

NOTA DE FUNDAMENTARE

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

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul Hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
<i>2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ</i>
Proiectul este elaborat în temeiul prevederilor art. 5 lit. b) și art. 37 alin. (1) al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, cu modificările ulterioare, și prevederile Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte și vine să asigure executarea acțiunilor normative nr. 27 și 31 din Anexa A la Capitolul 14, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Documentul vine să transpună în legislația națională prevederile: - Directivei Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE), CELEX: 31991L0671, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 373/26 din 07.02.1999, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule; - Directivei 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate, CELEX: 32007L0038, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 184/25.
<i>2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative</i>
În prezent, cadrul normativ național privind utilizarea centurilor de siguranță, transportul copiilor în autovehicule, precum și condițiile tehnice referitoare la vizibilitatea indirectă a vehiculelor grele este reglementat prin Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009. Actul stabilește condițiile generale privind siguranța participanților la trafic, însă nu asigură o corelare deplină cu cerințele stabilite la nivelul Uniunii Europene prin Directiva 91/671/CEE și prin Directiva 2007/38/CE. În ceea ce privește utilizarea centurilor de siguranță și transportul copiilor, reglementarea națională în vigoare condiționează utilizarea sistemelor de reținere pentru copii de criteriul

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

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

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

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

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

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

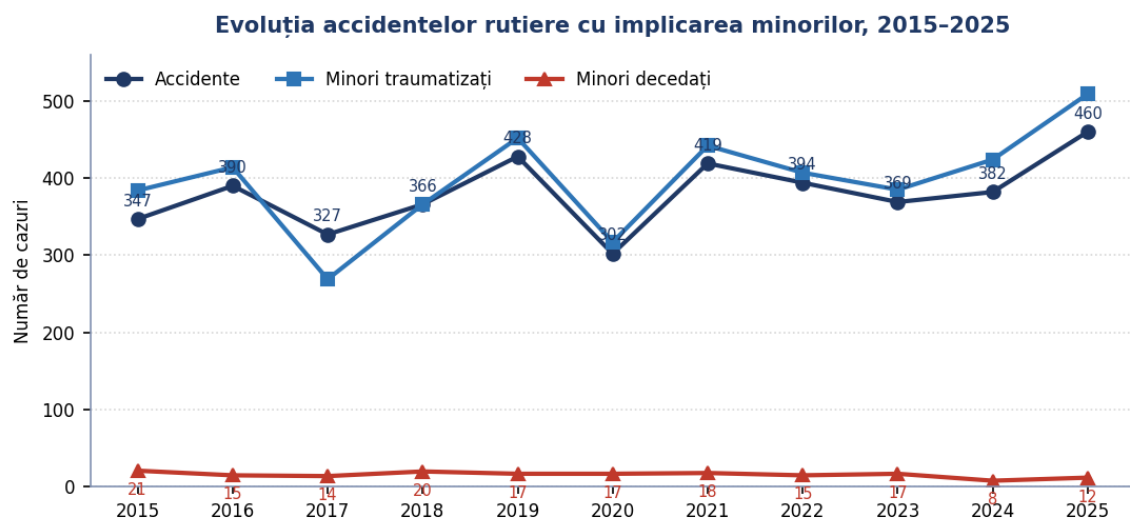


Figura 1. Evoluția accidentelor rutiere cu implicarea minorilor, 2015–2025 (sursa: date naționale privind siguranța rutieră).

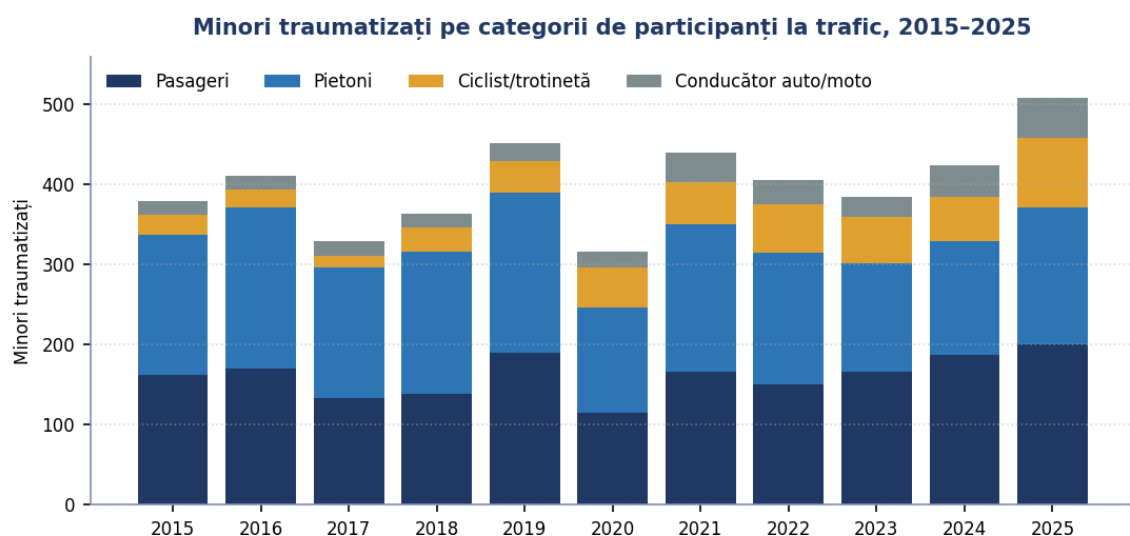


Figura 2. Minori traumatizați pe categorii de participanți la trafic, 2015–2025.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

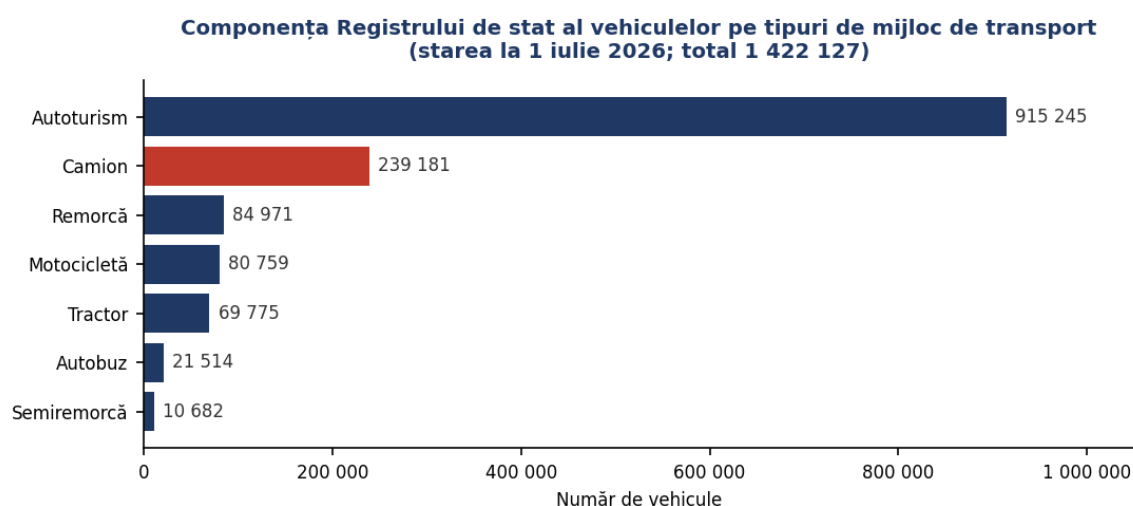


Figura 3. Componenta Registrului de stat al vehiculelor pe tipuri de mijloc de transport (starea la 1 iulie 2026; sursa: www.date.gov.md).

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

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

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

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

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

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

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

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

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

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

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

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

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

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

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

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

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

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

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

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul nu are impact asupra bugetului de stat. Costuri suplimentare pentru sectorul public privind implementarea proiectului nu au fost identificate.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Prevederile referitoare la utilizarea centurilor de siguranță și la transportul copiilor nu instituie obligații de dotare suplimentară, ci vizează utilizarea corespunzătoare a echipamentelor deja existente. În ceea ce privește cerința de postechipare a autovehiculelor din categoriile N2 și N3 cu oglinzi retrovizoare din clasele IV și V, aceasta poate genera costuri limitate pentru operatorii care dețin vehicule neechipate. Impactul este însă redus, întrucât majoritatea vehiculelor aflate în circulație sunt echipate din fabricație cu asemenea oglinzi, iar proiectul preia derogările prevăzute de Directiva 2007/38/CE (vehicule înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000 și situații de imposibilitate tehnică de montare), precum și termenul de conformare stabilit până la data intrării în vigoare a hotărârii, la 1 ianuarie 2029. Conform datelor din Registrul de stat al vehiculelor din numărul total de 239181 de vehicule din categoria N1 și N2, doar 69005 sunt înmatriculate după 01.01.2000, iar majoritatea au ca producători europeni sau în cazul vehiculelor la mîna a doua au fost exploatate pe piețe europene și au fost dotate cu aceste oglinzi. Totuși, în cazul unui vehicul neechipat costul estimativ este de pînă la 4000 lei format din: – costul de achiziție a unei oglinzi retrovizoare exterioare din clasa IV sau V pentru autovehiculele din categoriile N2 și N3 se estimează, orientativ, la circa 600–1 500 lei pe oglindă (echivalentul a aproximativ 30–80 euro), la care se adaugă manopera de montare de circa 300–800 lei per vehicul; costul total per vehicul care necesită postechipare este, astfel, de ordinul a 1 000–2 500 lei, cu caracter unic (nerecurent); Referitor la costul marcării unui loc de ședere echipat cu centură de siguranță, prin aplicarea semnului distinctiv prevăzut în anexa nr. 8, acesta este nesemnificativ, de ordinul câtorva lei per loc, întrucât se realizează prin autocolante sau pictograme standardizate. Costurile menționate au caracter unic și vizează exclusiv acele unități care nu au fost echipate la momentul punerii în exploatare, și nu cad sub derogările prevăzute. Prin urmare, impactul financiar asupra operatorilor de transport este limitat și proporțional cu obiectivul de siguranță rutieră urmărit.
4.4. Impactul social
Proiectul are un impact social pozitiv, contribuind la creșterea nivelului de siguranță rutieră, la protejarea copiilor și a participanților vulnerabili la trafic, precum și la reducerea riscului de vătămare gravă sau deces în cazul accidentelor rutiere.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Nu este cazul
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este cazul
4.5. Impactul asupra mediului
Nu a fost identificat
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu este cazul
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul vine să transpună în legislația națională prevederile: - Directivei Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (91/671/CEE), astfel cum a fost modificată prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE; - Directivei 2007/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 iulie 2007 privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate. Suplimentar, pentru asigurarea aplicării uniforme a modificărilor aprobate urmează a fi operate modificări suplimentare și în Codul Contravențional.
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul consolidează cadrul juridic existent pentru alinierea la legislația UE privind siguranța rutieră, în partea ce ține de utilizarea centurilor de siguranță și dotarea vehiculelor rutiere cu oglinzi retrovizoare.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional, a fost plasat anunțul privind inițierea elaborării proiectului, precum și proiectul propriu-zis, pe platforma guvernamentală de transparență decizională (https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-hotararii-guvernului-pentru-modificarea-hotararii-guvernului-nr3572009-cu-privire-la-apr/17736d). Suplimentar, proiectul a fost transmis spre avizare prealabilă la Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Sănătății. Majoritatea obiecțiilor și propunerilor formulate în ave au fost incluse în proiectul definitivat (<i>reflectate în tabelul de sinteză anexat.</i>) În procesul de promovare, proiectul va fi remis spre avizare, în adresa: - Cancelariei de Stat (Centrul de armonizare a legislației); - Ministerului Afacerilor Interne; - Ministerului Finanțelor; - Ministerului Sănătății;

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;

- Agenția Națională Transport Auto;

-Asociații Patronale din domeniul transportului rutier și siguranței rutiere.

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

7. Concluziile expertizelor

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

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

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

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

Sub aspectul răspunderii contravenționale, obligațiile privind utilizarea centurii de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii se încadrează în contravențiile prevăzute la art. 235 alin. (1) și art. 235¹ din Codul contravențional nr. 218/2008, prevederile cărora urmează a fi ajustate.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului sunt următoarele:

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

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

c) inițierea modificărilor la Codul Contravențional pentru ajustarea prevederilor art. 235 alin. (1) și art. 235¹.

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

Secretar General

Angela ȚURCANU