

## NOTĂ INFORMATIVĂ

### la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz

1. Denumirea autorului, și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz a fost elaborat de către Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile acestuia
<p>Ținând cont de lecțiile oferite de traiectoria de dezvoltare a țării din ultimele două decenii, în Strategia „Moldova 2030” este propusă o viziune de încurajare 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.</p> <p>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 responsabilități clar definite pentru fiecare actor implicat în managementul deșeurilor, lipsa reglementării unor măsuri inovatoare eficiente de gestionare a deșeurilor, 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”.</p> <p>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 existentă în Republica Moldova), care prezintă beneficii economice și sociale importante: generează creșterea economică, stimulează inovarea, creează locuri de muncă, creșterea veniturilor și generează un mediu sănătos pentru generațiile de astăzi și viitoare.</p> <p>Parcul auto național crește anual cu circa 30 de mii de unități de transport doar 12 % sunt unități de transport noi comercializate de importatorii oficiali. În ianuarie-martie 2021 cifra de afaceri din comerțul cu autovehicule și motociclete s-a majorat cu 31,7% comparativ cu aceeași perioadă din 2020.</p> <p>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.</p> <p>Distribuția autovehiculelor pe categoriile de vârstă este următoarea pentru anul 2018: 2,2% din totalul autovehiculelor au o vechime de pînă la 2 ani, 3,1% au o vechime între 2 și 5 ani, 12% au vârsta maximă de 10 ani iar 82.7% sunt autovehicule care au o vechime de peste 10 ani.</p> <p>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 un aflux mare de deșeuri în Republica Moldova de acest tip.</p> <p>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 salubritate sunt depistate circa 3000 gunoiști stihinice, majoritatea din acestea sunt lichidate de către APL dar din motivul lipsei serviciilor de salubritate, 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.</p> <p>În RM, problema generării, cât și gestionării VSU, inclusiv componentelor și materialelor acestora este foarte acută, având în vedere aspectele socioeconomice legate de tranziția la economia de piață și ratele de reciclare și valorificare a deșeurilor foarte reduse și în mare parte operate ilegal.</p> <p>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</p>

puținele ramuri ale strategiei gestionării deșeurilor, care a evoluat în extinderea responsabilității producătorului încă din stadiul de proiectare și până la scoaterea din uz ale acestora.

În caz, dacă legislația nu prevede măsuri clare privind gestionare, 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, oțelului, aluminiului, chimicale, fibre sintetice, sticlă și electronica, acesta prezintă o sursă semnificativă de impact ecologic.

Impactul deșeurilor asupra mediului a crescut alarmant în ultimii ani, iar administrarea necorespunzătoare a acestora generează contaminări ale solului și ale pânzei apelor freatice, ale aerului atmosferic cu emisii de CH<sub>4</sub>, CO<sub>2</sub> și gaze toxice, cu efecte directe asupra climei și sănătății populației.

Strategia de mediu pentru anii 2014-2023 prevede obiectivul creării unui sistem integrat de management al calității aerului, reducerea de poluanți a emisiilor în atmosferă cu 30% până în 2023 și crearea sistemelor de gestionare a deșeurilor, care ar contribui la o reducere de 30% a cantității de deșeuri depozitate și o creștere cu 20% a ratei de reciclare până în 2023.

Obiectivele generale ale Strategiei de gestionare a deșeurilor în Republica Moldova 2013-2027 vor fi realizate prin intermediul atingerii obiectivelor specifice în gestionarea vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora prin:

a) asigurarea unei rețele de colectare/valorificare a vehiculelor scoase din uz;

b) asigurarea posibilității ca ultimul deținător al vehiculului să îl poată preda gratuit unei unități de colectare/valorificare;

c) extinderea reutilizării și reciclării materialelor din vehiculele uzate, precum și a valorificării energetice a acelor care nu pot fi valorificate material.

Obiectivul RM de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră ar putea fi atins prin realizarea *obiectivului specific* - . reducerea necondiționată, până în anul 2030, a emisiilor de gaze cu efect de seră de la sectorul deșeurilor cu 14% și reducerea de gaze cu efect de seră condiționată până la 18% comparativ cu anul 1990 prevăzut în Contribuția Națională Determinată (CND) la Acordul Climatic de la Paris.

Elaborarea proiectului rezultă din angajamentele asumate de Republica Moldova față de *Convenția-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, cât și *Protocolului privind combaterea acidificării mediului, eutrofierii și depozitării ozonului în stratul inferior al atmosferei* (Gothenburg, 1999), pe care Republica Moldova a semnat la 23.05.2000 în temeiul *Convenției de la Geneva privind poluarea transfrontalieră a aerului la distanțe lungi (CLRTAP)* (1979), ratificată prin HP nr.399-XIII din 16.03.1995.

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.

3. 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 Europeană (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 vehiculele 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.

#### 4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Propunerea normativă este determinată, în special de necesitatea instituirii 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 vehiculele scoase din uz este constituit din 14 secțiuni, inclusiv 109 puncte și 7 anexe, stabilind:

- prin secțiunea I. „*Dispoziții 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. „*Interdicții*” - prevederile privind interzicerea comercializării vehiculelor, a materialelor și componentelor acestora provenite de la producătorii care nu sunt înregistrați în Lista producătorilor și cerințe pentru radierea definitivă din circulație a vehiculului, se realizează doar în baza prezentării certificatului de distrugere emis la preluarea vehiculului scos din uz de către agentul economic autorizat pentru tratarea acestuia, reglementarea interzicerii eliminării prin depozitare a VSU;

- prin secțiunea III. „*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;

- prin secțiunea IV. „*Colectarea*” - procedurile de colectare a VSU inclusiv componentelor, materialelor și obligațiile de respectare a acestor proceduri de către persoanele fizice și agenții economici care generează acest tip de deșeuri;

- prin secțiunea V. „*Sisteme de colectarea*” - prevederi privind activitatea sistemelor individuale și colective (care fac obiectul mecanismului implementării principiului responsabilității extinse a producătorilor);

- prin secțiunea VI. „*Reglementarea sistemelor 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 în conformitate cu prevederile art.25, alin. (6) al Legii nr. 209/2016 privind deșeurile;

- prin secțiunea VII. „*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 protecției mediului, pentru toate tipurile de vehicule;

- prin secțiunea VIII. „*Tratarea*” - obligația de a fi asigurată preluarea și valorificarea deșeurilor de VSU inclusiv componentelor, materialelor acestora colectate separat; responsabilitățile producătorilor; sistemele colective care acționează în numele producătorilor și agenților economici (de salubritate) care dețin autorizație de mediu pentru desfășurarea de activități de reutilizare, reciclare și valorificare, introducerea unui certificat de distrugere pentru a condiționa radierea VSU;

- prin secțiunea IX. „*Refolosirea și recuperarea*” - prevederi privind realizarea de către producători a țintelor anuale de valorificare și reciclare a VSU

**reutilizare și valorificare în proporție de 85%, reutilizare și reciclare în proporție de 80% („obiectivele pentru 2025”),**

**reutilizare și valorificare în proporție de 95%, reutilizare și reciclare în proporție de 85% („obiectivele pentru 2027”).**

- prin secțiunea X., „*Înregistrarea și raportarea*”- reglementările privind înregistrarea 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.

- 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 XII., „*Supravegherea și controlul*”-reglementările privind sancționarea în urma încălcării legislației și recureparea prejudiciului cauzat mediului și sănătății umane.

Realizarea treptată de către producători a țintelor anuale de valorificare și reciclare a VSU este identificată ca fiind cea mai eficace și rentabilă modalitate pentru punerea în aplicare a mecanismelor eco-inovative de reutilizare și valorificare a VSU, folosind practicile tehnologice, cât mai durabil posibil.

Ca urmare, prin intervenția propusă va fi creat cadrul juridic pentru atingerea obiectivelor de reutilizare și valorificare a deșeurilor din VSU, care sunt esențiale pentru urmărirea progreselor în îndeplinirea obiectivelor economiei circulare în vederea atenuării schimbărilor climatice și protejării mediului ca întreg.

## 5. Fundamentarea economico-financiară

Impactul economic posibil al diverselor obiective va depinde de stadiul dezvoltării tehnologice.

Principala forță determinantă a amplificării beneficiilor economice și de mediu ale reciclării și recuperării într-o mai mare proporție a vehiculelor scoase din uz este eco-inovarea.

Obiectivele de tratare a vehiculelor scoase din uz de 85% pentru reciclare și de 95% pentru valorificare duc la beneficii economice nete semnificative în comparație cu obiective mai modeste.

Evaluarea efectuată arată că obiectivele stabilite de Directiva 2000/53/CE VSU generează beneficii substanțiale atât de mediu, cât și economice și că revocarea sau reducerea acestor obiective ar micșora beneficiile în cauză. Amploarea beneficiilor generate este strâns legată de ecoinovare, fără de care difuzarea tehnologiei existente va duce la beneficii economice și de mediu reduse, pe când însoțită de eco-inovare va genera beneficii semnificativ mai mari. Aceste beneficii provin din creșterea proporției de materiale (în special anumite materiale plastice) reciclate și recuperate, precum și din reducerea numărului de vehicule scoase din uz eliminate în depozitele de deșuri.

### **Costurile pentru autoritățile publice**

În scopul consolidării cadrului instituțional existent, asigurării realizării politicii statutului în domeniul managementului integrat al deșeurilor și a legislației, realizării unui șir de activități tehnice pentru a asigura implementarea prevederilor prezentului Regulament necesită suplینirea statele de personal prin angajarea unei persoane cu ziua deplină de muncă. Cheltuieli administrative pentru funcționarea acesteia vor fi necesare 75 000 MDL pe an.

Implementarea prevederilor proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz nu necesită careva măsuri instituționale sau organizatorice suplimentare (crearea unor noi instituții sau subdiviziuni în instituțiile existente, crearea și 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 țărilor UE denotă faptul că introducerea principiului răspunderii extinse a producătorului nu a avut impact asupra prețului mărfurilor comercializate, deoarece acestea sunt de ordinul 2-30 Euro,

cea ce constituie 1-3 % din prețurile de comercializare și pot fi suportate de producători fără a majora prețul.

Costul estimativ pentru reciclarea unui vehicol 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**

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

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 zonă, 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.<sup>1</sup>

Chiar și 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 puțină 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 puțin 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 internațional, național și local, sînt încurajate și atrase investițiile necesare pentru dezvoltarea durabilă a sectorului, conform priorităților și 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

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0005:FIN:RO:PDF>

gunoi sau închiderea acestora.

Pornind de la o analiză a economiei Republicii Moldova și o evaluare critică a cadrului de investiții, această analiză propune direcții strategice pentru îmbunătățirea proceselor de atragere și de promovare a investițiilor străine directe în dezvoltarea economiei circulare.

Beneficiile în urma stabilirii obiectivelor mai ambițioase de reciclare și valorificare va face posibilă creșterea proporției de reciclare a acelor metale și materiale plastice care sunt eliminate în prezent în depozitele de deșeuri, 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;
  - ❖ promovând 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.

#### 6. Modul de încorporare a proiectului în sistemul actelor normative în vigoare:

Art. 37 al Constituției Republicii Moldova garantează dreptul fiecărui cetățean la un mediu înconjurător neprimejdios din punct de vedere ecologic pentru viață și sănătate, inclusiv dreptul de a respira aer curat. Acest drept constituțional reprezintă temelia cadrului normativ, de la care pornesc direcțiile strategice din domeniul protecției mediului, utilizării durabile a resurselor naturale, garantarea securității ecologice și integrarea aspectelor de protecție a mediului în politicile sectoriale.

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. Documentul a fost elaborat și adoptat în scopul dezvoltării infrastructurii și a serviciilor necesare pentru a proteja în mod adecvat mediul la nivel global, național și local de efectele asociate cu managementul deșeurilor generate de cetățeni, întreprinderi și instituții, precum și pentru stabilirea cadrului legal și instituțional necesar pentru a sprijini alinierea treptată a practicilor Republicii Moldova de gestionare a deșeurilor la cele ale Uniunii Europene. 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 rețele de colectare/valorificare a vehiculelor scoase din uz;
- b) asigurarea posibilității ca ultimul deținător al vehiculului să îl poată preda gratuit unei unități de colectare/valorificare;
- c) extinderea reutilizării și reciclării materialelor din vehiculele uzate, precum și a valorificării energetice a acelor care nu pot fi valorificate material.

*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 și/sau importă vehiculele și componentele acestora. Măsurile prevăzute de legea nr.209/2016 privind deșeurile vor încuraja dezvoltarea, producerea și comercializarea produselor cu utilizări multiple, care sunt durabile din punct de vedere tehnic și care pot, după ce au devenit deșeuri, să facă obiectul unei valorificări sigure și al unei eliminări ce nu poluează mediul.

Actuala *Lege nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător* prevede obligația autorității centrale de mediu privind respectarea acordurilor interstatale și internaționale, asigurarea monitorizării și informarea opiniei publice despre starea mediului.

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*.

În scopul operaționalizării mecanismelor stabilite prin lege nr.209/2016 privind deșeurile au fost elaborate și aprobate Regulamentul privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE) HG 212/ 07.03.2018 și Regulamentul privind ambalajele și deșeurile de ambalaje, HG 561/31.07.2020. Ambele Regulamente stabilesc măsurile prioritare destinate prevenirii producerii deșeurilor și principiile privind reducerea eliminării finale a deșeurilor prin reutilizare, reciclare și valorificarea acestora.

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 legii, va fi elaborat cadrul normativ aferent punerii în aplicare a acesteia, inclusiv Regulamentul privind vehiculele scoase din uz.

*Legea privind protecția aerului atmosferic nr. 1422/1997*, obiectivul căreia este păstrarea purității și ameliorarea calității aerului atmosferic - component al mediului, prevenirea și reducerea efectelor nocive ale factorilor fizici, chimici, biologici, radioactivi și de altă natură asupra atmosferei, cu consecințe nefaste pentru populație și/sau mediul înconjurător.

*Legea apelor nr. 272/2011*, prevede un cadru normativ pentru monitorizarea, evaluarea, gestionarea, protecția și folosința eficientă a apelor de suprafață și a apelor subterane în baza participării publicului la evaluarea, planificarea și luarea deciziilor și, respectiv, stabilirea mecanismelor de protecție a stării apelor, prevenirea oricărei degradări ulterioare a apelor, protecția și restabilirea mediului acvatic.

În scopul fortificării responsabilității privind protecția mediului ambiant și stimulării implementării tehnologiilor de minimizare a deșeurilor disponibilizate în natură, în 1998 a fost adoptată legea privind plata pentru poluarea mediului nr. 1540 din 25.02.1998.

#### 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. Anunțul privind inițierea consultărilor publice asupra proiectului Analizei Impactului de Reglementare a proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz, Nota informativă și Analiza impactului de reglementare (AIR) pentru proiectul de hotărâre sunt plasate pe pagina web oficială a Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului, la adresa [www.madrm.gov.md](http://www.madrm.gov.md) la rubrica Transparența decizională - „Anunțuri de inițiere a elaborării deciziei” și pe pagina web [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md).

Intenția de elaborare a proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele 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 Național Anticorupție. 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

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.

**Ministru**

**Ion PERJU**