste 120 mln. lei. Informația respectivă este irelevantă pentru procesul de omologare.	
		Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ La acest compartiment este prezentată informația doar referitor la publicarea anunțului de inițiere a elaborării proiectului și este necesar de prevăzut linkul, prin care poate fi nemijlocit accesat proiectul și Nota de fundamentare. Totodată, se recomandă organizarea consultărilor publice a proiectului și Notei de fundamentare cu reprezentanții mediului de afaceri, fiind expuse rezultatele acestor consultări.	**Se susține.**
Centrul de Armonizare a Legislației Nr. 31/02-126-8838 din 19.05.2025	**2.**	Proiectul național a transpus prevederile referitoare la atribuțiile Comisiei Europene, prin atribuirea acestora în sarcina ,,autorității competente" naționale. Menționăm că, aceste prevederi nu se supun transpunerii directe, urmând a deveni direct aplicabile din momentul aderării la UE, ori potrivit art. 71 din actul UE, competența de a adopta acte delegate aparține exclusiv Comisiei Europene și nu autorităților naționale. Mai mult, proiectul de Lege nu stabilește care este acea autoritate competentă de elaborare a politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere și de emitere a actelor administrative. În cazul în care se optează pentru menținerea acestei noțiuni, este necesar ca proiectul să stabilească în mod expres care instituție are calitatea de ,,autoritate competentă", pentru a asigura previzibilitatea și aplicabilitatea normei. Prin urmare, ținând cont că, aceste prevederi reflectă atribuțiile Comisiei de a adopta acte delegate tehnice, se recomandă excluderea acestora (art. 17 (5), art. 18 (4), art. 19 (6), art. 20 (8) art. 42, art. 43 (5), art. 45 (4), art. 49 (3), art. 61);	Nu se acceptă, întrucît pentru asigurarea executării Legii urmează a fi emise un șir de acte normative administrative ce stabilesc cerințe față de vehicule agricole, iar competența pentru autorități de a emite aceste acte normative administrative se regăsesc în articolele menționate.
		Potrivit art. 3, pct. 27 din actul UE, „autoritate de omologare" este autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și notificată Comisiei de către statul membru, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau neacordarea certificatului de omologare, de legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției.	**Nu se acceptă.** Practica indicării în Lege a denumirii unei entități concrete nu este conform principiilor de creație legislativă. Legea trebuie să aibă un caracter general, dar nu unul particular-concret. În același timp, Guvernul are funcția de a organiza executarea legii. Or, prin indicarea în Lege a denumirii autorității de omologare, Parlamentul se substituie în funcțiile Guvernului, care trebuie să decidă care

		La fel, potrivit art. 5 din actul UE, se stabilește că „Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare competente în materie de omologare, precum și autoritățile de supraveghere a pieței competente în materie de supraveghere a pieței în conformitate cu prezentul regulament.”. Astfel, proiectul național utilizează repetitiv conceptul de „autoritate de omologare” dar, nu identifică în mod expres instituția națională din RM care exercită această funcție. În lipsa unei desemnări clare în textul legii, există un risc de neclaritate juridică și de dificultăți în aplicarea prevederilor privind atribuțiile, competențele și responsabilitățile acestei autorități. În conformitate cu dispozițiile Regulamentului UE, este imperativ ca actul normativ național să stabilească autoritatea de omologare și, dacă este cazul, să precizeze domeniul său de competență;	autoritate va îndeplini funcțiile autorității de omologare. Pentru un exemplu asemănător a se vedea Legea nr. 105/2024 cu privire la rețeaua de colectare a informațiilor contabile agricole, care prevede desemnarea unei agenții de legătură, fără a indica denumirea sa. Executarea Legii sub acest aspect s-a realizat prin Dispoziția Guvernului nr. 8-d din 29 ianuarie 2025 cu privire la înființarea Comitetului naţional al reţelei de colectare a informaţiilor contabile agricole și desemnarea agenţiei de legătură
		Proiectul național nu a asigurat transpunerea unor norme obligatorii din actul UE, după cum urmează, art. 4 - Dispoziții privind categoriile de vehicule și Anexa I Lista cerințelor în scopul omologării UE de tip a vehiculelor. Acestea, potrivit mențiunilor din Tabelul de concordanță, vor fi transpuse ulterior printr-un alt act normativ național.	Se acceptă parțial. Articolul 4 din Regulamentul UE conține clasificarea vehiculelor după categorii, fiecare categorie distingîndu-se de alta prin parametri tehnici (viteză, măsă, înălțime etc.). Inserarea în Lege a prevederilor ce conțin parametri tehnice prezintă inconveniente, întrucît aceștia pot fi supuși unor modificări frecvente, ceea ce va presupune costuri de timp și resurse pentru promovarea modificărilor în scopul ajustării legii la noile standarde de clasificare a vehiculelor. De aceste considerente, articolul 4 din Regulamentul UE nu a fost preluat, totodată inserîndu-se alineatul (3) în textul articolului 4 prin care se indică că autoritate competentă de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere va stabili clasificarea vehiculelor după categorii ale acestora. Aceleași considerente sunt valabile și pentru observația de la Anexa I, cu precizare că transpunerea în lege al acestei anexe s-ar

			prezenta imposibil și din cauza inexistenței actelor normative menționate în coloana „Referința actului de reglementare”, care urmează a fi adoptate ulterior de autoritatea competentă de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere.
		Totodată, în conformitate cu pct. 28 al Regulamentului privind armonizarea legislativă, aprobat prin HG nr. 1171/2018, proiectul de Lege se va completa la Dispoziții finale și tranzitorii cu o prevedere nouă, care va stabili abrogarea Legii la data aderării RM la UE ori Regulamentul UE va avea aplicabilitate directă.	Nu se acceptă, întrucît potrivit articolului 65 alineatul (2) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, stabilește că abrogarea intervine în următoarele cazuri a) pentru anularea dispoziţiilor dintr-un act normativ care a intrat în conflict cu dispoziţiile altui act normativ de aceeaşi forţă juridică sau de o forţă juridică superioară; b) pentru înlăturarea discrepanţelor şi neclarităţilor; c) pentru degrevarea legislaţiei de normele desuete; d) pentru evitarea paralelismelor în legislaţie. Din textul legii se observă că toate acestei situații intervin ulterior adoptării, dar nu la momentul adoptării. Mai mult articolul 67 alineatul (1) din aceeași Lege dispune că „Abrogarea actului normativ este dispusă printr-un *act separat* de aceeaşi forţă juridică sau de o forţă juridică superioară”. Deci, textul actului normativ nu poate să conțină propria dispoziție de abrogare a sa. Din perspectiva normelor citate, apreciem că prevederile pct. 28 din Regulamentul privind armonizarea legislației sunt contrare prevederilor Legii nr. 100/2017.

		O serie de dispoziții ale actului UE nu constituie obiect al transpunerii, întrucât stabilesc obligații pe seama Comisiei Europene, fie vizează obligații specifice pentru statele membre ale Uniunii Europene și care nu pot fi implementate de către Republica Moldova până la aderarea la UE. Acestea vor fi implementate prin aplicarea directă a actului UE din momentul aderării RM la UE, după cum urmează: art. 18 prima teză, art. 24 (5) – (9), art. 27 (6), art. 32 prima și ultima teză, art. 34 (3), art. 35 (5), art. 36 prima și ultima teză, art. 37 (7) – (9), art. 39 (6), art. 40 (4), art. 41 (2), (6) – (7), art. 42 prima teză, art. 43 (4), art. 44 (3) - (7), art. 45 (2), art. 46 prima și a doua teză și (6) – (7), art. 49 (3), art. 50 (2), art. 53 prima teză și (12) – (13), art. 56, art. 59 (3), art. 62 (3), art. 63, art. 68 – 71, art. 73, art. 76 – 78, Anexa II - limite pentru serii mici și Anexa III - Tabel de corespondență. În vederea respectării cerințelor înaintate față de proiectele de acte normative cu relevanță UE, stabilite de art. 31 din Legea nr. 100/2017 și pct. 33 și 34 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene (în continuare Regulament), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, clauza de armonizare a proiectului național se va expune în următoarea redacție: *„Prezenta Lege transpune parțial (transpune: art. 1 - 3 pct. 1 - 31 și pct. 33; art. 4 - 17 (4); art. 18 (1) - (3); art. 19 (1) - (3) și (5); art. 20 (1) - (7); art. 21 - 24 (1) - (4) și (10); art. 25 - 27 (1) - (5); art. 28 (1) - (5); art. 29 - 34 (1) - (2); art. 35 (1) - (4) și (6) - (7); art. 36 (1) - (2); art. 37 (1) - (6); art. 38 - 39 (1) - (5) și (7); art. 40 (1) - (3); art. 41 (1) - (5) și (8); art. 43 (1) - (3); art. 44 (1) - (2); art. 45 (1), (3) și (5); art. 46 (1) - (2) și (4) - (5); art. 47 - 49 (1) - (2); art. 50 (1); art. 51 - 53 (1) - (11); art. 54 – 55; art. 57 - 59 (1) - (2); art. 60 - 62 (1) - (2) și (4) - (5); art. 64 – 67; art. 72) Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, CELEX:32013R0167, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 60 din 2 martie 2013, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2024/2838 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024”*	**Se acceptă.** Clauza de armonizare a fost modificată

Ministerul Finanţelor Nr. 09/2-03/406/1258 din 23.08.2025	**3.**	**La proiectul de lege** Conform art.3 la proiectul de lege se preconizează instituirea „autorității de omologare”, „autorității de supraveghere a pieței” și „autorității naționale”. Pentru a da o claritate referitor la acest subiect proiectul de lege urmează fi completat cu prevederi noi unde va fi stipulat cadrul juridic de activitate a acestor autorități (statutul, modul și sursa de finanțare). Cu atât mai mult, că în Nota de fundamentare se menționează că funcțiile de omologare a vehiculelor agricole și forestiere vor fi preluate de către ÎSST „Intehagro”, prin crearea în cadrul acestuia a unui serviciu și nu a unei autorități separate.	**Nu se acceptă.** Întrucît acest aspect nu ține de obiectul Legii. Statutul autorității de omologare va fi stabilit de Guvern, responsabil de asigurarea executării Legii. După cum s-a menționat, prin reglementarea detaliată a autorității de omologare, se încalcă competența Guvernului de a asigura executarea legii. Pe de altă parte, prin reglementarea aspectelor invocate de autorul avizului în textul legii, Guvernul va fi limitat în analiza mai multe posibilități de implementare a legii.
		Din art.12, alin.1 urmează de exclus cuvintele „acționează cu grija cuvenită în ceea ce privește cerințele prezentei legi” dat fiind faptul, că structura gramaticală nu este caracteristică expunerii tehnicii legislative.	**Se acceptă parțial.** Termenul „grija” a fost substituit cu termenul „diligență necesară”
		La Nota de fundamentare Conform Capitolului 4.2 din Nota de fundamentare costul implementării proiectului de lege constituie circa 3,4 mil.lei, cu estimarea suplimentară a acestuia la etapa de inițiere a aplicării în practică a prevederilor. În acest sens, menționăm, că autorul urmează să aducă claritate dacă proiectul de lege va avea impact asupra bugetului de stat, ori, ÎSST „Intehagro” este o instituție de stat care activează pe principii de autogestiune și nu este finanțată din sursele bugetului de stat.	Se acceptă. În prezent nu este posibil de efectuat estimările date, întrucît Legea cu privire la instituțiile publice nu este adoptată și nu este clar dacă potrivit noului cadru normativ Inspectoratul va putea fi reorganizat în instituție publică sau, din contra, acesta ar urma să fie reorganizat în autoritate publică, avînd în vedere că potrivit proiectului de Lege cu privire la instituțiile publice, instituțiile publice nu vor putea exercita funcții de supraveghere, cu toate că din perspectiva Codului administrativ este considerată autoritate publică „orice structură organizatorică sau organ instituită/instituit prin lege sau printr-un alt act normativ, care acţionează în regim de putere publică în scopul realizării unui interes public”. În cazul adoptării Legii instituțiilor publice, aceasta va îngrădi posibilitatea ca instituțiile publice să

			acționeze în regim de putere publică, ceea ce va presupune fie reorganizarea instituțiilor publice, fie delegarea atribuțiilor de putere publică de la acestea către autorități. În aceste circumstanțe, costurile de implementare nu vor fi condiționate de proiectul avizat, ci de Legea instituțiilor publice.
		Totodată, din Nota de fundamentare se vor exclude referințele la atribuțiile Serviciului Vamal, dat fiind faptul, că acestea sunt reflectate expres în actele normative ce reglementează activitatea Serviciului.	**Se susține**
Ministerul Afacerilor Interne Nr. 30/ 3120 din 01.09.2025	**4.**	1) În conformitate cu pct. 33 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, clauza de armonizare reprezintă mențiunea obligatorie din proiectul actului normativ sau din actul normativ în vigoare privind transpunerea actului juridic european, care are drept scop facilitarea evidenței progresului de transpunere a legislației UE, prin indicarea gradului de transpunere a actului sau a actelor juridice europene. În acest sens se constată că proiectul transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, fapt care se impune a fi indicat la art. 1 din proiect, anume care elemente structurale din Regulamentul UE sunt transpuse.	**Se susține**
		2) În corespundere cu pct. 34 din Regulamentul menționat, clauza de armonizare se include după preambul și clauza de adoptare a proiectului.	**Se acceptă**
		3) Condescendent, proiectul de lege include un număr foarte mare de noțiuni, preluate în mare parte din Regulamentul nominalizat. Potrivit Indicațiilor metodologice privind regulile de tehnică legislativă ale Ministerului Justiției, actul normativ nu este un dicționar juridic, motiv pentru care, definirea termenilor este justificată doar atunci când, la momentul adoptării, există riscul de interpretări multiple sau când se atribuie un sens diferit de cel uzual.	Nu se acceptă. Întrucît articolul 3, cuprind acelea noțiune necesare pentru înțelegerea textului Legii. Ele au un caracter preponderent tehnic și sunt legate de procedura de omologare. Excluderea lor riscă să genereze confuzii în procesul de aplicare a legii.

		În rest, noțiunile trebuie utilizate în sensul lor juridic sau tehnic comun, fără a aglomera textul legii cu definiții exhaustive. Precizăm că, în contextul armonizării legislației naționale, nu există obligația de a prelua integral terminologia utilizată în actele UE, ci doar de a asigura compatibilitatea cu cerințele de fond. Subsecvent, se sugerează revizuirea noțiunilor prin prisma prevederilor art. 54 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 potrivit căruia în cazul în care se impune utilizarea unor noţiuni sau termeni consacraţi din tratatele internaţionale la care Republica Moldova este parte ori din legislaţia UE, în proiect se asigură corespunderea acestora termenilor sau, respectiv, noţiunilor consacrate din legislaţia naţională. Astfel, pentru a evita rigidizarea textului și eventualele dificultăți în interpretare, se recomandă revizuirea listei de definiții și păstrarea numai a noțiunilor esențiale pentru aplicarea legii.	
		4) La art. 3: a) noțiune expusă la pct. (1) „omologare de tip” este analogică cu noțiunea prevăzută la alin. (7), fapt pentru care, una din ele urmează a fi exclusă.	**Se acceptă.**
		b) noțiunea expusă la pct. (45) „autoritate națională” este definită general și nu precizează expres, care instituție îndeplinește controlul la frontieră pentru produsele vizate, or, în practică, acest control poate reveni atât Poliției de Frontieră (pentru verificarea documentelor și conformității cu regimul juridic al intrării în țară), cât și Serviciului Vamal (pentru controlul mărfurilor), iar lipsa unei delimitări clare poate duce la suprapuneri sau lacune.	De principiu se acceptă observația. După cum s-a menționat mai sus, noțiunea de „autoritatea națională” înglobează generic autoritățile care exercită controlul sau supraveghează piața. Indicarea concretă al autorității ar conduce necesitatea enumerării noi și din punct de vedere tehnico-normativ ar îngreuna textul proiectului și ar genera riscul omiterii unei autorități care are atribuții de control sau de supraveghere.
		5) Condescendent, se consideră imperios transpunerea Regulamentului UE nominalizat supra în partea ce ține de indicarea exhaustivă a categoriilor de vehicule distinse în sensul Regulamentului și anume: Categoria T (a sau b) T1, T2, T3 și T4; Categoria C, Categoria R (R1, R2 și R3); Categoria S.	**Nu se acceptă.** Articolul 4 din Regulamentul UE conține clasificarea vehiculelor după categorii, fiecare categorie distingîndu-se de alta prin parametri tehnici (viteză, măsă, înălțime etc.). Inserarea în Lege a prevederilor ce conțin parametri tehnice prezintă inconveniente, întrucît aceștia pot fi supuși unor modificări

			frecvente, ceea ce va presupune costuri de timp și resurse pentru promovarea modificărilor în scopul ajustării legii la noile standarde de clasificare a vehiculelor. De aceste considerente, articolul 4 din Regulamentul UE nu a fost preluat, totodată inserîndu-se alineatul (3) în textul articolului 4 prin care se indică că autoritate competentă de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere va stabili clasificarea vehiculelor după categorii ale acestora. Cu toate acesta la articolul 4 alineatul (3) s-a stabilit că „Autoritate competentă de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere stabilește clasificarea vehiculelor după categorii ale acestora.”
		6) La art. 4, deși se face referire la competențele autorităților naționale acestea nu sunt specificate, creând o confuzie asupra subiecților implicați în procesul de evidență a vehiculelor agricole și forestiere la diferite etape ale acestuia. În vederea aducerii clarității privind competențele și obligațiile autorității naționale, se propune a indica expres prin proiectul actului normativ, care anume este autoritatea națională sau autoritățile naționale care vor face subiectul de aplicare a legii, iar aceste competența nu trebuie să contravină cu competențele și împuternicirile reglementate prin actele normative de organizare și funcționare ale acestora.	Nu se acceptă. Or, art. 4 stabilește clar că autoritatea națională, prin definiție aceasta este fie autoritatea de omologare, fie de supraveghere fie de control la frontieră permite introducerea pe piață, înmatricularea, sau punerea în exploatare. Astfel, în ipoteza importului unui vehicul, norma va fi aplicată de către autoritatea de control la frontieră de competența căruia ține permisiunea de introducere pe piață a bunurilor. Alta va fi autoritatea națională în cazul înmatriculării, în acest caz, în calitate de autoritate națională va fi, Agenția Servicii Publice și Inspectoratul Intehagro care are competență de înmatriculare a vehiculelor. Deci, o singură normă poate fi aplicată la diferite circumstanțe.
		7) De asemenea, nu este clar locul și rolul autorității de omologare prevăzut la art. 5 din proiect. În acest context, se propune indicare	Nu se acceptă, întrucît în noțiunea de „autoritate de omologare” de la articolul 3

		expresă a normelor potrivit cărora Guvernul desemnează autoritatea administrativă responsabilă de omologarea vehiculelor agricole și forestiere.	este indicat că prin această noțiune se înțelege „autoritatea instituită sau desemnată de către Guvern”. După cum se poate observa în noțiune sunt indicate două alternative: cea de *stabilire*, în cazul în care în urma analizei, se va justifica crearea unei noi autorități, și cea de *desemnare*, în cazul în care, în urma analizei, se va justifica împuternicirea unei autorități deja existente.
		8) La art. 7 alin. (5), pentru a nu încărca textul proiectului de lege, se optează pentru norme de trimitere la actele normative tangențiale (la caz Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor), iar în proiect se vor expune doar prevederile care nu se regăsesc.	**Nu este clară observația.**
		9) La art. 8 alin. (4), întru respectarea normelor de tehnică legislativă și întru înțelegerea corectă a cuprinsului normei, referința la actul normativ se va face cu indicarea denumirii acestuia. Obiecție valabilă și la art. 13 alin. (5).	**Se acceptă**
		10) Totodată, deși la art. 2 se stabilește în mod expres că domeniul de aplicare se limitează la vehiculele agricole și forestiere, art. 37 alin. (2) face referire la vehicule destinate utilizării de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, protecție contra incendiilor și menținerea ordinii publice. 11) Această referire introduce, implicit, o categorie de vehicule care nu se regăsește în domeniul de aplicare definit inițial, ceea ce poate genera confuzii interpretative și dificultăți în aplicare. Se recomandă clarificarea expresă a statutului acestor vehicule prin includerea lor fie la categoria excepțiilor prevăzute la art. 2, fie prin precizarea că mențiunile din art. 37 alin. (2) nu se extind asupra domeniului de aplicare al legii.	Nu se acceptă. Precizăm că aceleași tractoare sau remorci pot fi folosite de către forțele armate sau serviciile de protecție civilă, protecția contra incendiilor. În această situație, pentru ***utilizarea*** acestor vehicule de către serviciile date se instituie o derogare de la cerințele de omologare, plasare pe piață, înmatriculare etc. Legea nu se aplică vehiculelor special concepute pentru aceste servicii, dar acelor vehicule care pot fi utilizate de către ele.
		12) La art. 18, se propune completarea cu norme privind valorile limită pentru nivelurile sonore externe specifice indicate la art. 19 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.	Nu se susține deoarece aceste norme vor fi puse în aplicare prin actele administrative normative în ceea ce privește cerințele tehnice detaliate privind nivelurile sonore externe, inclusiv procedurile de încercare

		13) Concomitent, se propune transpunerea anexei nr. 1 din Regulamentul UE nominalizat, care cuprinde lista cerințelor în scopul omologării UE de tip a vehiculelor.	Nu se susține deoarece această listă va fi transpusă prin act administrativ normative după adoptarea legii pentru că evoluția modificărilor cerințelor față de caracteristicile constructive ale vehiculului sunt frecvente și va impune modificarea legii
		14) La art. 65, considerăm oportun completarea proiectului cu expunerea prevederilor privind tipul de sancțiuni (contravențională/penală) de care sunt pasibili subiecții raporturilor pentru încălcările care fac obiectul unei sancțiuni aferente obiectului de reglementare al proiectului de lege.	Nu se acceptă. Tipul de sancțiune va fi apreciat, pentru fiecare caz în parte la formularea propunerilor de completare a Codului contravențional și penal.
		15) La fel, este necesar a fi revizuit art. 66 al proiectului, deoarece, conform art. 47 alin. (1) din Legea nr. 100/2017, dispoziţiile finale cuprind momentul intrării în vigoare şi măsurile necesare punerii în aplicare a actului normativ, iar în proiect aceste reglementări se regăsesc în dispoziții tranzitorii, ceea ce încalcă cerințele de bază față de structura și conținutul actului normativ.	Se acceptă. Denumirea capitolului și al articolului au fost modificat.
		16) De asemenea, textul nu stabilește explicit natura și tipul documentelor care trebuie prezentate și verificate în cadrul controlului de frontieră (de exemplu: certificat de omologare de tip, certificat de conformitate, documente de proveniență, etc.), ceea ce poate conduce la aplicarea neuniformă a legii și la dificultăți în verificarea conformității produselor introduse pe piață. Astfel, pentru a asigura claritate și aplicare uniformă a legii, se impune completarea proiectului prin prevederi care să delimiteze precis competențele instituționale și să stabilească setul minim de documente ce urmează a fi supuse verificării la frontieră.	Nu se acceptă, întrucît articolul 4 din proiect stabilește fără echivoc că „Autoritatea națională permite introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care sunt ***omologate*** conform prezentei legi”. Or, faptul omologării este probat prin certificatul de omologare și certificatul de conformitate emis în baza certificatului de omologare. În același timp, Legea nu este un ghid în care să indice toate documentele pe care trebuie să le dețină importatorul de vehicule la introducerea pe piață ale acestora. Mai mult ca atît, enumerarea lor ar excede obiectul de reglementare al legii care este clar definit în articolul 1.
		17) Subsidiar, se sugerează excluderea cuvântului „paragraf” utilizat în textul proiectului, deoarece în conformitate cu art. 53 din	Se acceptă.

		Legea nr. 100/2017, acesta nu constituie element structural al actului normativ.	
Cancelaria de Stat Nr. 30-69-9199	**5.**	Conform prevederilor pct.3 din Ordinul Cancelariei de Stat nr.100/2024 cu privire la instituirea Grupului de Lucru pentru inițierea procedurilor de reorganizare a Inspectoratului de Stat pentru Supraveghere Tehnică „Intehagro”, Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare urma să asigure până la 1 septembrie 2024, definitivarea, proiectului de hotărâre și prezentarea acestuia pentru înregistrare, cu respectarea procedurilor de rigoare. În context, ministerul a fost informat prin scrisoarea nr.30-69-13419 din 06.12.2024, însă nu a comunicat nici un răspuns privind progresul realizării măsurilor specificate.	Se acceptă. Promovarea unei soluții privind Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică „Intehagro” va fi înaintată după adoptarea Legii cu privire la instituțiilor publice și a proiectului de Lege cu privire la omologarea privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere. În contextul, executării acestei din urmă lege se va face analiza alternativelor de creare a unei autorități de omologare sau de reorganizare a Inspectoratului într-un Centrul de Omologare a Vehiculelor, care va fi responsabilă de omologarea vehiculelor și desemnarea serviciilor tehnice, responsabile de testarea vehiculelor. Ori, pînă la adoptarea Legii date, promovarea unei soluții cu privire la reorganizarea sau lichidarea Inteahagro o considerăm prematură și nejustificată.

		Cu referire la conținutul proiectului de lege, în art.3 alin.(44) se va exclude textul: „instituită sau”, or potrivit celor expuse în nota de fundamentare, în calitate de autoritate națională este desemnat Inspectoratul de Stat pentru Supraveghere Tehnică „Intehagro”, (în continuare – Inspectoratul). Conform pct. 1 din Regulamentul Inspectoratului de Stat pentru Supravegherea Tehnică „Intehagro”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.607/1999, Inspectoratul este o instituție subordonată Ministerului Agriculturii şi Industriei Alimentare, care funcționează pe principii de autogestiune. Totodată, art.32 alin.(1) din Legea nr.98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, stipulează că instituțiile publice constituite de un minister sau de o altă autoritate administrativă centrală nu pot implementa politica de stat în domeniul supravegherii și controlului de stat și nu pot exercita alte funcții care implică prerogative de putere publică. Prin urmare, autorul va revizui proiectul de lege, astfel încât, rolul entităților desemnate să corespundă cadrului general de funcționare al administrației publice centrale de specialitate, definit prin legea menționată. Mai mult, în conformitate cu Anexa nr.2 la Legea nr.162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, Inspectoratul este responsabil pentru efectuarea verificărilor tractoarelor agricole sau forestiere pe roți. Respectiv, Inspectoratul ar putea desfășura exclusiv verificări tehnice ale vehiculelor agricole și forestiere, în timp ce atribuțiile de control și supraveghere a pieței, ar putea fi preluate de Agenția Națională Transport Auto, autoritate administrativă subordonată Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, care este organ de control conform Legii nr.131/2012 privind controlul de stat. De asemenea, menționăm că, ținând cont de obiectivele de reformă a administrației publice centrale asumate prin documentele de politici, (Strategia de reformă a administrației publice din Republica Moldova pentru anii 2023-2030 aprobată prin hotărârea Guvernului nr.126/2023; Planul de acțiuni pentru implementarea recomandărilor din Raportul de monitorizare SIGMA a performanței Republicii Moldova în administrația publică în raport cu principiile administrației publice, aprobat prin dispoziția	**Se acceptă parțial.** Nota de fundamentare indică ca o posibilă soluție desemnarea Inspectoratul de Stat pentru Supraveghere Tehnică „Intehagro” în calitate de autoritate de supraveghere, dar, aceasta nu trebuie să priveze Guvernul de dreptul său de a decide și crearea unei entități noi. Din aceste considerente s-a indicat în textul legii „instituită sau desemnată”. Practica indicării în Lege a denumirii unei entități concrete nu este conform principiilor de creație legislativă. Legea trebuie să aibă un caracter general, dar nu unul particular-concret. În același timp, Guvernul are funcția de organizare a executării legii. Or, prin indicarea în Lege a denumirii autorității de omologare și supraveghere a pieței, Parlamentul se substituie în funcțiile Guvernului, care trebuie să decidă care autoritate va exercita atribuțiile stabilite prin lege.

		Guvernului nr.182/2023; Agenda de reforme aferente Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin hotărârea Guvernului nr.260/2025), inclusiv inerența realizării acțiunii ce prevede modificarea actelor normative, ce reglementează organizarea şi funcţionarea instituţiilor publice, sunt relevante reglementările propuse în proiectul Legii privind instituțiile publice, conținutul cărora stabilesc în mod clar că instituțiile publice nu sunt în drept să exercite funcții de reglementare normativ-juridică, de supraveghere și control de stat în domeniile de care sunt responsabile autoritățile administrației publice. Reieșind din cele menționate mai sus, pentru a evita suprapuneri de atribuții între autoritățile implicate, proiectul de lege urmează a fi ajustat, prin indicarea expresă în nota de fundamentare a „autorității de omologare”, și „autorității de supraveghere a pieței”.	
Ministerul Energiei comentariu pe e-legiferare la data 03.09.2025	**6.**	Comunică lipsa de propuneri și/sau obiecții.	
Ministerul Mediului Nr. 13-05/2470 din 02.09.2025	**7.**	Deși proiectul transpune Regulamentul (UE) nr. 167/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere acesta nu este corelat cu cadrul național existent armonizat cu cadrul european, inclusiv și în domeniul securității și sănătății în muncă, protecției mediului și alte domenii relevante. Astfel, nu sunt specificate organele competente în realizarea acțiunilor prevăzute în proiect.	Nu se acceptă. Proiectul reglementează exclusiv omologarea și supravegherea pieței vehiculelor agricole și forestiere, iar corelarea cu cadrul național armonizat se asigură prin normele de trimitere la Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor și la Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității. Desemnarea autorităților competente ține de competența Guvernului, potrivit art. 3 alin. (1) pct. 1) – 3) din proiect.
		Formularea redată în Nota de fundamentare la pct.4.3 ultimul aliniat, care face referință la aplicarea prevederilor Regulamentului	**Se acceptă.**

		(UE) 2016/1628, este interpretată incorect. Tractoarele din categoriile T și C sunt în afara domeniului de aplicare al Reg. (UE) 2016/1628, art.2 alin.(2) lit.b), și se supun regimului special din Reg. (UE) 167/2013. Alte utilaje agricole/forestiere autopropulsate care nu sunt tractoare (de ex. combine, harvestere) rămân în sfera Reg. (UE) 2016/1628 ca parte a „mașinilor mobile nerutiere" (NRMM) definite la art. 3 alin. (1). Astfel pentru redarea sensului corect al aplicării normelor regulatorii stabilite de Regulamentul (UE) 2016/1628 și a face o diferență în raport cu aplicarea prevederilor proiectului Legii în cauză care transpune prevederile Regulamentului (UE) 167/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, considerăm necesar de reformulat fraza după cum urmează: *„Motoarele noi importate care urmează a fi instalate pentru propulsia tractoarelor agricole și forestiere, astfel cum au fost definite la art.3 pct.8 din proiectul legii (art.3 pct.8 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013), nu cad sub incidența normelor regulatorii stabilite de Regulamentul (UE) 2016/1628 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră (art. 2 alin. (2) lit. b) din Regulamentul (UE) 2016/1628), cu excepția aplicată doar în sensul introducerii pe piață, înregistrării sau punerii în funcțiune a tractoarelor din categoriile T2, T4.1 și C2, cu motoarele din intervalul de putere 56- 130 kW care îndeplinesc cerințele etapei IIIB, și care sunt considerate motoare de tranziție, conform definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2016/1628".*	
		Normele regulatorii stabilite de Regulamentul (UE) 2016/1628, conform art. 2 alin. (1), se aplică tuturor motoarelor noi, fie produse în UE, fie importate în momentul în care sunt plasate pe piață clasificate ca motoare de schimb, care intră în categoriile prevăzute la articolul 4 alineatul (1), destinate pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră (NRMM). Excepția cu aplicarea limitelor emisiilor stabilite Etapei V din Reg.(UE) 2016/1628 este aplicată doar în sensul introducerii pe piață, înregistrării sau punerii în	**Se susține**

		funcțiune a tractoarelor din categoriile T2, T4.1 și C2, cu motoarele din intervalul de putere 56-130 kW care îndeplinesc cerințele etapei IIIB, și care sunt considerate motoare de tranziție, conform definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2016/1628.	
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Nr. 11-4724 din 03.09.2025	**8.**	**La proiectul de Lege:** Clauza de armonizare urmează a fi inclusă după preambulul și clauza de adoptare ale proiectului, în conformitate cu pct. 34 al Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.	**Se acceptă**
		La art. 1 alin. (2), textul *„Prezenta lege stabileşte cerinţele pentru supravegherea pieţei" se dublează, ceea ce este redundand. Astfel, pentru eliminarea repetiției și pentru o mai bună structurare a normei, se propune reformularea alineatului sub formă de două litere distincte, după cum urmează:* *„Prezenta lege stabileşte cerinţele pentru supravegherea:* *a) pieţei vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul omologării în conformitate cu prezenta lege;* *b) pieţei pieselor și echipamentelor destinate vehiculelor de la lit. a)."*	**Se acceptă.**
		La art. 2 alin. (1), norma este redată într-un alineat prea complex, întrunind mai multe dispoziții, fapt ce contravine cerințelor de tehnică legislativă stabilite de art. 51 alin. (5) al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În vederea asigurării unei exprimări mai clare și a unei structuri logice a textului, se propune divizarea normei în două alineate distincte.	**Se acceptă**
		La art. 8 alin. (2) și alin. (7), se propune substituirea sintagmei „risc deosebit" cu sintagma „risc grav", la orice formă gramaticală, în scopul asigurării coerenței terminologice și al alinierii textului la terminologia utilizată în cadrul aceluiași articol.	**Se susține**
		Subsidiar, regimul sancționator nu este suficient reglementat, fapt ce afectează aplicabilitatea și eficiența normei juridice. Pentru asigurarea clarității și previzibilității, se propune a fi operate, concomitent, completări și în Codul Contravențional nr. 218/2008.	**Nu se acceptă.** Or, modificările la Codul penal și contravențional sunt promovate doar de către Ministerul Justiției

		Totodată, considerăm necesar de a fi precizat, cel puțin în Nota de fundamentare la proiect, care urmează să fie autoritatea de omologarea și cea de supraveghere a pieței pentru vehiculele agricole și forestiere.	Nu se acceptă. Practica indicării în Lege a denumirii unei entități concrete nu este conform principiilor de creație legislativă. Legea trebuie să aibă un caracter general, dar nu unul particular-concret. În același timp, Guvernul are funcția de organizare a executării legii. Or, prin indicarea în Lege a denumirii autorității de omologare și supraveghere a pieței, Parlamentul se substituie în funcțiile Guvernului, care trebuie să decidă care autoritate va exercita atribuțiile stabilite prin lege.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării Nr. 16/2-2566 din 03.09.2025	**9.**	Clauza de armonizare prevăzută la art. 1 alin. (1) trebuie ajustată conform pct. 34 din Regulamentul privind armonizarea legislației cu cea a UE (HG nr.1171/2018), fiind inclusă după preambul și clauza de adoptare, în forma prevăzută în anexa nr.1.	**Se acceptă**
		La art. 3, referitor la definiții, pentru a evita redundanțele, propunem excluderea definiției „omologare de tip” de la pct. 7, întrucât aceasta este deja inclusă la pct. 1.	**Se acceptă**
		Analizând structura proiectului, considerăm necesară divizarea capitolului II în două capitole distincte. Primul, intitulat „Cadrul instituțional. Atribuțiile autorităților”, ar trebui să identifice clar autoritățile responsabile – omologare, supraveghere a pieței, înmatriculare și control la frontieră – și să stabilească atribuțiile specifice ale fiecăreia. Al doilea, intitulat „Obligațiile operatorilor”, ar trebui să detalieze responsabilitățile producătorilor, reprezentanților autorizați, importatorilor și distribuitorilor. Această separare este importantă deoarece, în forma actuală, articolele 4–6 nu delimitează clar competențele dintre autoritatea de omologare și cea de supraveghere a pieței, ceea ce poate genera conflicte în cadrul controalelor. În continuare, art. 4 urmează a fi reformulat astfel încât să precizeze explicit competențele și atribuțiile autorităților responsabile. Totodată, menționăm că art. 5 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 nu a fost preluat, fapt ce restrânge domeniul de aplicare a legii și ar trebui corectat.	**Nu se acceptă.** Considerăm că denumirea de „Obligații generale” cuprinde toți subiecții raporturilor juridice reglementate de proiectul de Lege, inclusiv autoritățile. Nu este clar cum poate apărea conflicte între autorități atîta timp cît prin definiții cît și în norme sunt clar indicate atribuțiile autorității de omologare și a celei de supraveghere. Astfel, la art. 3 alin. (1) pct. 1) se indică că „autoritatea de omologare (...) [este] responsabilă de: a) toate aspectele omologării de tip a unui vehicul agricol sau forestier, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, b) de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea/revocarea sau neacordarea certificatului de omologare,

			c) de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției” După cum se poate observa, definiția include trei atribuții generale ai autorității de omologare.
		La art. 6 alin. (2), pentru a asigura acuratețea trimiterilor legislative, recomandăm înlocuirea textului „art. 17 alin. (1)” cu „art. 14 alin. (3)–(5) și art. 17 alin. (4) subpct. 1) lit. a), b), e) și j)”.	Nu este clară observați, întrucît articolul 14 nu are alineate. Cu toate acestea referința la articolul 17 alineatul (1) a fost substituită cu referința la articolul 18 alineatul (1), întrucît s-a stabilit că trimiterea la articolul 19 din articolul 7 din Regulamentul UE, corespunde articolului 18, dar nu 17. Ulterior, ca urmare a obiecției Ministerului Justiției formulate la art. 6 alin. (2), trimiterea a fost substituită cu referința la art. 15 alin. (3) din Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor.
		În ceea ce privește utilizarea limbii, proiectul necesită o uniformizare. Astfel, la art. 8 alin. (4) termenul „limbă care poate fi înțeleasă cu ușurință de autoritatea respectivă” trebuie substituit cu „limba română”. Aceeași modificare se impune la art. 10 alin. (5) („limba oficială a țării”), la art. 11 alin. (4) și art. 12 alin. (2) („limba oficială de stat”), precum și la art. 32 alin. (3) și art. 50 alin. (3) („limba de stat”), în toate cazurile fiind preferată formularea clară „limba română”.	**Se acceptă**
		La art. 40 alin. (1), norma ar trebui divizată în două alineate, deoarece face referire la două autorități distincte. În primul alineat se recomandă corectarea trimiterii, substituind „articolului 18” cu „art. 20”. Al doilea alineat ar trebui formulat astfel: „(2) În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate la alin. (1), autoritatea de omologare constată că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu este conformă cerințelor stabilite de prezenta lege, aceasta solicită de îndată operatorului economic relevant să	Se acceptă parțial. Art. 40 alin. (1) a fost divizat în două alineate. Trimiterea reținută este la art. 22 din Legea nr. 162/2023, potrivit tabelului de corespondență din anexa III la Regulamentul (UE) 2019/1020.

		întreprindă toate acțiunile corective adecvate pentru a garanta conformitatea sau, după caz, să retragă ori să recheme produsul de pe piață. Prevederile alin. (2) se aplică potrivit art. 18 din Legea nr.162/2023.”	
		În final, la art. 46 alin. (1) și (2), recomandăm ca trimiterea generală la „Legea nr. 162/2023” să fie înlocuită cu „art. 19 din Legea nr. 162/2023”, pentru a asigura precizia normativă.	Nu se acceptă, întrucît articolul 19 din Legea nr. 162/2023 nu reglementează obligația de retragere, după cum se deduce din textul proiectului
Expertizare			
Ministerul Justiției Nr. 04/2-11787 din 02.12.2025	**1.**	**Sub aspect conceptual, la proiectul legii, se va reține:** Potrivit subpct. 4.1, 4.2 și 4.6 din nota de fundamentare, Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică „Intehagro” va avea funcția de supraveghere a pieței, fiind responsabil de efectuarea verificărilor vehiculelor agricole și forestiere, precum și componențelor acestora. Totodată, în caz de nerespectare a prevederilor din lege, Inspectoratului de Stat pentru Supravegherea Tehnică „Intehagro” i se va acorda autoritatea de a emite avertismente, de a cere aplicarea amenzii și, dacă este cazul, de a scoate de pe piață produsele neconforme. Mai mult, în cadrul Inspectoratului urmează a fi creat serviciul omologare și supraveghere a pieței în vederea dezvoltării capacității instituționale și instruirea personalului pe domeniul omologării și supravegherea pieței, Inspectoratul urmând a fi acreditat pe domeniul de omologare. Potrivit autorului, proiectul va contribui la obiectivele stabilite în vederea protecției pieței, astfel urmare identificării de către Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică „Intehagro” a unui produs neconform plasat pe piață internă, acesta va fi retras.	**Se acceptă.** Ținem să precizăm că după adoptarea proiectului Lege supus expertizei juridice și a proiectului de Lege cu privire la instituțiile publice, Ministerul va iniția elaborare a unui proiect de hotărîre cu privire la desemnarea autorității de supraveghere și omologare. În cadrul acestui proces se va decide fie reorganizarea Inspectoratului în autoritate publică, fie crearea altei autorități cu funcții de supraveghere și omologare. Referitor la Regulamentul Inspectoratului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 607/1999 și la art. 32 alin. (1) din Legea nr. 98/2012, precizăm că acestea vor fi revizuite în cadrul aceluiași proces, iar opțiunea instituțională va fi stabilită cu respectarea Anexei nr. 2 la Legea nr. 162/2023.
		Din punct de vedere conceptual, remarcăm că propunerea este discutabilă în raport cu prevederile pct. 2 din Regulamentul Inspectoratului de Stat pentru Supraveghere Tehnică „Intehagro”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 607/1999, în conformitate cu care sarcina principală a Inspectoratului constă în exercitarea supravegherii asupra stării tehnice a tractoarelor, maşinilor autopropulsate, ameliorative, de construcţie a drumurilor, a altor maşini şi remorci în ceea ce priveşte asigurarea în procesul utilizării lor a securităţii vieţii, sănătăţii şi bunurilor oamenilor, protecţiei	

		mediului, iar în complexul agroindustrial - asigurarea respectării regulilor de 2 exploatare a maşinilor şi utilajelor, standardelor în vigoare şi altor documente şi acte normative.	
		Mai mult, potrivit art. 32 alin. (1) din Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, instituțiile publice din sfera de competență a ministerului nu au funcția de reglementare normativ-juridică, supraveghere și control de stat precum şi alte funcţii care implică exercitarea prerogativelor de putere publică. Astfel, având în vedere prevederile legale enunțate, se vor examina suplimentar obiectivele propuse în contextul sarcinilor trasate, ținând cont și de prevederile din Anexa nr. 2 la Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, în conformitate cu care în domeniul tractoarelor și forestierilor pe roți autoritatea de supraveghere a pieței este autoritatea din subordinea Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare responsabilă de supravegherea în domeniu.	
		Complementar, aferent rigorilor normative, menționăm următoarele: La denumirea capitolului I, numărul capitolului nu va fi succedat de semnul de punctuație punct (obiecție similară și la capitolele II-XVII).	Se acceptă.
		La semnificația noțiunilor indicate la art. 3 alin. (1), cuvântul „înseamnă” se va substitui cu cratima.	**Se acceptă**
		La art. 3 alin. (1) pct. 1), care transpune art. 3 pct. 27 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, la semnificația noțiunii „autoritatea de omologare”, cuvintele „de legătura cu serviciile tehnice” se vor substitui cu cuvintele „de desemnarea serviciilor tehnice”, astfel cum este indicat la art. 3 pct. 27.	**Se acceptă**
		În cadrul procedurii de transpunere, nu se admite transpunerea ad-litteram. Prin urmare, la „art. 3 alin. (1) pct. 12), la semnificația noțiunii „importator”, cuvintele „dintr-o țară terță” se vor substitui cu cuvintele „dintr-o altă țară”.	**Se acceptă**
		La art. 3 pct. 39), la semnificația noțiunii „vehicul”, care transpune art. 3 pct. 11 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, textul „punctele 8), 9) și 10)” se va substitui cu textul „pct. 10), 30) și 36)” care transpun pct. 8, 9 și 10 la care se face referință la art. 3 pct. 11.	**Se acceptă parțial** cu substituirea textului „pct. 9), 29) și 35)” și nu cel propus, deoarece la punctele menționate se definesc echipamentul remorcat interschimbabil, remorca și tractorul.

		Totodată, referința la elementul structural se va indica cu abreviere conform uzanțelor.	
		La art. 6 alin. (2) care transpune art. 7 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, se va revizui referința la art. 18 alin. (1) din Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, or, art. 19 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 la care se face referință la art. 7 alin. (2) nu mai este indicat în redacția în vigoare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013, iar în tabelul de concordanță este indicată mențiunea compatibil.	**Se acceptă parțial.** Examinînd suplimentat versiunea consolidată a Regulamentului nr. 167/2013 s-a constat că norma de trimere este prezentă, doar că Regulamentul 765/2008 a fost abrogat și înlocuit cu Regulamentul 2019/1020. Or, în conformitate cu articolul 39 alin. (2) din acest din urmă Regulament „Trimiterile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se interpretează ca trimiteri la dispozițiile prezentului regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III la prezentul regulament". Astfel, potrivit Tabelului de corespondență la Regulamentul 2019/1020 care a modificat Regulamentul 765/2008, articolului 19 alineatul (1) din acest din urmă Regulament în corespunde articolul 11 alin. (3) din Regulamentul 2019/1020, ceea ce corespunde potrivit tabelului de concordanță la Legea nr. 162/2023, articolului 15 alineatul (3)
		În conformitate cu art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017, în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ sau element structural, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la norma juridică relevantă fără a se preciza că aceasta face parte din același act normativ sau element structural, cu excepția cazurilor în care această precizare este necesară pentru a exclude orice echivoc. Având în vedere prevederea legală enunțată, la art. 6 alin. (2), cuvintele „din prezentul articol" se vor exclude ca fiind excedente (obiecție valabilă și la art. 17 alin. (4), art. 55 alin. (1) și (4)).	**Se acceptă**
		La art. 8 alin. (4) care transpune art. 9 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, textul „art. 20 din Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor" se va exclude, or,	Se acceptă.

		la art. 9 alin. (4) se face referință la art. 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 care nu mai este în redacția în vigoare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013. Mai mult, art. 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, a fost transpus prin art. 22 din Legea nr. 162/2023 și nu prin art. 20 din Legea nr. 162/2023 (obiecție similară și la art.13 alin. (4)).	
		La art. 10 alin. (1) care transpune art. 11 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, textul „Legii nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor" se va substitui cu textul „Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității" care transpune Regulamentul (CE) nr. 765/2008 la care se face referință la art. 11 alin. (1).	Nu se acceptă, întrucît după modificarea Regulamentului nr. 765/2008 prin Regulamentul nr. 2019/1020, obiectul de reglementare al acestuia se circumscrie doar la domeniu acreditării organismelor de evaluare. Pe cînd din conținutul art. 11. alin. (1) Regulamentului nr. 167/2013 se deduce că acesta se referă la produse dar nu la organisme de evaluare a conformității. Prin urmare referința la Legea nr. 162/2023 trebuie pătrată întrucît această Lege a preluat Regulamentul 2019/1020 al cărui obiect de reglementare îl constituie siguranța generală a produselor, inclusiv a pieselor și echipamentelor, care potrivit proiectului de Lege nu se supun omologării, deci garantarea siguranței acesteia se face prin mecanismul instituit de Legea nr. 162/2023.
		La art. 14 care transpune art. 15 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, textul „art. 7-8" se va substitui cu textul „art. 7-9" care transpun art. 8-10 la care se face referință la art. 15.	**Se acceptă**
		La art. 16 alin. (3), la referința la actele adoptate se va indica tipul acestora.	Se acceptă.
		Redacția actuală a dispoziției de la art. 16 alin. (4), este generală, și nu va putea constitui temei legal de adoptare a cerințelor minime.	**Nu se acceptă.** Or, în baza acestui alineat Ministerul va prelua Anexa nr. I la Regulamentul 167/2013, care cuprinde în special cerințele de la art. 17 alin. (2), transpus prin articolul 16 alin. (2) din proiectul de Lege și care indică pentru care categorii de vehicule se aplică anumite cerințe.

		La art. 16 alin. (5) care transpune art. 17 alin. (5) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, menționăm că dispozițiile privind delegarea de competență Comisiei constituie dispoziții ale Uniunii Europene neaplicabile. Astfel, obligațiile Comisiei Europene care sunt incluse în regulamente, nu impun măsuri de transpunere la nivel național (obiecție valabilă și la art. 17 alin. (4), art. 18 alin. (5), art. 19 alin. (5), art. 21 alin. (4), art. 24 alin. (6), art. 26 alin. (1) alineatul al doilea, alin. (6), etc.).	Nu se acceptă, întrucît în baza acestui alineat Comisia Europeană a Regulamentului delegat 2015/208 (cerințe de siguranță) și Regulamentului delegat 2015/68 (sistemul de frînare a vehiculelor). Prin urmare, este necesar de creat temei legal pentru transpunerea ulterioară a acestor două Regulamente.
		Dispoziția de la art. 16 ultimul alineat, referitoare la cerințele detaliate se va numerota cu alineat distinct.	**Se acceptă**
		Având în vedere prevederile art. 51 alin. (6) din Legea nr. 100/2017, la art. 17 alin. (2) lit. p), textul „(g) și (k)” se va substitui cu textul „g) și k)”.	**Se acceptă**
		Art. 18 alin. (3) care transpune art. 19 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, nu transpune total dispoziția de la art. 19 alin. (3) și anume referința la dispozițiile tranzitorii și dispozițiile care permit omologarea UE de tip timpurie și introducerea pe piață timpurie a motoarelor din etapa V, prin urmare, în tabelul de concordanță, gradul de compatibilitate se va modifica corespunzător.	**Se acceptă.** Tabelul de concordanță a fost modificat
		Ținând cont de prevederile Codului administrativ nr. 116/2018, la art. 26 alin. (6) din proiectul legii se va specifica tipul actelor administrative (obiecție similară și la art. 33 alin. (2)).	**Se acceptă**. După cuvîntul „administrativ” s-a precizat caracterul normativ al al actului
		La art. 26 alin. (4) care transpune art. 27 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, cuvintele „actele normative adoptate în temeiul prezentei legi” se vor substitui cu textul „actele administrative normative adoptate în temeiul alin. (6)” care transpune referința la actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).	**Se acceptă**
		La art. 27 alin. (1) care transpune art. 28 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, cuvintele „Autoritatea de omologare” vor fi succedate de cuvintele „care acordă o omologare de tip”, astfel cum este indicat la art. 28 alin. (1) (obiecție similară și la art. 27 alin. (3), (4), (5) art. 28 alin. (1)).	Nu se acceptă, întrucît Regulamentul UE conține reglementări cu privire la raporturi de cooperare cu alte autoritățile de omologare ale statelor membre, ceea ce face necesar distincția între acestea, prin atribuirea primei autorități de omologare a caracterului „care acordă o omologare” Pe cînd în textul proiectului de Lege mențiunea

			cu privire la „autoritățile de omologare ale statelor membre” a fost exclusă, prin urmare nu se justifică această precizare, întrucît prin definiție este clar că autoritate de omologare acordă omologare.
		La art. 27 alin. (2) care transpune art. 28 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, cuvintele „Autoritatea de omologare” vor fi succedate de cuvintele „care acordă omologarea de tip pentru întregul vehicul”, astfel cum este indicat la art. 28 alin. (2).	**Se acceptă**
		La art. 31 alin. (2) lit. (c) care transpune art. 32 alin. (2) lit. (c) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, textul „art. 34 alin. (6)” se va substitui cu textul „art. 34 alin. (5)” care transpune art. 35 alin. (6) la care se face referință la art. 32 alin. (2) lit. (c).	**Se acceptă**
		La capitolul VII, menționăm că capitolul constituie element de structură complex al actului normativ, prin urmare, nu poate fi constituit dintr-un singur punct (obiecție similară și la capitolele XVII și XVII numerotat în mod repetat).	Nu se acceptă, întrucît conținutul articolului nu poate fi inserat în cuprinsul altui capitolul deoarece va afecta structura logică a legii
		Întru corectitudinea redactării, la art. 34 alin. (2) lit. c), textul „punctul (b)” se va substitui cu textul „lit. b).	**Se acceptă**
		La art. 36 alin. (1) care transpune art. 37 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, se vor indica limitele cantitative anuale care transpun anexa II la care se face referință la art. 37 alin. (1).	Se acceptă parțial. Alineatul a fost completat cu textul „stabilite de autoritate competentă de elaborarea politicilor în domeniul vehiculelor agricole și forestiere”.
		La art. 37 alin. (2) care transpune art. 38 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, textul „în conformitate cu art. 38” se va substitui cu textul „în conformitate cu art. 36” care transpune art. 37 la care se face referință la art. 38 alin. (2).	**Se acceptă**
		La art. 40 alin. (1) care transpune art. 41 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, la textul „în temeiul art. 20 din Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor”, menționăm că la art. 41 alin. (1) se face referință la art. 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, transpus prin art. 22 din Legea nr. 162/2023, prin urmare, referința la art. 20 este greșită. Totodată, menționăm că în redacția în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 765/2008, art. 20 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, nu	**Se acceptă**

		mai este în vigoare. Prin urmare, se va examina suplimentar, referința la art. 20 din Legea nr. 162/2023.	
		La art. 52 alin. (7) care transpune art. 53 alin. (7) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, cuvântul „echipamentelor” va fi succedat de cuvântul „auto”, astfel cum este indicat la art. 53 alin. (7).	**Se acceptă**
		În cazul procedurii de transpunere nu se admite transpunerea ad-litteram, prin urmare, la art. 55 alin. (9), cuvintele „oricărei dispoziții din legislația națională a prezentei legi” și „cuvintele „legislația națională” se vor substitui cu cuvintele „oricărei dispoziții de punere în aplicare a prezentei legi”, și „legislația”.	**Se acceptă**
		Ținând cont de prevederile art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017, la art. 58 alin. (2) lit. a), se vor exclude cuvintele „din prezenta lege”.	**Se acceptă**
		La capitolul XVII, remarcăm că, dacă încălcările enumerate vor fi sancționate contravențional sau penal, acestea necesită a fi incluse în respectivele coduri. Amendamentele ce vizează Codul contravențional sau penal se remit în adresa Ministerului Justiției, care asigură elaborarea și definitivarea proiectului unic de modificare și completare a Codului contravențional sau penal, cu promovarea ulterioară a acestuia.	**Se acceptă.** După adoptarea Legii Ministerul va înainta propuneri de completare a Codului contravențional și, după caz, penal
		În proiect se va revedea numerotarea capitolelor, deoarece nu este consecutivă, or, două capitole sunt numerotate cu numărul XVII, prin urmare, capitolul numerotat în mod repetat se va renumerota.	**Se acceptă.**
Centrul Național Anticorupție Nr. ELO25/10991 din 03.12.2025	**2.**	**Ca obiecție generală** Textul proiectului este ambiguu în ceea ce privește entitatea/-ățile publică/e enumerate, rolul și responsabilitățile acestora în implementarea prevederilor proiectului. Astfel, sunt utilizate, simultan, noțiuni diferite, motiv pentru care este dificilă înțelegerea clară a menirii și numărului entităților publice în cauză. Menționăm următoarele noțiuni: -) „autoritate de omologare”, definită la art. 3 alin. (1) pct. 1) din proiect ca – „autoritatea instituită sau desemnată de către Guvern, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul agricol sau forestier, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea/revocarea sau neacordarea certificatului de omologare, de legătura cu serviciile tehnice și de supravegherea respectării de	**Se acceptă parțial,** cu substituirea sintagma „autorități de omologare” la art. 3 alin. (1) pct. 3), 4), 18) – 22), 26), 33); art. 5; art. 7 alin. (4) și (6); art. 8) alin. (1) și (4); art. 9 lit. b); art. 10 alin. (3); art. 13 alin. (4) art. 20 (1); art. 21 alin. (1) și (2) lit. d), alin. (3); art. 22 alin. (1) și (5); art. 23 alin. (1), (3) și (5); art. 24 alin. (4), (5) și (6); art. 26 alin. (2) – (4); art. 26 alin. (1) – (5); art. 28 alin. (1) – (3); art. 29 alin. (1) din proiect se susține, cu excepția art. 19 alin. (5), întrucât la omologare multietapă participă mai multe autorități de omologare, care pot fi atât din țară cît de peste hotare

		către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției". Este termenul cel mai des utilizat în proiect (art. 3 alin. (1) pct. 3), 4), 18) – 22), 26), 33); art. 5; art. 7 alin. (4) și (6); art. 8) alin. (1) și (4); art. 9 lit. b); art. 10 alin. (3); art. 13 alin. (4); art. 19 alin. (6); art. 20 (1); art. 21 alin. (1) și (2) lit. d), alin. (3); art. 22 alin. (1) și (5); art. 23 alin. (1), (3) și (5); art. 24 alin. (4), (5) și (6); art. 26 alin. (2) – (4); art. 26 alin. (1) – (5); art. 28 alin. (1) – (3); art. 29 alin. (1) din proiect; etc.); -) „autorități de omologare", ce denotă că autorități de acest fel pot fi mai multe, însă nu este clar cîte și care anume sunt ele (art. 8 alin. (3); art. 9 lit. a); art. 19 alin. (5) din proiect);	
		-) „autoritate de supraveghere a pieței", definită la art. 3 alin. (1) pct. 2) din proiect ca – „autoritate instituită sau desemnată de către Guvern responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul țării", utilizată în: art. 3 alin. (1) pct. 29); art. 6 alin. (1); art. 40 alin. (1), art. 61 alin. (2), art. 64 alin. (1) lit. c) din proiect; -) „autoritate națională", din definiția căreia rezultă că prin această noțiune se are în vedere atît autoritatea de omologare, cît și autoritatea de supraveghere a pieței (art. 3 alin. (1) pct. 3 din proiect). Suplimentar, termenul este utilizat în: art. 3 alin. (1) pct. 29) și 35), art. 4 alin. (1) și (2); art. 8 alin. (4); art. 40 alin. (4) și (5) din proiect. Terminologia utilizată neuniform poate provoca practici vicioase de interpretare a sensului normei, și anume: tratarea ca fenomene diferite a aceluiași fenomen (din cauza confuziei provocate de numirea lui în moduri diferite) sau tratarea ca același fenomen a fenomenelor distincte (din cauza confundării a două noțiuni pentru care proiectul utilizează aceeași denumire). În rezultat, pot apărea abuzuri din partea exponenților atît din sectorul public, cît și a celui privat.	Nu se acceptă deoarece reprezintă un cadru transpus din regulamentul european și poate crea anumite neclarități, prin urmare, s-a menționat că, autoritatea de supraveghere din punct de vedere organizatoric poate fi aceeași autoritate de omologare. Altfel spus, o autoritate poate îndeplini atât rolul autorității de supraveghere cît și cea de omologare, prin structurile sale interne. Autoritate națională, noțiunea data reprezintă o noțiune sintetică, care cuprinde mai multe autorități. Necesitatea acestei noțiuni se justifică din punct de vedere tehnic normative, pentru a evita enumerarea autorităților, cum ar fi Serviciul Vamal, Inspectoratul Intehagro, etc.
		La art. 65 alin. (1) din proiect „În cazul încălcării prezentei legi și a actelor normative adoptate în temeiul prezentei legi de către operatorii economici sunt aplicate sancțiuni. Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și disuasive." Obiecții:	Nu se acceptă. Nu s-a indicat natura lor întrucât la momentul dat nu se cunoaște cum va aprecia Ministerul Justiției din ce categorie fac parte: penal sau contravențional. Ori indicând categoriile, riscăm ulterior să fie necesar să modificăm

		Norma este ambiguă la capitolul răspunderii pentru încălcarea prevederilor proiectului. Textele „sunt aplicate sancțiuni” și „Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și disuasive”, nu oferă claritate în ce privește natura actelor/faptelor pentru care survine răspunderea. Articolul 3 lit. d) din Legea nr. 100/2017, printre principiile care urmează a fi respectate la elaborarea unui act normativ, enumeră principiile stabilității și predictibilității normelor juridice. Predictibilitatea normelor și stabilitatea raporturilor juridice sunt componente ale legalității actelor normative. Calitatea normelor juridice depinde și de faptul că ele trebuie să genereze o oarecare stabilitate, autoritățile statutului neputînd fi inconsecvente față de o anumită realitate socială. Instabilitatea procesului legislativ subminează securitatea raporturilor juridice și pun în pericol cunoașterea și executarea prevederilor legale de către cetățeni. Respectarea principiului predictibilității (previzibilității) normelor juridice conferă coerență sistemului normativ, fiind de natură să asigure o lină și amiabilă relaționare între autorități și cetățeni, pentru ca aceștia din urmă să nu fie surprinși de acte normative inopinate, care să le prejudicieze interesele. Lipsa menționării exprese a răspunderii care survine pentru nerespectarea prevederilor proiectului (spre exemplu: disciplinară, civilă, contravențională, penală, după caz) poate determina interpretarea favorabilă a prevederilor normative și respectiv, aplicarea sancțiunii necorespunzătoare. Reglementarea ambiguă a responsabilității pe care trebuie să o poarte subiecții, activitatea cărora este reglementată, pentru încălcarea prevederilor proiectului, face ca norma să aibă un caracter declarativ, ducînd la imposibilitatea aplicării practice a acesteia și, prin urmare, la responsabilizarea insuficientă a agenților publici pentru nerespectarea prevederilor legale.	Legea, dacă ministerul justiției va aprecia că am inclus o anumită faptă într-o categorie greșită (penală sau contravențională)