**NOTĂ INFORMATIVĂ**

**la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea vehiculelor scoase din uz**

|  |
| --- |
| 1. Denumirea autorului, și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
 |
| Proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea vehiculelor scoase din uz a fost elaborat de către Ministerul Mediului. |
| 1. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile acestuia
 |
| Problema principală abordată prin prezentul proiect de Regulament este prevenirea generării de deșeuri provenite de la vehiculele scoase din uz (în continuare - VSU) și componentele acestora, asigurând reutilizarea, reciclarea și recuperarea în scopul de a reduce impactul direct asupra mediului și sănătății oamenilor prin eliminarea deșeurilor periculoase. Deoarece etapa scoaterii din uz al unui automobil încadrează multe alte deșeuri din sectoare industriale: cel al petrolului, oţelului, aluminiului, chimicale, fibre sintetice, sticlă şi electronica, acesta prezintă o sursă semnificativă de impact ecologic.De asemenea, măsurile de prevenire formării deșeurilor provenite de la vehiculele scoase din uz, se numără printre puţinele ramuri ale strategiei gestionării deșeurilor, care a evoluat în extinderea responsabilităţii producătorului încă din stadiul de proiectare şi până la scoaterea din uz ale acestora. Conform datelor colectate de Agenția de Mediu în perioada 2004-2018, numărul de autovehicule a crescut de la 396 305 unități la 872 172 ceea ce înseamnă o creștere de 2,2 ori în raport cu anul 2004.[[1]](#footnote-1)Pentru autoturizme, începînd cu anul 2014, se observă o creștere continua a ponderii de autovehicule cu vîrsta mai mare de 10 ani. Astfel, dacă în 2014, din totalul de autoturizme – 68,5% aveau o vechime de peste 10 ani, atunci în anul 2018, cota lor a crescut pînă la 79,7%.Vehiculele second-hand aduse din străinătate, în mod evident, se uzează într-un timp mult mai scurt în comparație cu vehiculele noi. De aici rezultă generarea unui flux mare de deșeuri în Republica Moldova de acest tip.Ținînd cont de lecțiile oferite de traiectoria de dezvoltare a țării din ultimele două decenii, în Strategia „Moldova 2030” este propusă o viziune de incurajare a industriilor și afacerilor să adopte o producere eficientă din punct de vedere al resurselor și să partajeze responsabilitatea pentru eliminarea deșeurilor și poluanților toxici. Sinergia și participarea tuturor actorilor în acest lanț de producere-consum va salva și conserva resursele naturale și va reduce paguba ecologică cauzată de creșterea economică.Gestionarea deșeurilor rămâne o provocare majoră pentru Republica Moldova. Reciclarea și utilizarea eficientă a resurselor se află încă la niveluri scăzute. Economia circulară rămâne slab dezvoltată, deși există potențial în acest domeniu. Lipsa unor responsabilităţi clar definite pentru fiecare actor implicat în managementul deşeurilor, lipsa reglementării unor măsuri inovatoare eficiente de gestionare a deşeurilor, este considerată a fi expusă riscului de a nu își îndeplini obiectivul de reciclare a deșeurilor din volumul total de deșeuri formate în proporție de 30 % stabilit pentru 2030 prevăzut în Strategia Națională de Dezvoltare “Moldova 2030”.Pentru materializarea acestei viziuni este necesară atingerea unui progres palpabil în sporirea calității vieții oamenilor, prin trecerea la o economie circulară,bazată pe reciclare (față de cea liniară existentăîn Republica Moldova), care prezintă beneficii economice şi sociale importante: generează creșterea economică, stimulează inovarea, creează locuri de muncă, creșterea veniturilor și generează un mediu sănătos pentru generațiile de astăzi şi viitoare. În majoritatea cazurilor eliminarea deșeurilor la moment se realizează prin depozitare. Conform, datelor prezentate de IPM în anul 2020 au fost în funcțiune 1136 depozite de deșeuri cu suprafața de 1222, 05 ha. Anual, pe parcursul Campaniilor de salubrizare sunt depistate circa 3000 gunoişti stihinice, majoritatea din acestea sunt lichidate de către APL dar din motivul lipsei serviciilor de salubrizare, a unui sistem eficient de gestionare integrată a deșeurilor în localitățile rurale, ele apar din nou. Sunt cazuri când depozitele de deșeuri sunt localizate în zona de protecție a obiectivelor acvatice, în zona sanitară a sectorului locativ, pe terenuri agricole degradate. În RM, problema generării, cît și gestionării VSU, inclusiv componentelor și materialelor acestora este foarte acută, având în vedere aspectele socioeconomice legate de tranziţia la economia de piaţă și ratele de reciclare și valorificare a deșeurilor foarte reduse și în mare parte operate ilegal. Legislația actuală nu reglementează măsuri pentru colectarea și tratarea tipurilor speciale de deșeuri, cum ar fi deșeurile voluminoase - vehiculele scoase din uz. De asemenea, reglementarea privind prevenirea formării de deșeuri provenite de la vehiculele scoase din uz, se numără printre puţinele ramuri ale strategiei gestionării deșeurilor, care a evoluat în extinderea responsabilităţii producătorului încă din stadiul de proiectare şi până la scoaterea din uz ale acestora. În caz, dacă legislația nu prevede măsuri clare privind gestionarea, vehiculele scoase din uz pot reprezenta o amenințare pentru mediu și o sursă de cantități enorme de materiale nevalorificate. Deoarece etapa scoaterii din uz al unui automobil încadrează multe alte deșeuri din sectoare industriale: cel al petrolului, oţelului, aluminiului, chimicale, fibre sintetice, sticlă şi electronica, acesta prezintă o sursă semnificativă de impact ecologic.Ca urmare, prin intervenția propusă va fi creat cadrul juridic vaforabil pentru atingerea obiectivelor economiei circulare, încurajând proiectarea ecologică, prevăzând eliminarea substanțelor periculoase care intră în componența vehiculelor și stabilind obiective înalte de reutilizare/reciclare/recuperare în scopul valorificării materialelor conținute în VSU și al păstrării resurselor prețioase în economie. |
| 1. Descrierea gradului de compatibilitate, pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene
 |
| Din perspectiva integrării Europene a Republicii Moldova, Acordul de Asociere între Republica Moldova și Uniunea Europeana (ratificat prin Legea nr. 112 din 02 iulie 2014), la capitolul 16 - ,,Mediul înconjurător”, sub-capitolul ,,Gestionarea deșeurilor și resurselor” prevede, la Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile, aplicarea articolului 14 „stabilirea mecanismului de recuperare integrală a costurilor în conformitate cu principiul poluatorul plătește și cu principiul extins al responsabilității producătorului”.Proiectul propus spre aprobare transpune Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz, care stabilește măsuri de prevenire și limitare a deșeurilor de la vehiculele scoase din uz și componentele acestora, asigurându-le reutilizarea, reciclarea și recuperarea. De asemenea, își propune să îmbunătățească performanța de mediu a tuturor agenților economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor.A fost elaborat tabelul de concordanță a proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea vehiculelor scoase din uz și al Directivei (UE) 2016/2284 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici, de modificare a Directivei 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz.  |
| 1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
 |
| Propunerea normativă este determinată, în special de necesitatea instituiri unui mecanism de reglementare a activităților de prevenire a formării de deșeuri de la vehiculele scoase din uz inclusiv componentelor și materialelor acestora, în plus, refolosirea, reciclarea și alte forme de recuperare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșeuri, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității tuturor agenților economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor direct implicați în tratarea vehiculelor scoase din uz.Proiectul de Hotărâre a Guvernului este elaborat în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Regulamentul privind gestionarea vehiculelor scoase din este constituit din 13 secțiuni, inclusiv 105 puncte și 8 anexe, stabilind: - prin secțiunea I.“*Dispoziţii generale*”- obiectul, definiții și reglementarea domeniului de aplicare pentru a reduce eliminarea de deșeuri, contribuind astfel la o dezvoltare durabilă a societății și la îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității agenților economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor;- prin secțiunea II..*„Prevenirea”* -prevederile privind limitarea utilizării substanțelor periculoase la vehicule, începând cu faza de proiectare, obligațiile producătorilor de vehicule și agenții economici implicați în gestionarea vehiculelor de a informa,dezvolta și optimiza metodele de reutilizare, reciclare și valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora în scopul reducerii cantității de deșeuri eliminate, precum și pentru creșterea gradului de valorificare și reciclare; cerințe pentru radierea definitivă din circulație a vehiculului, se realizează doar în baza notificării de preluarea vehiculului scos din uz pentru distrugere de către agentul economic autorizat pentru tratarea acestuia. - prin secțiunea III.*„Colectarea”* - procedurile de colectare a VSU inclusiv componentelor, materialelor și obligațiile de respectare a acestor proceduri de către persoanele fizice şi agenții economici care generează acest tip de deșeuri;- prin secțiunea IV.*„Sisteme de colectarea”* - prevederi privind activitatea sistemelor individuale și colective (care fac obiectul mecanismului implementării principiului responsabilității extinse a producatorilor); - prin secțiunea V.*„Modul de funcționare asistemelor individuale și colective”* – drepturile și obligațiile agenților economici prin sistemele individuale și colective în implementarea responsabilității extinse a producătorului în baza unui plan de operare stabilit in conformitate cu prevederile art.25, alin. (6) al Legii nr. 209/2016 privind deșeurile;- prin secțiunea VI.-*„Tehnologii noi de reciclare și îmbunătățire a performanței de mediu”-* cerințe de tratare, valorificare și reciclare, care va favoriza dezvoltarea de noi tehnologii din punct de vedere al protecţiei mediului, pentru toate tipurile de vehicule;- prin secțiunea VII.*„Tratarea”-* obligația de a fi asigurată preluarea și valorificarea degeurilor de VSU inclusiv componentelor, materialelor acestora colectate separat; responsabilitățile producătorilor; sistemele colective care acționează in numele producătorilor și agenților economici (de salubrizare) care dețin autorizație de mediu pentru desfășurarea de activități de reutilizare, reciclare și valorificare, introducerea unui certificat de distrugere pentru a condiționa radiereaVSU;- prin secțiunea VIII.*„Refolosirea și recuperarea”-* prevederi privind realizarea de către producători a țintelor anuale de valorificare şi reciclare a VSU**reutilizare şi valorificare în proporţie de 85%, reutilizare şi reciclare în proporţie de 80% („obiectivele pentru 2025”),** **reutilizare şi valorificare în proporţie de 95%, reutilizare şi reciclare în proporţie de 85% („obiectivele pentru 2028”).**- prin secțiunea IX.*„Raportarea și verificarea”-* reglementările privind înscrierea importatorilor și distribuitorilor de vehicule în Lista producătorilor supuse reglementărilor de responsabilitate extinsă a producătorilor, prin intermediul subsistemului informational, a Sistemului Informatic Automatizat Managementul Deșeurilor (SIA MD).- prin secțiunea.X.*„Finanțarea”-*reglementările privind asigurarea de către importatorilor și distribuitorilor de vehicule a costurilor pentru colectarea, tratarea, valorificarea și eliminarea nepoluată a VSU. O parte minimă din bugetul schemelor REP trebuie utilizat pentru campaniile de informare.- prin secțiunea XI.*„Informarea”-*prevederile despre obligațiile de informare a utilizatorilor privind reciclarea și tratarea VSU și efectele potențiale asupra mediului și sănătății umane.- prin secțiunea XII.*„Exportul”-*reglementările privind procedurile respectate la transportarea transfrontalieră și pe teritoriului țării.- prin secțiunea XIII.*„Supravegherea și controlul”-*reglementările privind sancționarea în urma încălcării legislației și recureparea prejudiciului cauzat mediului și sănătății umane.Realizarea treptată de către producători și distribuitori a țintelor anuale de valorificare şi reciclare a VSU este identificată ca fiind cea mai eficace și rentabilă modalitate pentru punerea în aplicare a mechanismelor eco-inovative de reutilizare și valorificare a VSU, folosind practicile tehnologice, cât mai durabil posibile. Ca urmare, prin intervenția propusă va fi creat cadrul juridic pentru atingerea obiectivelor de reutilizare și valorificare deșeurilor din VSU, care sunt esențiale pentru urmărirea progreselor în îndeplinirea obiectivelor economiei circulare în vederea atenuării schimbărilor climatice și protejării mediului ca întreg.  |
| 1. Fundamentarea economico-financiară
 |
| Impactul economic posibil al diverselor obiective va depinde de stadiul dezvoltării tehnologice.Măsurile prevăzute în Regulament vizează îmbunătățirea performanței de mediu a tuturor operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor implicați direct în tratarea VSU. În general, prevederile Regulamentului urmează o abordare economică circulară, încurajând proiectarea ecologică, prevăzând eliminarea substanțelor periculoase care intră în componența vehiculelor și stabilind obiective înalte de reutilizare/reciclare/recuperare în scopul reutilizării materialelor valoroase conținute în VSU și al păstrării resurselor prețioase în economie.Principala forţă determinantă a amplificării beneficiilor economice şi de mediu ale reciclării şi recuperării într-o mai mare proporţie a vehiculelor scoase din uz este eco-inovarea. Obiectivele de tratare a vehiculelor scoase din uz de 85% pentru reciclare şi de 95% pentru valorificare duc la beneficii economice nete semnificative în comparaţie cu obiective mai modeste.Evaluarea efectuată arată că obiectivele stabilite de Directiva 2000/53/CE VSU generează beneficii substanţiale atât de mediu, cât şi economice şi că revocarea sau reducerea acestor obiective ar micşora beneficiile în cauză. Amploarea beneficiilor generate este strâns legată de ecoinovare, fără de care difuzarea tehnologiei existente va duce la beneficii economice şi de mediu reduse, pe când însoţiţă de eco-inovare va genera beneficii semnificativ mai mari. Aceste beneficii provin din creşterea proporţiei de materiale (în special anumite materiale plastice) reciclate şi recuperate, precum şi din reducerea numărului de vehicule scoase din uz eliminate în depozitele de deşeuri.**Costurile pentru autoritățile publice** În scopul consolidării cadrului instituţional existent, asigurării realizării politicii statutului în domeniul managementului integrat al deșeurilor şi a legislaţiei, realizării unui şir de activităţi tehnice pentru a asigura implementarea prevederilor prezentului Regulament necesită suplinirea statele de personal prin angajarea unei persoanei cu ziua deplină de muncă. Cheltuieli administrative pentru funcţionarea acesteia vor fi necesare 75 000 MDL pe an.Implementarea prevederilor proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, nu necesită careva măsuri instituționale sau organizatorice suplimentare (crearea unor noi instituţii sau subdiviziuni în instituţiile existente, crearea şi gestionarea Registrului).**Costurile pentru agenți economici** La nivelul țărilor membre UE, în conformitate cu „Ghidul privind responsabilitatea extinsă a producătorului (REP); Raport final, Comisia Europeană – DG Mediu, 2014”, costurile plătite de producători pe tonă de materiale puse pe piață variază de la 14 Euro/tonă (Marea Britanie) la 200 Euro/tonă (Austria), cu o medie de 92 Euro/tonă.Exemplu ţărilor UE denotă faptul că introducerea principiului răspunderii extinse a producătorului nu a avut impact asupra preţului mărfurilor comercializate, deoarece acestea sunt de ordinul 2-30 Euro, ceea ce constituie 1-3 % din preţurile de comercializare şi pot fi suportate de producători fără a majora preţul. Costul estimativ pentru reciclarea unui vehicul scos din uz variaza în mediul euro 134-162 euro.Costul estimativ de colectare, transfer și sortare pentru prima etapă de implementare a sistemului de gestionare a deșeurilor de VSU cu aplicarea principiului responsabilității extinse a producătorului, indiferent de schema care va fi aplicată, va fi de circa 9,7 Euro/tonă. Tabel 1: Costuri estimative de operare pentru gestionarea VSU

|  |  |
| --- | --- |
| **Componența de gestionare a VSU** | **Costuri de operare și întreținere (Euro/tonă)** |
| Colectare separată și transport | 4,2 |
| Transfer | 4,4 |
| Sortare | 1,1 |
| **TOTAL** | **9,7** |

Prin urmare, producătorii vor trebui să acopere costurile cu colectarea separată și transportul, precum și sortarea deșeurilor de VSU pe măsura ce acestea vor fi extinse în vederea atingerii obiectivelor de valorificare, precum și costurile de investiții pentru gestionarea deșeurilor de VSU.Costurile reciclării sunt parțial amortizate prin evitarea cheltuielilor de depozitare sau incinerare și prin vinderea materialelor rezultate. Prețurile de depozitare variază foarte mult în funcție de zona, și piața materialelor reciclate este într-o creștere explozivă.Pentru obiectivele propuse spre aprobare, valoarea adăugată netă rezultată în urma tratării unui vehicul scos din uz va fi în cel mai bun caz de 120 - 90 euro.[[2]](#footnote-2) Chiar şi fără dezvoltare tehnologică vor exista beneficii economice de 55 – 80 euro pentru fiecare vehicul scos din uz. Reducerea cu 5% a obiectivului de reciclare de 85% va duce la o pierdere a beneficiilor economice aferente tratării vehiculelor scoase din uz.Reciclarea conservă energia. Mult mai putină energie este necesară pentru a transforma materialele reciclate în produse noi, comparativ cu a începe producția cu materiale primare, brute. Prin reciclarea unei tone de materiale într-un program obișnuit de reciclare, sunt economisiți cel putin 187 USD prin realizarea de economii la electricitate, petrol, gaze naturale și carbune, chiar în condițiile în care ținem cont de consumurile datorate colectării și transportării materialelor. Reciclarea elimină costurile depozitării rezidurilor sau a incinerărilor. Prin intermediul unor parteneriate la nivel internaţional, naţional şi local, sînt încurajate şi atrase investiţiile necesare pentru dezvoltarea durabilă a sectorului, conform priorităţilor şi ritmului accesibil pentru societate.Astfel, în luna iunie 2020 a fost ratificat de către Parlamentul Republicii Moldova Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind implementarea Proiectului „Deșeuri solide în Republica Moldova”, în mărime de 25 milioane euro, iar prin Acordul semnat la data de 18 octombrie 2019 între Banca Europeană de Investiții și Guvernul Republicii Moldova va fi acordat un împrumut de 100 milioane de euro pentru îmbunătățirea serviciilor de gestionare a deșeurilor solide în țară. Proiectele respective, urmate a fi semnate, vor avea drept obiectiv reducerea impactului negativ asupra mediului și sănătății oamenilor, prin modernizarea sistemelor de colectare a deșeurilor și colectare separată a materialelor reciclabile și a deșeurilor biologice, precum și reabilitare a gropilor de gunoi sau închiderea acestora. Pornind de la o analiză a economiei Republicii Moldova şi o evaluare critică a cadrului de investiţii, această analiză propune direcţii strategice pentru îmbunătăţirea proceselor de atragere şi de promovare a investiţiilor străine directe în dezvoltarea economiei circulare.Beneficiile în urma stabilirei obiectivelor mai ambiţioase de reciclare și valorificare va face posibilă creşterea proporţiei de reciclare a acelor metale și materiale plastice care sunt eliminate în prezent în depozitele de deşeuri, sunt următoarele:* respectarea drepturilor cetățenilor la un mediu sănătos, fiind ecologizate IMM-urile din Republica Moldova pentru a stimula dezvoltarea durabilă și competitivitatea economică;
* progresarea Republicii Moldova pe termen lung spre dezvoltarea economică verde;
* integrarea principiilor de protecție a mediului și de dezvoltare durabilă în acest sector;
* promovînd principiul economiei verzi, Republica Moldova va fi mai adaptată la schimbările climatice globale și, respectiv, mai competitivă la nivel regional și internațional, iar pe termen lung Republica Moldova ar evita costurile economice imense din cauza degradării mediului;
* alinierea Republicii Moldova la cele mai recente descoperiri tehnico-științifice de pe plan european;

crearea noi locuri de muncă va reduce sursele financiare alocate ca indemnizații pentru șomaj. |
| 1. Modul de încorporare a proiectului în sistemul actelor normative în vigoare:
 |
| Republica Moldova își asumă angajamentul să reducă necondiţionat, pînă în anul 2030, a emisiilor de gaze cu efect de seră de la sectorul deşeurilor cu 14% şi reducerea condiţionată pînă la 18% comparativ cu anul 1990 prevăzut în Contribuția Națională Determinată (CND) în conformitate cu art.2 Convenției-cadru a Organizației Națiunilor Unite cu privire la schimbarea climei (CONUSC) ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 404-XIII din 16.03.1995 și prevederilor Acordului de la Paris ratificat prin Legea nr. 78 din 04.05.2017. *Strategia de mediu pentru anii 2014-2023* prevede obiectivul reducerii cantității de deșeuri depozitate cu 30% și creșterea ratei de reciclare cu 20% până în anul 2023. Măsurile de reducere a gazelor cu efect de seră sunt prevăzute în *Strategia de dezvoltare cu emisii reduse a Republicii Moldova până în anul 2030* și Planul de acțiuni, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1470/2016.La momentul actual, prioritățile și acțiunile pe domeniul gestionării deșeurilor la nivel național sunt cuprinse în Strategia de gestionare a deșeurilor în Republica Moldova 2013-2027, adoptată prin HG 248/2013. Obiectivele generale ale Strategiei vor fi realizate prin intermediul obiectivelor specifice în gestionarea vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora prin: a) asigurarea unei reţele de colectare/valorificare a vehiculelor scoase din uz;b) asigurarea posibilităţii ca ultimul deţinător al vehiculului să îl poată preda gratuit unei unităţi de colectare/valorificare;c) extinderea reutilizării şi reciclării materialelor din vehiculele uzate, precum şi a valorificării energetice a acelora care nu pot fi valorificate material.Din perspectiva integrării Europene a Republicii Moldova, Acordul de Asociere între Republica Moldova și Uniunea Europeana (ratificat prin Legea nr. 112 din 02 iulie 2014), la capitolul 16 - ,,Mediul înconjurător”, sub-capitolul ,,Gestionarea deșeurilor și resurselor” prevede, la Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile, aplicarea articolului 14 „stabilirea mecanismului de recuperare integrală a costurilor în conformitate cu principiul poluatorul plătește și cu principiul extins al responsabilității producătorului”.Proiectul propus spre aprobare transpune Directiva nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz, care stabilește măsuri de prevenire și limitare a deșeurilor de la vehiculele scoase din uz și componentele acestora, asigurându-le reutilizarea, reciclarea și recuperarea. De asemenea, își propune să îmbunătățească performanța de mediu a tuturor agenților economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor.*Legea nr.209/2016 privind deșeurile*, a preluat majoritatea reglementărilor din Directiva nr.2008/98/CE, care uniformizează practici contemporane de gestionare a deșeurilor și concepe instituția „Responsabilitatea extinsă a producătorului. Regimul de responsabilitate extinsă a producătorului, prevede obligații pentru persoanele fizice sau juridice (producătorul produsului sau importatorul profesional) care, la nivel profesional, proiectează, produc, prelucrează, tratează, vând şi/sau importă vehiculele și componentele acestora. Măsurile prevăzute de legea nr.209/2016 privind deșeurile vor încuraja dezvoltarea, producerea şi comercializarea produselor cu utilizări multiple, care sunt durabile din punct de vedere tehnic şi care pot, după ce au devenit deşeuri, să facă obiectul unei valorificări sigure şi al unei eliminări ce nu poluează mediul. * În scopul promovării principiului răspunderii extinse a producătorului(REP), prioritar vor fi supuse acestor reglementări următoarele produse - *Art.12, alin. (14):*
* baterii și acumulatori;
* echipamente electrice și electronice;
* vehicule;
* uleiuri;
* ambalaje.

Pentru implementarea legii nr.209/2016 privind deșeurile, au fost aprobat prin *H.G. nr. 682/11.07.2018* Conceptul SIA „Managementul deșeurilor”, un concept de sistem informatic automatizat în domeniul managementului deșeurilor, și o instrucțiune cu privire la ținerea evidenței și transmiterea datelor și informațiilor despre deșeuri și gestionarea acestora aprobată prin *H.G. nr. 501/29.05.2018.*Totodată, în conformitate cu prevederile art. 68 din *Legea nr. 209 din 29 iulie 2016 privind deșeurile*, Guvernul, în termen de 12 luni de la data publicării prezentei legi, va elabora cadrul normativ aferent punerii în aplicare a acesteia, inclusiv Regulamentul privind gestionarea vehiculelor scoase din uz. |
| 7. Avizare și consultarea publică a proiectului |
| În procesul de elaborare a proiectului de act normativ au fost respectate regulile procedurale aplicabile pentru asigurarea transparenței decizionale, prevăzute de Legea nr.239-XVI din 13.11.2008 privind transparența în procesul decizional, Legea nr. 100 din 22.12.2017 cu privire la actele normative, și Hotărârea Guvernului nr. 610 din 03.07.2018 pentru aprobarea Regulamentului Guvernului. Anunţul privind iniţierea consultărilor publice asupra proiectului Analizei Impactului de Reglementare a proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea vehiculelor scoase din uz a fost publicată la data de 29.07.2021- pe pagina web oficială a ex. Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului [www.madrm.gov.md](http://www.madrm.gov.md) , cît și pe pagina și Serviciului electronic public "PARTICIP", https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-privind-initierea-consultarilor-publice-asupra-proiectului-analizei-impactului-de-reglementare-a-proiectului-hotararii-guvernului-pentru-aprobarea-regulamentului-privind-vehiculele-scoase-din-uz/8354 astfel încât orice persoană interesată să aibă posibilitatea de a accesa documentul respectiv pentru a prezenta propuneri și obiecții pe marginea acestuia. Se atestă lipsa obiecțiilor și propunerilor la moment.Intenția de elaborare a proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentul privind gestionarea vehiculelor scoase din uz a fost examinată în cadrul proiectului ***„Îmbunătățirea cadrului instituțional și legal pentru gestionarea specifică a unor fluxuri de deșeuri în Republica Moldova”****,* implementat de Instituția Publică ”Unitatea de implementare a proiectelor în domeniul mediului” cu susținerea financiară a Agenției de Cooperare Internațională a Germaniei (GIZ). |
| 8.Constatările expertizei anticorupție |
| Proiectul elaborat urmează a fi supus expertizei anticorupție de către Centrul NaționalAnticorupție. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție va fi inclusă după recepționarea raportului de expertiză anticorupție. |
| 9. Constatările expertizei de compatibilitate |
| Proiectul elaborat urmează a fi supus expertizei de compatibilitate de către Centrul de Armonizare a Legislației din cadrul Cancelariei de Stat. Informația privind rezultatele expertizei de compatibilitate va fi inclusă după parvenirea avizului respectiv. |
| 10. Constatările expertizei juridice |
| Informația privind rezultatele expertizei juridice va fi inclusă după recepționarea avizului expertizei juridice. |
| 11. Constatările altor expertize |
| În cadrul ședinței din 09 noiembrie 2021 a Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător a fost examinată și susținută Analiza Impactului la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea vehiculelor scoase din uz (procesul-verbal nr. 30). Obiecțiile și recomandările expuse în opinia expertului Secretariatului Evaluării Impactului de Reglementare, au fost luate în considerare, iar la data de 14 decembrie 2021 de către Grupul de lucru menționat a fost expertizat și susținut proiectul H.G. respectiv, cu condiția luării în considerare a obiecțiilor și recomandărilor. Obiecțiile și recomandările expuse în opinia expertului Secretariatului Evaluării Impactului de Reglementare, au fost luate în considerare.Regulamentul propus nu necesită efectuarea unor expertize ecologice suplimentare, deoarece reprezintă un act normativ care va reglementa domeniul protecției mediului prin asigurarea concordanței prevederilor proiectului cu legislația din domeniul protecției mediului și care va prognoza impactul asupra mediului prin însăși reglementările propuse.Totodată, proiectul nu cade sub incidența altor expertize necesare a fi efectuate în conformitate cu Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. |

**Secretar de stat Iordanca-Rodica IORDANOV**

1. Starea mediului în Republica Moldova. Raport national în baza indicatorilor de mediu 2015-2018 <https://drive.google.com/file/d/1YD6esULO-JNJGhTmN1P8U2Ft228B8hGH/view> [↑](#footnote-ref-1)
2. https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0005:FIN:RO:PDF [↑](#footnote-ref-2)