

Analiza Impactului
asupra proiectului Hotărârii Guvernului
pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz

Titlul analizei impactului	Analiza Impactului asupra proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz
Data:	
Autoritatea administrației publice autor:	Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului
Subdiviziunea:	Direcția politici de managementa al deșeurilor și substanțelor chimice
Persoana responsabilă și informația de contact:	Virginia GALATONOV, consultant principal, MADRM – tel. 022 204 527, email: virginia.galatonov@madr.gov.md.
Componentele analizei impactului de reglementare	
1. Definirea problemei	
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate	
<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>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 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.</p> <p>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.</p> <p>Începând cu anul 2019, în SIA MD, deținătorii de deșeuri, după cum sunt definiți prin HG 501/2018, au raportat primele date privind deșeurile de la vehicule scoase din uz. Conform datelor colectate de Agenția de Mediu în anul 2019 deșeurile care au fost generate de la vehicule scoase din uz, de la diverse mijloace de transport (inclusiv mașini de teren) și deșeuri de la dezmembrarea vehiculelor casate au constituit circa 4 664,3 tone. În anul 2020 deșeuri de la dezmembrarea vehiculelor casate au constituit circa 249 845,23 tone. Diferența între date colectate, confirmă faptul, că anterior instituirii SIA MD, lipsa reglementărilor privind responsabilitatea de a duce evidența și a raporta date complete despre cantitatea VSU colectat separat nu permitea de a duce evidența</p>	

obiectivă. Proiectul Regulamentului propus spre aprobare va permite îmbunătățirea ducerii evidenței de acest tip de deșeuri într-un mod mai veridic și adecvat.

Date analizate pentru prezentul AIR, confirmă că VSU anual în țară se regăsesc în activități ilegale de reutilizare. Informațiile referitoare la nivelul de reciclare și de recuperare a vehiculelor scoase din uz atins în prezent este limitat în Moldova din cauza trătării de către operatorii neautorizați în mare parte.

În conformitate cu datele prezentate de către agenții economici prin Sistemul Informațional Automatizat „Managementul Deșeurilor”, în anul 2019 au fost valorificate deșeurile generate de la vehicule scoase din uz circa 142.8 tone și în anul 2020 circa 575,00 tone.

Diferența enormă între cantitatea colectată de deșeuri care au fost generate de la vehicule scoase din uz în anul 2020 de circa 248 803,07 tone și cantitatea raportată de agenții economici privind valorificarea acestui tip de deșeu de circa 575,00 tone, confirmă faptul că în mare parte valorificarea este exercitată de către agenții economici neautorizați, care operează în condiții ilegale, neconforme, operînduse cu substanțe periculoase și acest fapt aduce prejudiu enorm economiei țării, mediului și sănătății oamenilor. (Tab.5)

Colectarea deșeurilor se efectuează în cea mai mare parte neselectiv, astfel că deșeurile ajung pe depozite, amestecate, pierzându-se o mare parte a potențialului lor util; fiind amestecate și contaminate din punct de vedere chimic și biologic, recuperarea deșeurilor reciclabile este dificilă.

Gestionarea incorectă a deșeurilor este mai acută în Moldova, acestea generând cca 12,5% din emisiile de gaze cu efect de seră (GES), în comparație cu media globală, de cca 3% din emisiile mondiale.

Pe baza unei ipoteze propuse de Comisia Europeană, obiectivele Directivei 2000/53/CE VSU duc la progrese tehnologice de reciclare care permit o mai bună separare a materialelor plastice din reziduurile rezultate în urma mărunțirii, atingerea acestor obiective poate genera o serie de beneficii pentru mediu, inclusiv o reducere estimată de 280 000 – 980 000 de tone de echivalent CO₂ pe an, scăderea oxidării fotochimice, acidificării aerului, poluării și eutrofizării apei, precum și reducerea cantității de deșeuri generate. Beneficiile reale pentru mediu vor depinde, cu toate acestea, de dezvoltarea tehnologiei, stimulată de îndeplinirea obiectivelor.¹

Reglementarea modelului de producție și consum care presupune reutilizarea, repararea, reciclarea și renovarea materialelor și produselor existente cât mai mult posibil, pentru a le extinde ciclul de viață va facilita trecerea Republicii Moldova la economia circulară. Economia circulară contribuie totodată și la îndeplinirea Obiectivelor Dezvoltării Durabile naționalizate în Strategia Națională de Dezvoltare “Moldova 2030”, în special 3 (Sănătate și stare de bine), ODD11 (Orașe și comunități durabile), ODD 12 (consum și producție responsabile), ODD 13 (acțiune asupra climei), ODD15 (viața pe pământ), cât și 8 și 9 care promovează o creștere economică durabilă, ocuparea productivă a forței de muncă, dar și promovarea industrializării incluzive și durabile și promovarea inovării. În același timp, urmând imperativul integrării europene, exprimat prin implementarea Acordului de Asociere dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană, SND 2030 adoptă conceptul utilizat de țările UE pentru măsurarea calității vieții oamenilor în 10 dimensiuni, sporirea calității vieții fiind scopul strategic al documentului.

Economia circulară va avea beneficii nete pozitive sub forma creșterii PIB-ului și a creării de locuri de muncă, deoarece aplicarea a unor măsuri ambițioase legate de economia circulară poate duce la creșterea PIB-ului RM cu 0,5 % până în 2030.

Potrivit Capitolului 16 (Mediu înconjurător) din Anexa XI a Acordului de asociere prenotat, Republica Moldova s-a angajat să-și apropie progresiv legislația de cea a UE printre care se regăsește Directiva nr.2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și Directiva nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz, care stabilește un șir de mecanisme, inclusiv și cel de recuperare integrală a costurilor în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, principiile de precauție și prevenire și cu principiul extins al responsabilității producătorului.

b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și

¹ Raportul Comisiei Europene către Consiliul - <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0005:FIN:RO:PDF>

Activitatea Republicii Moldova în vederea asigurării consumului și producției durabile ține de producerea unei schimbări spre o cale durabilă la nivel de politici, business și populație.

Reciclarea automobilelor este o tehnologie aplicată de țările înalt dezvoltate, prin care e posibilă evitarea poluării mediului, și prin care e posibilă economisirea resurselor naturale, prin evitarea extracțiilor diferitor mineruri.

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.

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.

Fig.1 Economie liniară



Fig.2 Economie circulară



Sursă: Rapoartele privind sistemele de gestiune a deșeurilor aplicate în țările UE.

Conform datelor Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova, media lunară pe o persoană în anul 2020 este: venituri disponibile pe lună 3096,6 lei, fiind în creștere cu 7,5% față de anul precedent, cheltuieli de consum ale gospodăriei - 3485,2 lei. Aceste date demonstrează faptul că consumul cetățenilor depășește valoarea venitului lor.²

Un nivel mai ridicat al bunăstării populației din ultima perioadă, dar și un ritm de urbanizare mai sporit au rezultat într-o capacitate de generare a unei cantități mai mari de deșuri pe cap de locuitor, acestea variind, conform unui studio realizat de Banca Mondială, în zonele rurale între 0.4–0.5 kg/loc./zi, respectiv între 0.9 kg/loc./zi și mai mult în zonele urbane.

În conformitate cu datele prezentate de către agenții economici prin SIA MD, în anul 2019 au fost generate 627,2 mii tone de deșuri, din care deșuri periculoase 534,4 tone.

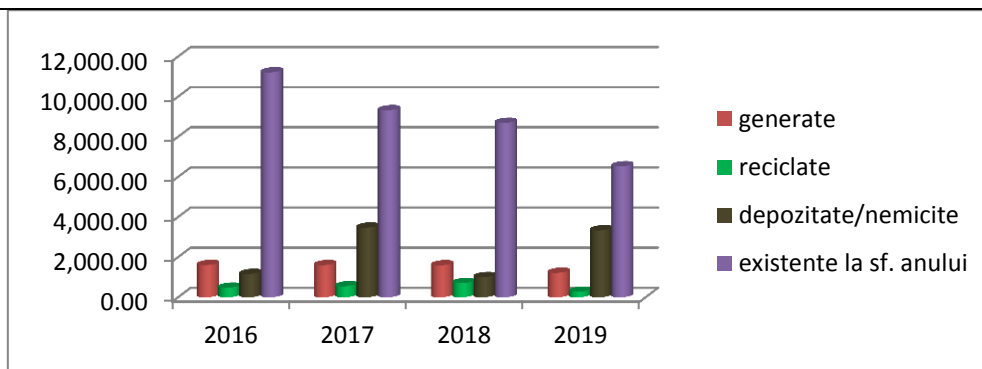
În majoritatea cazurilor eliminarea deșeurilor la moment se realizează prin depozitare. Conform, datelor prezentate de IPM în anul 2020 au fost în funcțiune **1136 depozite** de deșuri cu suprafața de 1222, 05 ha. Actualmente suprafața depozitelor care sunt exploatate conform deciziilor consiliilor locale constituie 1052, 60 ha, dispun de Aviz pozitiv al expertizei ecologice de stat al proiectului de execuție depozitele de deșuri municipale din Comrat, Hîncești, Nisporeni, Telenești, s.Biruința din rl. Sîngerei.

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 deșuri sunt localizate în zona de protecție a obiectivelor acvatice, în zona sanitară a sectorului locativ, pe terenuri agricole degradate.

Ratele de reciclare și valorificare a deșeurilor sunt încă foarte reduse..

Diag. nr.1 Formarea și reciclarea deșeurilor de producție și consum

² Veniturile și cheltuielile populației în anul 2020, Biroul Național de Statistică <https://statistica.gov.md/newsview.php?l=ro&idc=168&id=6948>



Sursa. Biroul Național de Statistică

Multe materiale reciclabile și utile sunt depozitate împreună cu cele nereciclabile, astfel pierzându-se o mare parte a potențialului lor util (hârtie, sticlă, metale, materiale plastice). Fiind amestecate și contaminate din punct de vedere chimic și biologic, recuperarea lor este dificilă.

Respectiv, în contextul în care ratele de reciclare și valorificare a deșeurilor sunt încă foarte reduse, iar colectarea separată a deșeurilor se realizează doar în unele centre raionale, presiunea asupra depozitelor de deșeuri este una enormă. Ca rezultat, depozitarea deșeurilor ca unica soluție de gestionare și eliminare a acestora este cauza unor surse vădite de impact, care contribuie la mai multe probleme de mediu precum încălzirea globală, acidificarea, epuizarea calității ecosistemului, probleme sociale, de sănătate, dar și pierderi economice din cauza resurselor ratate prin depozitare. Astfel, substanțele chimice, cum ar fi metan (CH_4) și dioxid de carbon (CO_2) și un număr mare de alți poluanți în concentrații mai scăzute, precum amoniac, sulfură și compuși organici volatili non-metanici (COVNM)³ se degajează în atmosferă de la obiectele de depozitare a deșeurilor.

Metanul este al doilea cel mai puternic gaz cu efect de seră care contribuie la schimbările climatice, după dioxidul de carbon. El este, de asemenea, un puternic poluant atmosferic local, care provoacă probleme grave de sănătate. Prin urmare, combaterea emisiilor de metan este esențială în ceea ce privește atingerea obiectivelor în materie de climă pentru 2030 și a obiectivului în materie de neutralitate climatică pentru 2050, precum și în ceea ce privește contribuția la îndeplinirea nivelului de ambiție „zero poluare” al Comisiei.

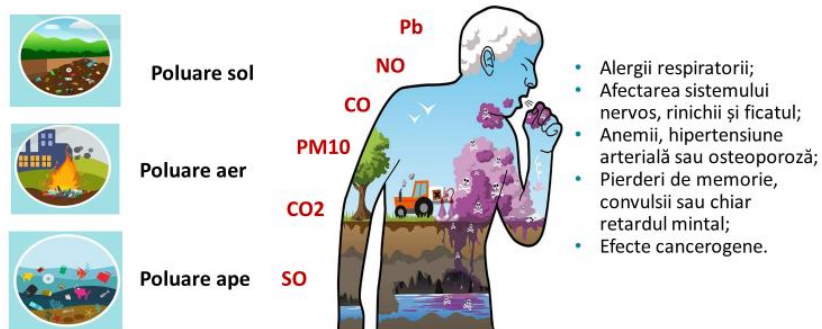
O altă îngrijorare majoră, cauzată de depozitarea deșeurilor este producția de levigat, din moment ce acesta poate migra către apele de suprafață și subterane. Levigatul de deșeuri poate prezenta concentrații semnificative de urme de metale, substanțe nutritive precum nitrat și fosfat, amoniac și cloruri. Ca exemplu, descompunerea biologică a unei tone de deșeuri municipale solide produce 442 m³ de gaz, care conține 55% metan și o putere calorică de 15 - 21 MJ / m³, adică aproximativ jumătate din gazul natural. Gunoaiele sunt adesea arse în zonele rezidențiale și în depozitele de deșeuri pentru a reduce volumul și a descoperi metalele. Arderea creează fum gros care conține monoxid de carbon, funingine și oxizi de azot, toate fiind periculoase pentru sănătatea umană și degradează calitatea aerului atmosferic. Arderea clorurilor de polivinil (PVC) generează dibenzo-p-dioxine policlorurate și dibenzofurani policlorurați (PCDD/PCDF) care sînt supertoxice din categoria poluanților organici persistenți, fiind și foarte cancerogene.

Expunerea la contaminanți și emisii poate fi prin contact direct, inhalare sau ingestie de alimente și apă deja contaminată. Mai multe studii în domeniu, identifică contaminarea apei prin expunere la substanțe nocive, cauza principală a mai multor maladii și probleme de sănătate (ex. malformațiile congenitale, nașteri premature sau boli cancerigene etc.)⁴. Respectiv, dacă depozitul de deșeuri nu este captușit, această scurgere poate contamina apa subterană sau de suprafață, în funcție de sistemul de drenaj și de compoziția solurilor subiacente. Multe materiale periculoase, odată plasate în fluxul general de deșeuri solide, pot fi tratate sau îndepărtate numai cu tehnologii avansate costisitoare. Chiar și după tratarea elementelor organice și biologice, produsul final rămâne dăunător.

Fig 3. Impactul deșeurilor asupra sănătății

³ Crowley, D., et al., *Health and environmental effects of landfilling and incineration of waste- A literature review*. 2003

⁴ Geschwind, S.A., J.A. Stolwijk, and M. Bracken, *Risk of congenital malformations associated with proximity to hazardous waste sites*. Am. J. Epidemiol., 1992. 135 (11):p. 1197-207.



Impactul deșeurilor asupra mediului a crescut alarmant în ultimii ani, iar administrarea necorespunzătoare a acestora generează contaminări ale solului și ale pânzei apelor freactice, ale aerului atmosferic cu emisii de CH_4 , CO_2 și gaze toxice, cu efecte directe asupra climei și sănătății populației.

În perioada 2002-2004 temperatura medie a aerului a constituit $10,05^\circ\text{C}$, în anii 2005-2009 – $10,6^\circ\text{C}$, în anii 2010-2014 – $10,43^\circ\text{C}$ și în anii 2015-2019 – $11,33^\circ\text{C}$, fapt ce confirmă creșterea continuă a acestor valori în Republica Moldova.

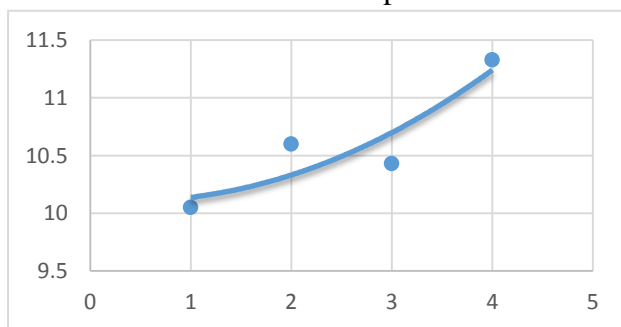


Fig.4 Evoluția temperaturii medii a aerului ($^\circ\text{C}$) în perioadele 2002-2004, 2005-2009, 2010-2014 și 2015-2019. Republica Moldova

În Republica Moldova, după cum se prezintă în Fig. 5, 10% din emisiile de gaze cu efect de seră din anul 2016 au provenit din sectorul de management al deșeurilor, în special a celor solide⁵. Datele confirmă importanța reducerii cantităților de deșeuri eliminate prin depozitare pentru a contribui astfel la atingerea obiectivului asumat de Moldova, și anume să reducă până în 2030, în mod necondiționat emisiile de gaze cu efect de seră până la 70%, comparativ cu 1990. De remarcat, Republica Moldova este printre țările cele mai vulnerabile la schimbările climatice, cu o pierdere economică medie anuală de 2,13% din PIB.

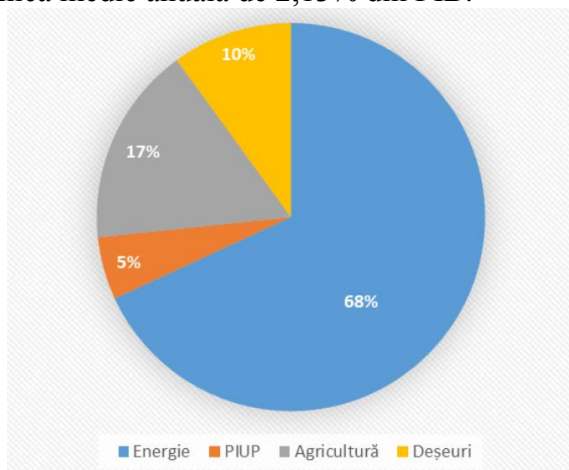
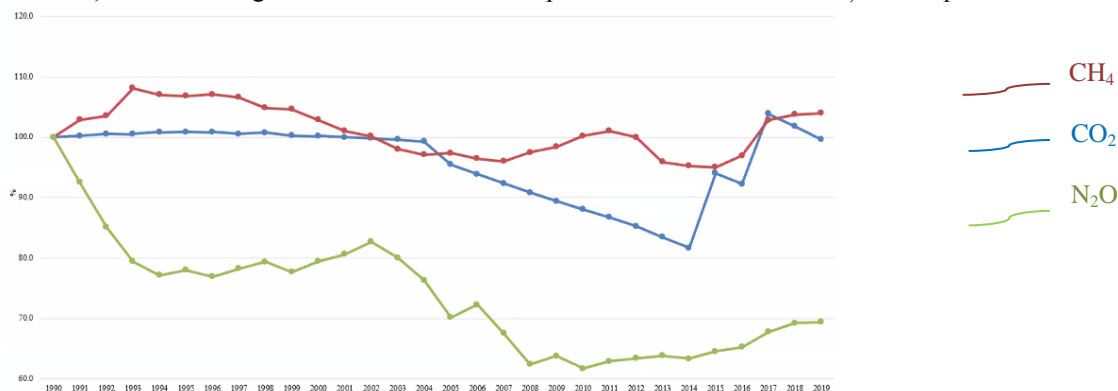


Fig.5 Ponderea emisiilor de GES pe sectoare pentru anul 2016
Sursa: Raportul Național de Inventariere a emisiilor de GES

În perioada 2002-2004 temperatura medie a aerului a constituit $10,05^\circ\text{C}$, în anii 2005-2009 – $10,6^\circ\text{C}$, în anii 2010-2014 – $10,43^\circ\text{C}$ și în anii 2015-2019 – $11,33^\circ\text{C}$, fapt ce confirmă creșterea continuă a acestor valori în Republica Moldova.

⁵ <http://www.mediu.gov.md/ro/content/b3-emisii-de-gaze-cu-efect-de-ser%C4%83>

Diag. nr.2 Tendințe emisiilor de gaze cu efect de sera direct provenite de la sectorul “Deșeuri” în perioada 1990-2019.



Indicatorii privind starea sănătății în Moldova arată o societate vulnerabilă, inclusiv din cauza dependenței de condițiile climatice. În tabelul 1 sunt prezentați selectiv indicatorii privind starea sănătății din Moldova în comparație cu alte țări din vecinătate precum și cu țările Europei de Vest (UE).

Tab. 1. Indicatorii selectați privind starea sănătății în comparație cu indicatorii internaționali din anul 2010

Indicatorul	Moldova	Bulgaria	Romania	Ucraina	UE15
Speranța de viață la naștere (ani) Total	69.1	73.8	73.6	69.	81.0*
Mortalitatea infantilă (pe 1000 de nașteri a unui copil viu)	11.8	9.4	9.8	9.1	3.7*
Leziunile și intoxicațiile cauzate de factori externi RSM	103.1	35.0	53.3	88.4	31.9*
Maladii infecțioase și parazitare RSM	18.8	6.6	10.4	30.4	9.2*
Maladiile cronice a ficatului și cirozele, RSM	02.8	15.5	46.6	36.0**	10.2*

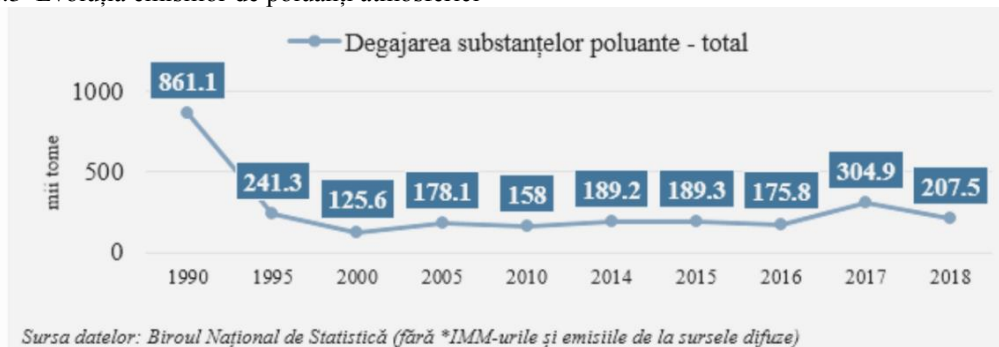
Sursă: (OMS Euro 2012)

RSM = Rata Standardizată a Mortalității x 100.000 .* = datele din 2009 ** = datele de până în 2007

Pe baza unei ipoteze propuse de Comisia Europeană, obiectivele existente duc la progrese tehnologice de reciclare care permit o mai bună separare a materialelor plastice din reziduurile rezultate în urma mărunțirii, atingerea acestor obiective poate genera o serie de beneficii pentru mediu, inclusiv o reducere estimată de 280 000 – 980 000 de tone de echivalent CO₂ pe an, scăderea oxidării fotochimice, acidificării aerului, poluării și eutrofizării apei, precum și reducerea cantității de deșeuri generate. Beneficiile reale pentru mediu vor depinde, cu toate acestea, de dezvoltarea tehnologiei, stimulată de îndeplinirea obiectivelor.⁶

În perioada 2015-2018 s-a constatat o creștere ușoară a emisiilor totale de poluanți atmosferici – de la 189,2 mii tone în 2014 până la 207,5 mii tone în anul 2018. Totodată, în această perioadă a fost înregistrat cel mai înalt nivel de poluare din ultimii 20 de ani, în anul 2017 când cantitatea emisiilor de poluanți a constituit 304,9 mii tone, (Diag.3)

Diag. nr.3 Evoluția emisiilor de poluanți atmosferici



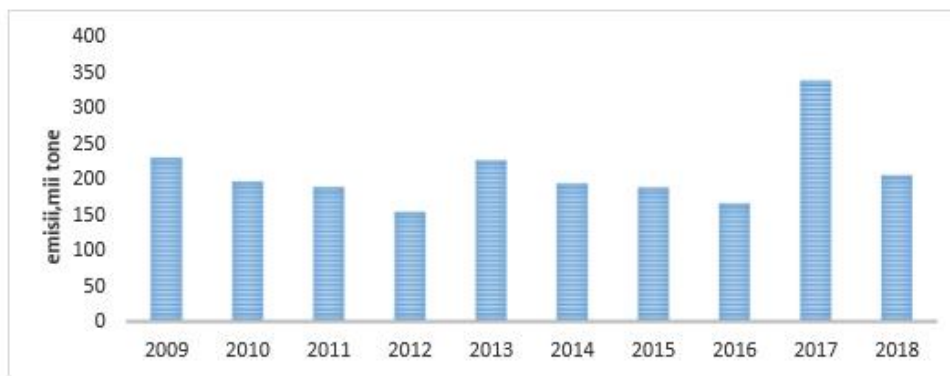
Sursa datelor: Biroul Național de Statistică (fără *IMM-urile și emisiile de la sursele difuze)

Din sursele de poluare a aerului monitorizate, cea mai mare pondere o reprezintă emisiile provenite de la transportul auto peste 90% din totalul emisiilor de poluanți (Diag.3)

Numărul de vehicule continuă să crească în fiecare an cu circa 30 de mii de unități de transport, dintre care doar 12 % sunt noi, comercializate de importatorii oficiali. Restul autovehiculelor sunt importate la mâna a doua sau procurate direct de la dealerii autorizați din alte țări.

Diag. nr.4 Dinamica emisiilor de la surse mobile

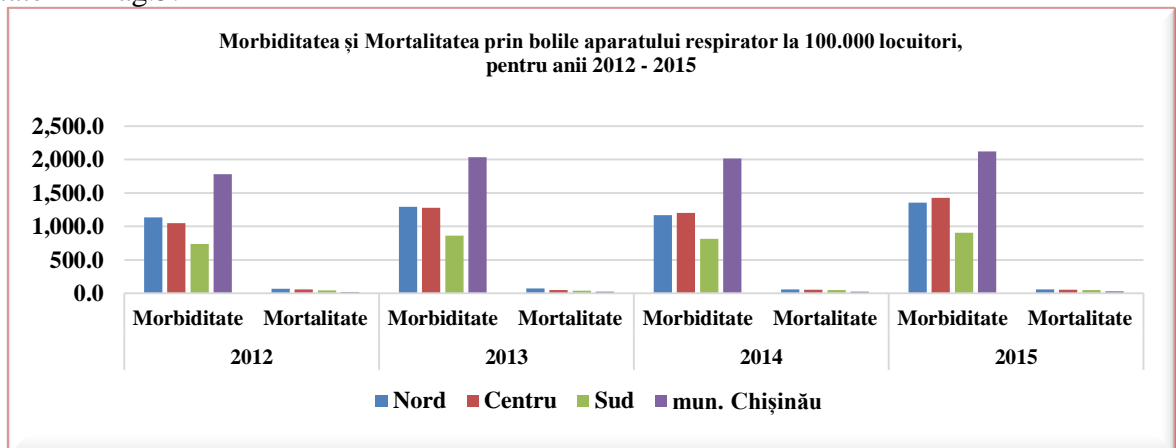
6



Sursa. Anuarul IPM 2018 „Protecția mediului în Republica Moldova”, Chișinău 2019.

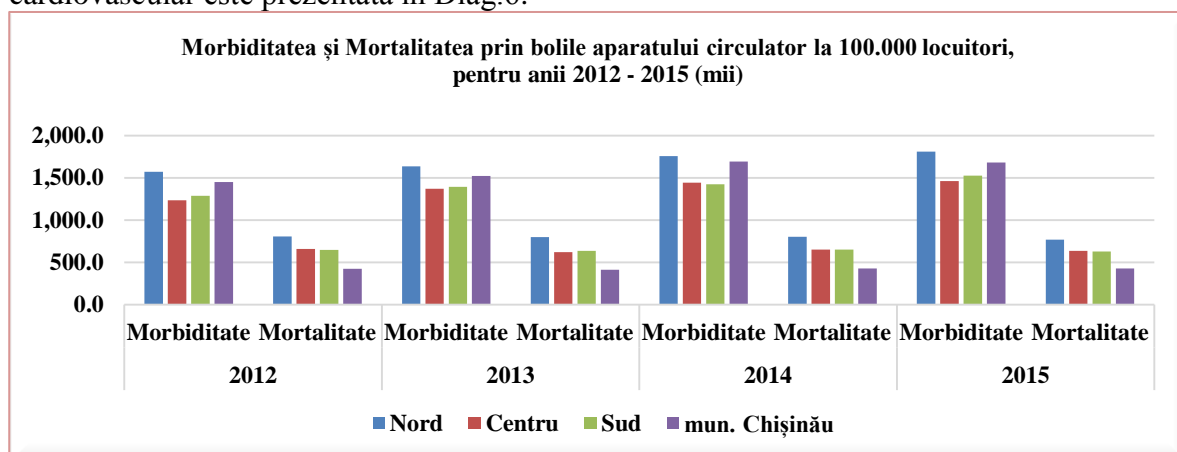
Calitatea proastă a aerului este o situație des întâlnită în majoritatea țărilor, în special acest factor este caracteristic urbelor. Conform OCDE „până în anul 2050, poluarea atmosferică din zonele urbane va deveni principala cauză de mediu a mortalității înregistrate la nivel mondial, înaintea unor factori cum ar fi poluarea apelor sau lipsa serviciilor de salubritate”.

Conform datelor OMS, cele mai frecvente boli provocate de poluarea aerului sunt cele ale aparatelor respirator și cardiovascular. Datele prezentate de Ministerul Sănătății⁷, privind morbiditatea și mortalitatea populației RM, în perioada 2012-2015, cauzate de bolile aparatului respirator, sunt prezentate în Diag.5.



Sursă: Hotărârea Curții de Conturi nr. 65 din 30 noiembrie 2017 privind Raportul auditului de mediu privind calitatea aerului în Republica Moldova

Informația referitor la morbiditatea și mortalitatea populației cauzate de bolile aparatului cardiovascular este prezentată în Diag.6.



Sursă: Hotărârea Curții de Conturi nr. 65 din 30 noiembrie 2017 privind Raportul auditului de mediu privind calitatea aerului în Republica Moldova

Impactul asupra persoanelor, entităților afectate

În afară de impactul asupra mediului, depozitele de deșuri reprezintă și o sursă de impact socio-

⁷ Hotărârea Curții de Conturi nr.65 din 30 noiembrie 2017. Raportul auditului de mediu privind calitatea aerului în Republica Moldova. p.40

economic, fiind cauza problemelor de sănătate a populației de diferită vârstă.

Populația vulnerabilă la schimbările climatice și pericolul pentru sănătate.

Creșterea temperaturilor extreme ar putea provoca, potrivit estimărilor, între 30.000 și 40.000 de decese pe an în deceniul 2030 – 2040. Variațiile climatice vor provoca tulburări asupra persoanelor cu boli cronice cardiovasculare și respiratorii, grupurile de populație cele mai vulnerabile fiind cei cu vârste de sub 15 ani și persoanele de peste 75 de ani.⁸

Tabelul.2 Grupurile deosebit de vulnerabile și sensibile la schimbările climatice și riscurile pentru sănătate

Grupurile deosebit de vulnerabile	Pericolul pentru sănătate
Persoanele în etate, cu boli cronice, nou-născuții și copiii, femeile gravide, săracii din zonele urbane și rurale, lucrătorii în aer liber	Boli și decese legate de valurile de căldură
Copiii, persoanele cu boli cardiace și pulmonare, cu diabet, sportivii, lucrătorii în aer liber	Boli și decese legate de calitatea joasă a aerului cauzate de poluare
Săracii, femeile gravide, persoanele cu boli cronice, cu limitări de mobilitate și cognitive	Boli și decese legate de fenomene climatice extreme
Persoanele în etate, copiii	Boli transmise prin apă și alimente
Toate categoriile de populație, dar în special copiii, lucrătorii în aer liber	Boli transmise prin vectori - Boala Lyme, West Nile

Din punct de vedere al *calității aerului*, cei mai afectați sînt *oamenii din municipiile Chișinău și Bălți*, din cauza concentrației mari a mijloacelor de transport. *Copiii, oamenii în vîrstă*, persoanele care suferă de boli respiratorii sînt afectați de calitatea aerului, în mod special toamna, atunci cînd sînt arse frunzele din gospodării. Impuritățile nocive, care se elimină la arderea deșeurilor, resturilor vegetale și frunzelor se acumulează în stratul inferior al atmosferei – zona de activitate umană intensă

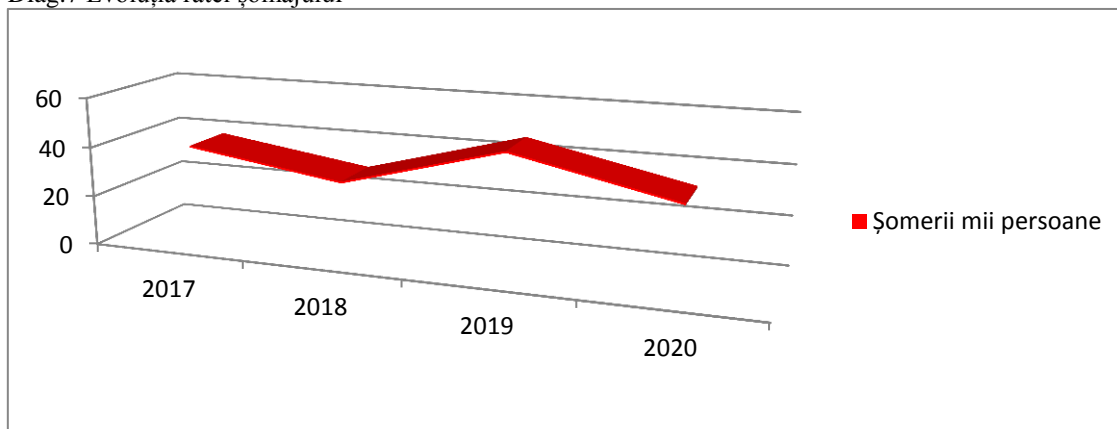
Astfel, politicile de stimulare a ocupării productive prin trecerea la o economie circulară, bazată pe reciclare vor fi de o deosebită importanță pentru creșterea economică și a veniturilor, cît și ratei de ocupare.

Republica Moldova înregistrează una dintre cele mai scăzute rate de ocupare din Europa Centrală și de Est (41% în 2016).

Pondereea șomerilor BIM în forța de muncă.

În anul 2020 la nivel de țară a înregistrat valoarea de 3,8% rata șomajului. (33,1 mii persoane).

Diag.7 Evoluția ratei șomajului



Sursa. Biroul Național de Statistică

Populația din mediul rural

Cea mai vulnerabilă categorie de populație este cea din mediul rural, cel puțin din două considerente: (i) din cauza oportunităților economice limitate și a ratei scăzute de ocupare în sate (39,3% față de 41,9% în orașe) fapt ce sporește șansele angajării informale, prost plătite sau/și nesigure. Totodată, ponderea ocupării informale din totalul de ocupare în mediul rural este mult mai înaltă față de mediul urban: 53% față de doar 13% în orașe.

Persoanele/entitățile, care contribuie la apariția problemei

Astăzi, pe piața vehiculelor rutiere activează circa 10 agenți economici care au statut de dealer autorizat sau reprezentant al producătorului, care asigură importul a peste 70 % din vehiculele rutiere noi comercializate pe piață. Restul sunt importate de alți agenți economici mici. În cazul pieselor de

⁸ Proiectul Strategiei sectoriale de adaptare a Sistemului de sănătate la Schimbările climatice. <https://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=2777>

schimb situația este mai dificilă, deoarece importul acestora nu este reglementat și poate fi realizat de orice agent, pentru comercializare sau uz personal.

În acest context, dacă în cazul unităților de transport noi importate de reprezentanțe oficiale ale producătorilor aceștia pot pune la dispoziția clienților toate informațiile tehnice necesare, în cazul mașinilor la mâna a doua la majoritatea unităților de transport această informație nu poate fi accesată. Ca rezultat nu poate fi verificată corespunderea acestora cerințelor tehnice care au fost impuse la momentul producerii.

Conform datelor statistice 2021 din Registrul de stat al unităților de drept după genurile de activitate declarate numărul agenților economici, în urma activităților cărora se generează acest tip de deșeu, precum vehiculele scoase din uz este estimat la 35566 (vînzarea,întreținerea și repararea autovehiculelor și motocicletelor – 21 530 și comerț cu ridicata și cu amănuntul, întreținerea și repararea autovehiculelor și motocicletelor -14 036), numărul agenților economici care colectează, tratează deșeurile să estimează la 1 788⁹ și la acest număr impunător de mare acelor care generează deșeurile, doar 60 de agenți economici, conform datelor Agenției de Mediu dețin autorizația de mediu în domeniul gestionării deșeurilor, ceea ce denotă ineficiența sistemului de autorizare a activităților cu impact asupra mediului înconjurător.

În procesul de raportare a deșeurilor în SIA MD au fost înregistrate 318 rapoarte primare de la agenții economici, ce constituie circa 50% din lista întreprinderilor care sunt pasibile de raportare. Iar întreprinderile municipale sau serviciile de autosalubritate existente în cadrul primăriilor au prezentat numai 76 rapoarte primare privind activitatea de gestionare a deșeurilor.

Servicii specializate în colectarea și eliminarea deșeurilor există în municipii și în toate centrele raionale. Gestionarea acestora se realizează în mod organizat prin intermediul serviciilor oferite în bază de contract. Acest sistem acoperă doar 60-90% din totalul generatorilor de deșeuri menajere din mediul urban.

Propunerea legislativă va accelera modernizarea (ecologizarea) întreprinderilor mici și mijlocii în realizarea unor obiective mai ambițioase, care pot duce la dezvoltarea și comercializarea tehnologiilor noi, ce va spori eficiența utilizării resurselor prin facilitarea reciclării unor procente mai mari de cimoimente ale autovehiculelor și producerea de materiale secundare de calitate la prețuri mai mici decât materialele primare. Noile tehnologii disponibile vor permite o reciclare mai inteligentă și mai sustenabilă a autovehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora.

Obiectivul general al proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz este instituirea unui cadru juridic de reglementare privind prevenirea formării de deșeuri provenite de la vehiculele scoase din uz, prin stabilirea următoarelor obiective pentru reutilizarea, reciclarea și recuperarea vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora, cu atingerea acestora etapizat:

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 2028”).

Implementarea unui cadru regulator în vederea consolidării capacităților de punere în aplicare a măsurilor de gestionarea vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora generează beneficii substanțiale în atenuare a emisiilor cu efect de sera 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.

c)Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Cauzele care au dus la apariția problemei sunt:

- Lipsa unui sistem integrat de gestiune a deșeurilor periculoase și de producție din Republica Moldova bazat pe activități conforme cu „ierarhia deșeurilor” și pe un mecanism de „Responsabilitate extinsă a producătorului” pentru gestiunea deșeurilor, care nu asigură minimalizarea potențialelor amenințări pentru sănătatea populației și mediului înconjurător;

- Lipsa infrastructurii de planificare, organizare și implementare a unui sistem de management

⁹ Date statistice din Registrul de stat al unităților de drept după genurile de activitate declarate.
http://www.asp.gov.md/sites/default/files/date-statistice/RSUD_activitate.pdf

integrat al deșeurilor la toate nivelurile;

-Lipsa reglementărilor privind prevenirea poluării și minimizarea generării de deșeuri de tip vehiculele scoase din uz în conformitate cu prevederile art. 51 din Legea privind deșeurile nr. 209/2016 armonizat cu standardele europene;

-Lipsa unui cadru normativ secundar de instituire a unui mecanism integru privind prevenirea formării de deșeuri provenite de la vehiculele scoase din uz, reutilizarea, reciclarea și alte forme de valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora cu stabilirea rolurilor și relațiilor între multiplii participant în processul bazat pe Responsabilitatea Extinsă a Producătorului;

- Lipsa măsurilor stimulative pentru realizarea tranziției la o economie circulară, bazată pe reciclare. Agenții economici trebuie încurajați să renunțe la tehnologiile vechi, în favoarea unor tehnici de generație nouă în domeniul proiectării vehiculelor și dezvoltării pieței de desfacere pentru materialele reciclate;

- Rate foarte mari de depozitare a deșeurilor și foarte mici de reciclare, contrar ierarhiei deșeurilor și obiectivelor de reciclare stabilite de legislația națională și la nivelul UE;

-Insuficiența finanțării în domeniul managementului deșeurilor atât la nivel de stat, cât și la nivel privat;

- Creșterea numărului unităților de transport mai vechi de 10 ani, carea vor crește în perioada următoare, pe seama modificărilor aduse Codului Fiscal, de la 1 ianuarie 2021. Potrivit specialiștilor, 75 % din numărul total de mașini sunt mai vechi de 7 ani;

- Lipsa unor responsabilități clar definite pentru fiecare actor implicat în managementul deșeurilor la nivel de instituții de stat, asociații, organizații neguvernamentale, sectorul privat, societății civile asociate (toate avînd o finanțare insuficientă a domeniului managementului deșeurilor la nivel de stat), fapt ce împiedică implementarea unor măsuri inovatoare eficiente de gestionare a deșeurilor;

- Lipsa capacităților de tratare a deșeurilor periculoase, care, fiind depozitate de rînd cu cele municipale, prezintă un risc sporit pentru mediu, precum și a deșeurilor de construcții și demolare, a dejecțiilor animaliere, a deșeurilor stradale, a uleiurilor tehnice, a anvelopelor;

-Sistemul statistic actual de raportare a deșeurilor este incomplet și slab aplicabil de către agenți economici ceea ce nu permite monitorizarea deșeurilor în diferite puncte ale lanțului deșeurilor, ținându-se cont de gradul de toxicitate și pericol al deșeurilor etc.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

Evoluția problemei

Problema neutralizării deșeurilor a apărut în țările dezvoltate la începutul anilor '70 a secolului XX. În același timp, în multe țări au fost aprofundate bazele legislative cu privire la aprecierea nivelului de prelucrare a deșeurilor și necesitatea creării tehnologiilor sigure pentru valorificarea deșeurilor. La mijlocul anilor '70 a fost pusă problema utilizării energiei obținute la prelucrarea deșeurilor, iar la începutul anilor '80 a fost formulată strategia reciclării maxime a deșeurilor. La sfârșitul anilor '80, problema folosirii repetate a deșeurilor devine una națională, dar și internațională, atingând interesele globale de protecție a solului, aerului, apelor naturale; adică devine o problemă ce nu poate fi ignorată, deoarece buna funcționare a ecosistemului uman este posibilă doar în condițiile unor relații de interdependență și determinare reciprocă, prin schimbul permanent de substanță de energie.

Domeniul gestionării integrate a deșeurilor în Republica Moldova este abia la etapa de constituire. Acest domeniu întâmpină multiple provocări, începând cu infrastructura aproape inexistentă, care a înregistrat o stagnare îndelungată încă din perioada sovietică și care nu corespunde cerințelor actuale de protecție a mediului. Printre problemele cheie se numără deficitul de finanțare, cadrul normativ în curs de dezvoltare, statistici incoerente, toate acestea pe fundalul unei creșteri a volumului de deșeuri generate, inclusiv a creșterii numărului vehiculelor vechi importate, inclusiv componentelor și materialelor acestora.

Situația este îndeosebi alarmantă la capitolul valorificării ilegale a unui număr mare de vehicule scoase din uz, ce în final provoacă pierderi enorme economice pentru bugetul public.

De asemenea, putem constata, că lacuna juridico-normativă privind reglementarea unor responsabilități clar definite pentru fiecare actor implicat în managementul deșeurilor la nivel de instituții de stat, asociații, sectorul privat, societății civile asociate, provoacă o situație alarmantă: circa 98 % din agenți economici, care generează acest tip de deșeu nu dețin autorizația de mediu în domeniul.(Tab.3)

Tab.3 Monitorizarea formării VSU și a anvelopelor uzate anul 2021

Registrul de stat al unităților de drept după genurile de activitate declarate	Inspectoratul pentru Protecția Mediului	Agenția de Mediu
35566 agenți economici	7 278 agenți economici	60 agenți economici

Conform datelor statistice în anul 2021 din Registrul de stat al unităților de drept după genurile de activitate declarate numărul agenților economici, în urma activităților cărora se generează acest tip de deșeu, precum vehiculele scoase din uz și anvelopele uzate este estimat la 35566 (vînzarea, întreținerea și repararea autovehiculelor și motocicletelor – 21 530 și comerț cu ridicata și cu amănuntul, întreținerea și repararea autovehiculelor și motocicletelor -14 036)¹⁰.

La moment, IMP deține date despre circa 7 278 agenți economici, ce generează acest tip de deșeu în urma activităților. La solicitare IMP a răspuns că nu deține datele privind numărul agenților economici care au fost sancționați pentru desfășurarea activității în lipsa autorizațiilor.

Tab.4 Monitorizarea formării VSU și a anvelopelor uzate după tipul de activitate anul 2021

Tipul de activitate	Unități
Vulcanizări	469
Stații de deservire tehnică	546
Baze auto de transport	111
Stații de deservire tehnică de pe lângă întreprinderi mari	119
Puncte de colectare a vehiculelor uzate	55
Cooperative de constructive a garajelor	118
Gospodării Țărănești (SRL) cu tehnică agricolă	5654
Producători/importatori/distribuitori de vehicule	70
Producători/importatori/distribuitori de anvelope	136
TOTAL	7 278

Sursa datelor: Inspectoratul pentru Protecția Mediului

La acest număr impunător de mare a celor care generează deșeurile, conform datelor Agenției de Mediu doar 60 de agenți economici, dețin autorizația de mediu în domeniul gestionării deșeurilor, ceea ce denotă ineficiența sistemului de autorizare a activităților cu impact asupra mediului înconjurător.

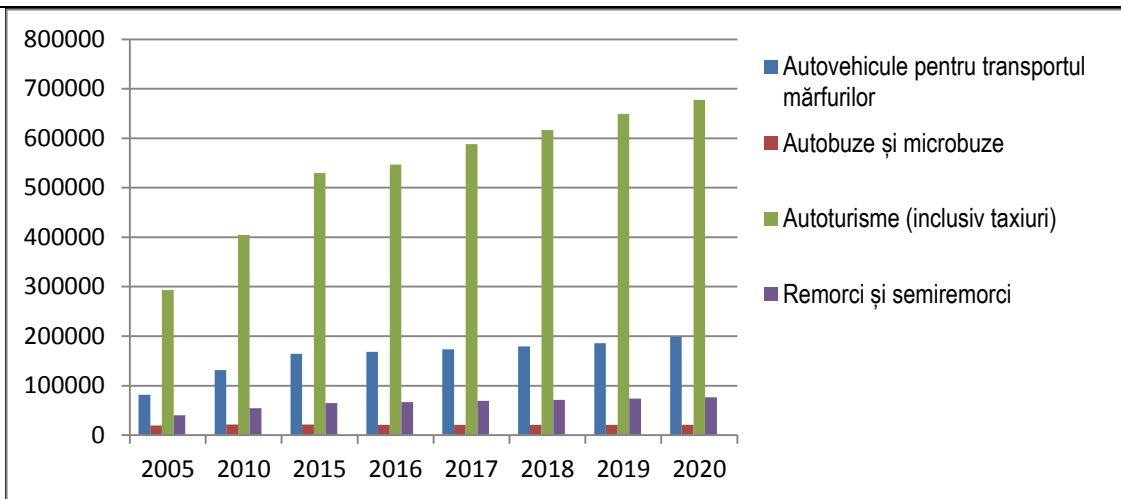
Astfel de situație provoacă incertitudini economico-fiscale și nu permite instituțiilor să supravegheze și să impoziteze obținerea veniturilor de la circuitul valorificării deșeurilor.

O altă problemă este creșterea cantității de deșeuri generate de VSU și lipsa de date complete despre cantitatea de VSU colectate separat și reciclate/valorificate.

Analiza structurii Registrului de stat al transporturilor scoate în evidență că cea mai mare parte a autovehiculelor importate și puse în circulație sunt autoturisme, destinate în special pentru uz personal, iar numărul acestora este în crește de la an la an.(Diag.8)

Diag.8 Evoluția registrului de stat al transporturilor în profil de tipul mijlocului de transport

¹⁰ Date statistice din Registrul de stat al unităților de drept după genurile de activitate declarate.
http://www.asp.gov.md/sites/default/files/date-statistice/RSUD_activitate.pdf

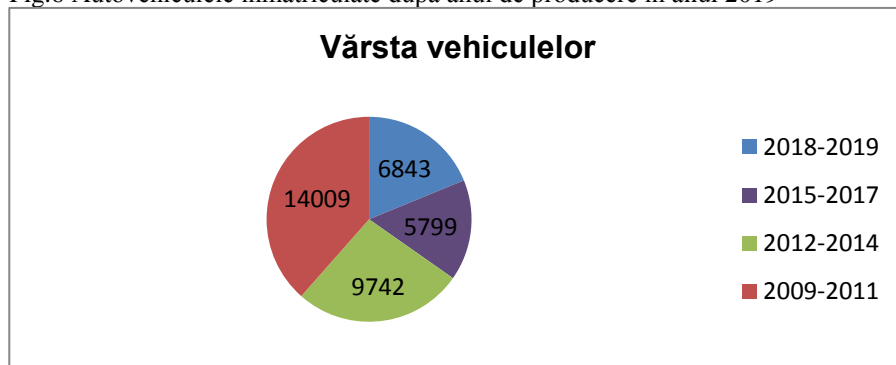


Sursa. Biroul Național de Statistică

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 motocicletele s-a majorat cu 31,7% comparativ cu aceeași perioadă din 2020.¹¹

O altă cifră relevantă este și numărul de autovehicule noi care au fost vândute în Republica Moldova și care în 2019 a constituit 6.843 de unități (mașini noi, produse în anii 2018-2019) din numărul total de 36.393 de vehicule, care au fost aduse și înregistrate (autoturisme ușoare dedicate inclusiv transportului de pasageri, care au o greutate de sub 3.5 tone) (vs 30.954 cât au fost în 2018).

Fig.6 Autovehiculele înmatriculate după anul de producere în anul 2019



Sursa datelor: Registrul de Stat al Transporturilor, Agenția Servicii Publice

Ca rezultat se înregistrează o tendință descendentă în utilizarea vehiculelor ce depășesc vârsta de 10 ani.

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 2004.¹²

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. Fig.7

Trendul de creștere al vârstei de exploatare a autovehiculelor este asemănător pentru toate categoriile de transport. Pentru autoturizme, începînd cu anul 2014, se observă o creștere continuă a ponderii de autovehicule cu vârsta 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%. Această evoluție a putut fi influențată de către posibilitatea de import a autovehiculelor vechi, dar și în urma învechirii autoturizmelor aflate în utilitate.

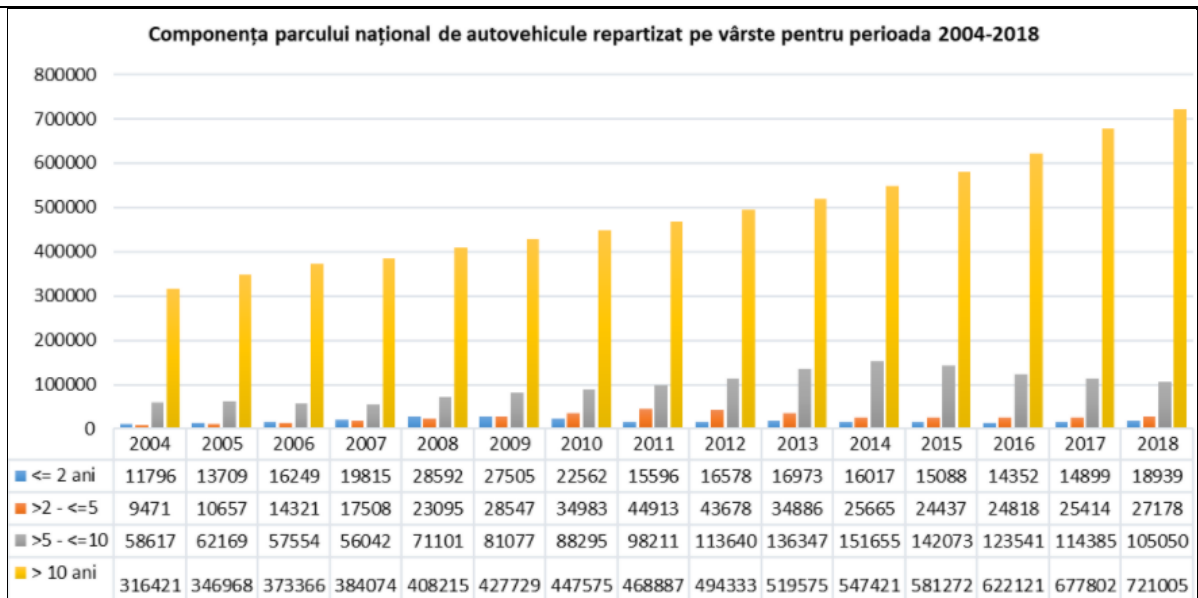
Fig.7 Componenta parcului național de autovehicule repartizat pe vârste pentru perioada 2004-2018

¹¹ Sursa. Biroul Național de Statistică

<https://statistica.gov.md/newsview.php?l=ro&idc=168&id=6991&parent=0>

¹² Starea mediului în Republica Moldova. Raport național în baza indicatorilor de mediu 2015-2018

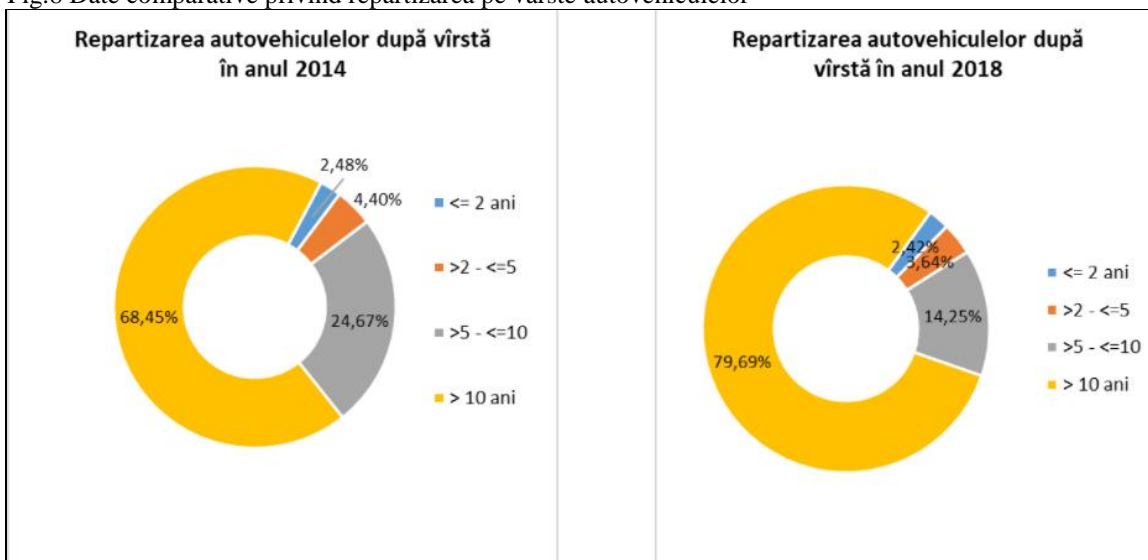
<https://drive.google.com/file/d/1YD6esULO-JNJGhTmN1P8U2Ft228B8hGH/view>



Sursa datelor: Registrul de Stat al Transporturilor, Agenția Servicii Publice

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 deșuri în Republica Moldova de acest tip. Numărul unităților de transport mai vechi de 10 ani va crește în perioada următoare, din cauza modificărilor aduse Codului Fiscal, de la 1 ianuarie 2021, care prevăd eliminarea interdicției de import a vehiculelor cu o durată lungă de viață. Potrivit specialiștilor, 75 % din numărul total de mașini sunt mai vechi de 7 ani;

Fig.8 Date comparative privind repartizarea pe vârste autovehiculelor



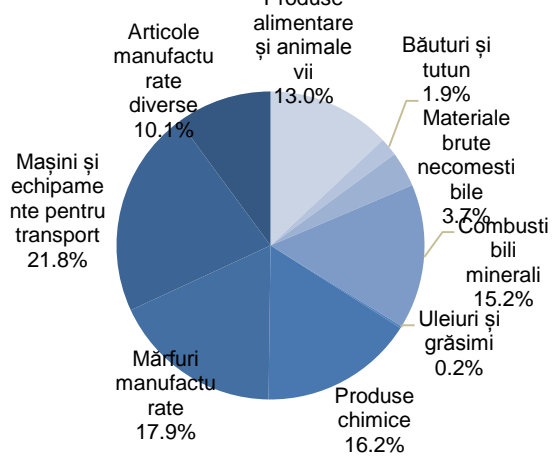
Sursa datelor: Registrul de Stat al Transporturilor, Agenția Servicii Publice

Numărul de vehicule care să generează an la an este strâns legat de nivelul de consum și de producție. Numărul foarte mare de produse care intră pe piață reprezintă o altă provocare.

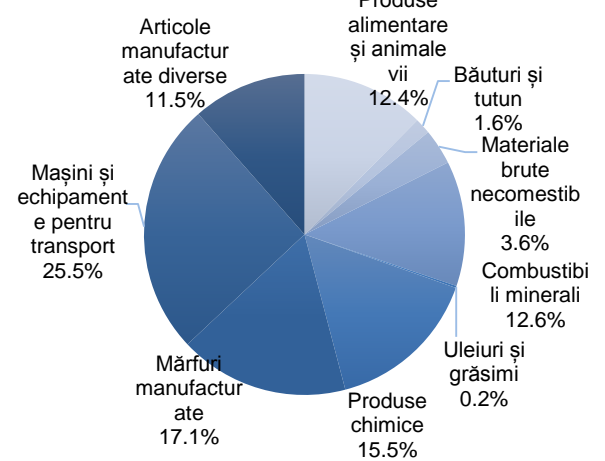
În ianuarie-martie 2021, comparativ cu perioada corespunzătoare din anul 2020 (Anexa 7), s-au majorat importurile de mașini și aparate electrice și părți ale acestora (+37,0%), **vehicule rutiere** (+48,0%).

Fig.9 Structura importurilor, pe secțiuni de mărfuri (%)

Ianuarie - martie 2020



Ianuarie - martie 2021



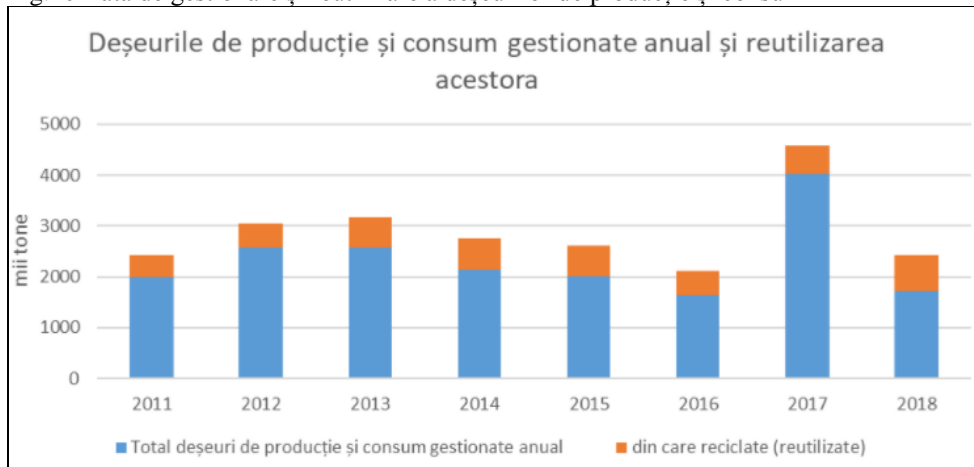
Sursa: Biroul Național de Statistică

Conform informației operative cu privire la evoluția social-economică a RM fabricarea de piese pentru autovehicule și motoare a fost ramura principală care a contribuit la creșterea sectorului industrial. Ocupând o cotă de 3,5% în total industrie, această ramură a înregistrat o majorare de 61,8% în perioada ianuarie-iunie 2019, contribuind cu 3.3 % la creșterea sectorului. Ramura respectivă continuă să se extindă datorită dezvoltării proiectelor investitorilor străini inițiate în perioada 2017-2018 în cadrul Zonelor Economice Libere, în toate regiunile de dezvoltare ale Republicii Moldova.¹³

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.

Totodată, cantitatea de deșuri de producție și consum generate în perioada anilor 2015-2018 arată o creștere bruscă în anul 2015 (3 981,2 mii tone), apoi o scădere în 2016 (1 609,5 mii tone) și menținerea cantității de deșuri generate pentru anul 2017 (1 605,2 mii tone), după care o descreștere cu 0,5% în 2018 (1 597,3 mii tone).

Fig.10 Rata de gestionare și reutilizare a deșeurilor de producție și consum

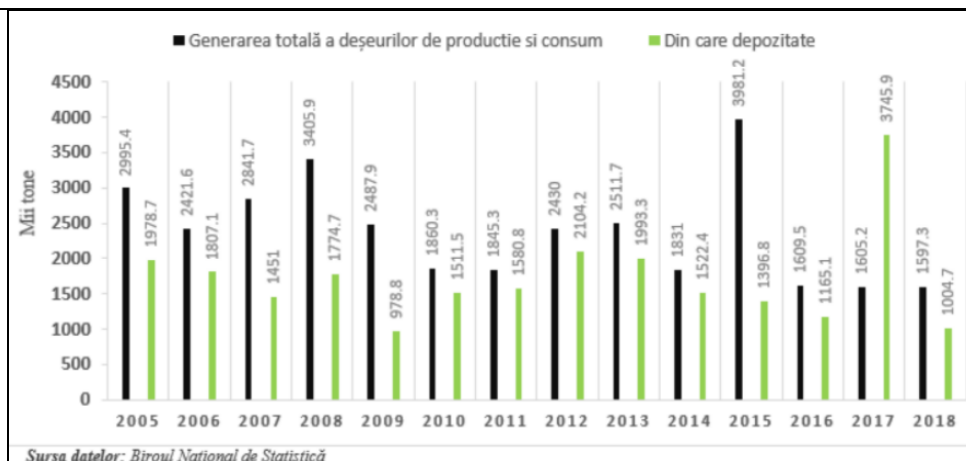


Sursa: Biroul Național de Statistică

Conform datelor din Raportul național privind starea mediului în Republica Moldova 2015-2018, ponderea eliminării prin depozitare a deșeurilor de producție și consum este de 35% în 2015, 72% în 2016, de 233% în 2017, de 63% în 2018.

Fig.11 Formarea și eliminarea finală a deșeurilor de producție și consum

¹³ Informației operative cu privire la evoluția social-economică a RM (datele disponibile anul 2019) <https://mei.gov.md/sites/default/files/document/attachments/expres-07.2019.pdf>



Rata de reciclare și reutilizare a deșeurilor de producție și consum pentru anul 2018 în Republica Moldova este de aproximativ 41.4% înregistrând o creștere de 49% față de 2011 în care au fost reutilizate 418 mii tone de deșuri dintr-un total de 1999 mii tone generate. Rata de reciclare și reutilizare a deșeurilor este foarte mică comparativ cu statele UE. Conform datelor prezentate în Fig.12 cantitatea de deșuri reciclate în UE a crescut de la 23 milioane tone în 1995 la 67 milioane tone în 2018, cu o creștere a ratei de reciclare cu 190 %.

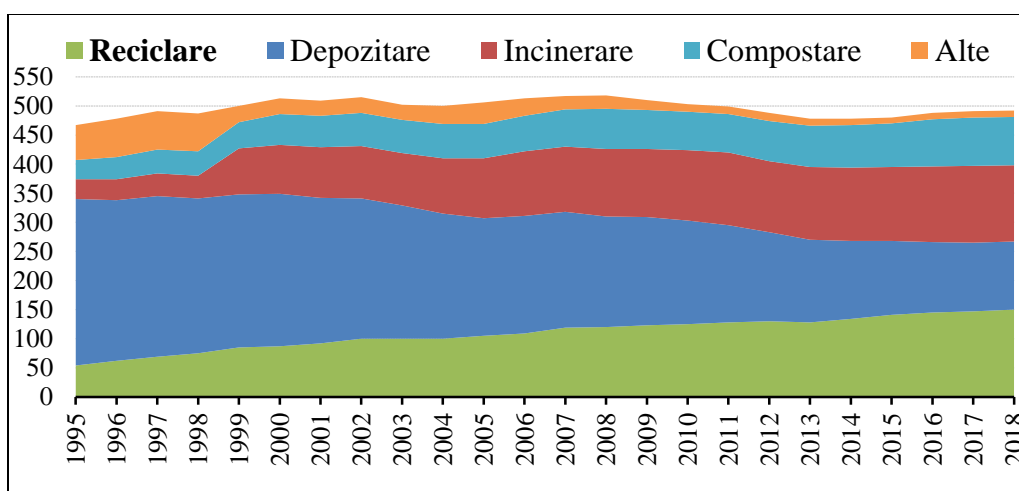


Fig.12 Tratarea deșeurilor municipale, UE-27, (kg pe cap de locuitor), 1995–2018
Sursa: Eurostat¹⁴

Din cauza lipsei de date suficiente, este greu de evaluat real presiunea activităților economice asupra generării deșeurilor de tip VSU.

Diferența enormă între cantitatea colectată de deșeurile care au fost generate de la vehicule scoase din uz în anul 2020 de circa 248 803,07 tone și cantitatea raportată de agenții economici privind valorificarea acestui tip de deșuri de circa 575,00 tone, confirmă faptul că în mare parte valorificarea este exercitată de către agenții economici neautorizați, care operează în condiții ilegale, neconforme, operînduse cu substanțe periculoase și acest fapt aduce prejudiciul enorm economiei țării, mediului înconjurător și sănătății oamenilor.

Tab.5 Vehicule scoase din uz de la diverse mijloace de transport (inclusiv mașini de teren) și deșuri de la dezmembrarea vehiculelor casate și de la întreținerea vehiculelor - 1601

anul	profilul	cod deșeu	denumire	cantitatea/t
2019	Colector	160103	anvelope scoase din uz	1,5
	Colector	160117	metale feroase	4075,24
	Colector	160118	metale neferoase	157,72
TOTAL 2019 colectate				4 234,46
2020	Colector	160103	anvelope scoase din uz	29,07
	Colector	160117	metale feroase	243407,03

¹⁴https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Municipal_waste_statistics#Municipal_waste_generation

	Colector	160118	metale neferoase	5366,97
TOTAL 2020 colectate				248 803,07
2019	Producator	160103	anvelope scoase din uz	121,52
	Producator	160117	metale feroase	260,4
	Producator	160118	metale neferoase	11,51
	Producator	160119	materiale plastice	7,8
	Producator	160120	sticlă	27,97
	Producator	160199	deșeuri nespecificate	0,58
	Producator	160107	filtre de ulei	0,06
TOTAL 2019 generate				429,84
2020	Producator	160103	anvelope scoase din uz	402,77
	Producator	160117	metale feroase	606,49
	Producator	160118	metale neferoase	18,49
	Producator	160119	materiale plastice	7,23
	Producator	160122	alte componente nespecificate	7,16
	Producator	160107	filtre de ulei	0,02
TOTAL 2020 generate				1 042,16
2019	Valorificator	160103	anvelope scoase din uz	125
	Valorificator	160119	materiale plastice	17,8
TOTAL 2019 valorificat				142,8
2020	Valorificator	160103	anvelope scoase din uz	575
TOTAL 2020 valorificat				575

Date din Tab.5 comparate prezintă o diferență majoră (respectiv 248 803,07 tone colectate comparativ cu 1 042,16 tone generate în anul 2020 raportate prin SIA MD), confirmă de fapt lipsa reglementărilor în sector, privind responsabilitatea importatorilor și distribuitorilor vehiculelor de a duce evidența și raporta date complete.

Date analizate pentru prezentul AIR, confirmă că VSU generate anual în țară se regăsește în activități ilegale, în special la agenții economici care se preocupă de întreținerea și repararea autovehiculelor. O altă preocupare, este și colectarea ilegală din cauza valorii comerciale a VSU și componentelor acestora.

Date comparate cu datele de import a autovehiculelor, care este în creștere de-a lungul anilor, luând în considerație faptul, că 82.7% sunt autovehicule care au o vechime de peste 10 ani, prezintă o diferență majoră comparativ cu datele raportate prin SIA MD. Acest fapt, confirmă lipsa reglementărilor în sector, privind responsabilitatea de a duce evidența și raporta date complete despre cantitatea VSU colectat separat.

<i>Numărul de autovehicule înmatriculate în RM , pe tipuri de autovehicule, pentru perioada 2015-2020</i>				
ANUL	Autovehicule pentru transportul mărfurilor	Autoturisme	Autobuze	Remorci și semiremorci
2015	174026	529814	21134	64953
2016	177565	546781	20968	66832
2017	181833	588119	20944	69326
2018	187280	616801	21050	71454
2019	193055	648780	21087	74115
2020	198422	677670	21014	76541
TOTAL	1112181	3607965	126197	423221
<i>Numărul de autovehicule radiate din RST , pe tipuri de autovehicule, pentru perioada 2015-2020</i>				
ANUL	Autovehicule pentru transportul mărfurilor	Autoturisme	Autobuze	Remorci și semiremorci
2015	785	1501	108	150
2016	526	1114	90	101
2017	415	476	78	103
2018	584	881	95	178
2019	710	1353	113	150
2020	571	1126	90	99
TOTAL	3591	6451	574	781

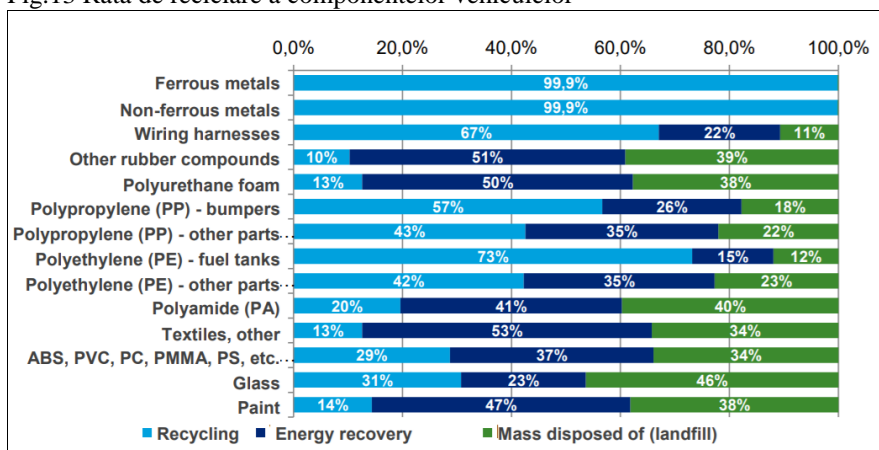
Sursa datelor: Registrul de Stat al Transporturilor, Agenția Servicii Publice

În acest context, analizând datele prezentate de către Agenția Servicii Publice privind numărul de autoturisme radiate putem presupune, luând în considerație vârsta autoparcului în Republica Moldova, descrisă mai sus, că datele privind radierea se atribuie, în mare parte, autoturismelor avariate și/sau

abandonate. Un număr mare de autoturisme este valorificat ilegal, ceea ce presupune existența unei piețe clandestine, care se ocupă de reutilizarea, reciclarea și valorificare a VSU, ce în final provoacă pierderi enorme economice pentru bugetul public.

În prezent circa 75 % din masa automobilului este reciclabilă (5,4% materiale neferoase: 3% Al, 0,4% Cu, Zn, 2% echipamente electrice; 70,1% materiale feroase: 13% fonta, 13% piese forjate, 39% tabla, 5,1% echipamente mecanice). Rămân nerecuperate (reziduuri): 24,5% materiale: 8,5% plastice, 3,5% sticlă, 1% textile, 0,5% hârtie, 2,8% altele, 3% echipament electric, 4% cauciuc, 1% ulei și unsoari. Se preconizează că circa 85% din masa automobilelor (cele care ies din funcțiune la data menționată) să fie reciclabilă iar pentru cele noi proiectate procentul să fie 90%. Pe un termen mai lung se preconizează că în procent de 95% din masa automobilului să fie reciclabilă.

Fig.13 Rata de reciclare a componentelor vehiculelor



În fiecare an, vehiculele scoase din uz generează în statele UE între 8 și 9 milioane tone de deșuri care trebuie gestionate corespunzător.

În 2017, 20 de state membre UE au îndeplinit obiectivul minim de reutilizare și reciclare de 85 % din greutatea medie pe vehicul pe an, două state membre nu au atins țintele, deși se apropie de acestea și pentru șase state membre datele nu erau disponibile. Rata medie de reutilizare și reciclare pentru UE-27 în ansamblu a fost de 89 %, cu patru puncte procentuale peste țintă.

Tabelul.3 Ratele de reutilizare și de reciclare a VSU (%)¹⁵

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgia	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgaria	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Cehia	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Croația	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Danemarca	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Germania	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estonia	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irlanda	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grecia	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Spania	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Franța	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italia	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Cipru	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Letonia	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Lituania	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxemburg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Ungaria	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Țările de Jos	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Austria	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polonia	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugalia	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2

Reciclarea autovehiculelor este un concept al secolului XX și a apărut ca una din posibilitățile de a limita risipa tuturor resurselor naturale, care au fost transformate în produse finite prin procese

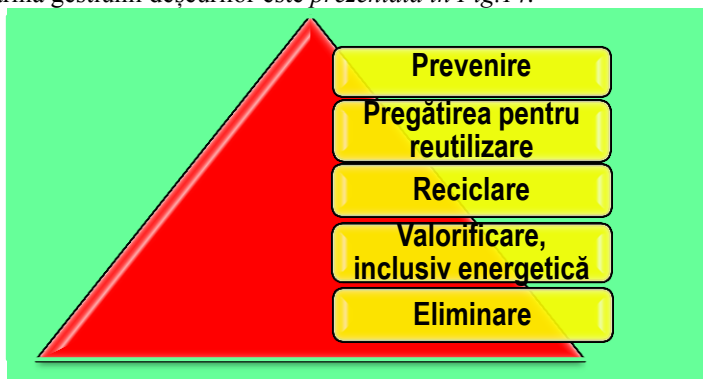
¹⁵ EUROSTAT (2019) - http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

tehnologice costisitoare (produsele finite în acest caz fiind autovehiculele), astfel utilizarea noilor resurse fiind mai eficientă. A devenit din ce în ce mai clar că industrializarea și creșterea susținută a populației au condus la consumarea unor cantități de resurse din ce în ce mai mari.

Potențialele avantaje sunt imense și pot facilita tranziția Republicii Moldova către o economie circulară, în care nimic nu se risipește. Este necesar să se treacă la un model de dezvoltare circulară, eficientă din punct de vedere al resurselor - care reduce deșeurile înainte de a fi produse și care tratează deșeurile ca o resursă valoroasă. Acțiunile întreprinse în sectorul gestionării deșeurilor vor avea, de asemenea, un impact asupra altor sectoare, cum ar fi energia sau industria.

Potrivit directivelor UE, reciclarea prezintă beneficii economice și sociale importante: generează creșterea economică, stimulează inovarea, creează locuri de muncă și contribuie la asigurarea disponibilității resurselor critice. Reciclarea are o prioritate majoră în cadrul politicii europene și globale, pentru trecerea la o economie circulară, bazată pe reciclare, față de cea liniară existentă în Republica Moldova, de la care să genereze un mediu sănătos pentru generațiile de astăzi și viitoare.

Ierarhia gestiunii deșeurilor este prezentată în Fig.14.



Sursă: Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19.11.2008 privind deșeurile.

În acest context, încurajarea dezvoltării și comercializării tehnologiilor de tratare, vor spori eficiența utilizării resurselor prin facilitarea reciclării unor procente mai mari de materiale plastice și producerea de materiale secundare de calitate la prețuri mai mici decât materialele primare. Astfel, se vor reduce costurile economice în ceea ce privește energia (prin înlocuirea combustibililor cu materiale plastice, care sunt utilizate la generarea de energie), precum și în ceea ce privește tratarea materialelor plastice primare. Chiar dacă inovațiile ar fi reduse la număr, cele mai bune tehnologii disponibile în prezent vor fi mai profitabile decât practicile curente.

Posibilele consecințe în cazul în care nici o acțiune nu va fi întreprinsă

În cazul, în care nu va fi întreprinsă nici o acțiune în sensul respectării angajamentelor Republicii Moldova în conformitate cu prevederile Acordului de Asociere între Republica Moldova și Uniunea Europeană privind transpunerea Directivei nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz, pot surveni următoarele situații:

- Nu se va contribui la realizarea următoarelor ținte:
- *reducerea a emisiilor de gaze cu efect de seră, până la 15-20%, asociate cu efectele prevenirii generării deșeurilor și evitarea emisiile ca urmare a reciclării și eficientizării proceselor de producție industrială*
- *reducerea cu 30% a cantităților de deșeuri depozitate și creșterea cu 20% a ratei de reciclare până în anul 2023, cât și reducerea semnificativă a generării de deșeuri, prin prevenire, reducere, reciclare și reutilizare.*
- *tranziția echitabilă și corectă către o economie verde, neutră din punct de vedere climatic și competitivă, care să creeze în același timp oportunități propice pentru noi locuri de muncă și o creștere durabilă.*

Lipsa de acțiune în acest domeniu ar conduce la nerealizarea obiectivelor dezvoltării durabile naționalizate în Strategia Națională de Dezvoltare "Moldova 2030".

- *Nu se va asigura reziliența la schimbările climatice prin reducerea riscurilor legate de efectele sale negative;*
- *Nu se va intensifica creșterea durabilă, stimularea inovării și dezvoltarea tehnologiilor verzi pentru reutilizarea, reciclarea și alte forme de valorificare a vehiculelor scoase din uz și a*

componentelor acestora cu stabilirea rolurilor și relațiilor între mulții participanți în procesul bazat pe Responsabilitatea Extinsă a Producătorului;

- *Nu se va pune în aplicare măsurile privind prevenirea poluării și minimizarea generării de deșuri de tip vehiculele scoase din uz și a componentelor acestora;*
- *Nu se va elimina substanțele periculoase care intră în componența vehiculelor;*
- *Nu se vor încuraja agenții economici să renunțe la tehnologiile vechi, în favoarea unor tehnologii de generație nouă, mai prietenoase mediului în domeniul tratării vehiculelor scoase din uz și dezvoltării pieței de desfacere pentru materialele reciclate;*
- *Nu se va atinge obiectivele de reutilizare/reciclare/recuperare în scopul reutilizării materialelor valoroase conținute în VSU și al păstrării resurselor prețioase în economie;*
- *Nu se vor valorifica beneficiile economice ratate prin reutilizarea și valorificarea ilegală a VSU,*
- *Nu vor fi stabilite procedurile de colectare, tratare, valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora;*
- *Nu se vor monitoriza deșeurile în diferite puncte a lanțului de colectare și tratare, ținându-se cont de gradul de toxicitate și pericol al acestora;*
- *Nu se va eficientiza sistemul de autorizare a activităților de generare a deșeurilor cu impact asupra mediului înconjurător;*
- *Nu se va asigura evidența contabilă și managementul informatic fiabil și corect.*

e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului

Cadru juridic actual

Republica Moldova își asumă angajamentul să reducă necondiționat, până în anul 2030, a emisiilor totale naționale de gaze cu efect de seră nete cu nu mai puțin de 70% comparativ cu nivelul anului 1990 și 88% în mod condiționat contribuind astfel la stabilizarea concentrațiilor de gaze cu efect de seră în atmosferă la un nivel, care ar împiedica interferențele antropice periculoase cu sistemul climatic și care ar permite o dezvoltare economică durabilă 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.

Obiectivul RM de reducere a emisiilor ar putea fi atins prin realizarea *obiectivului specific 7 - .* 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 de la Paris*.

Ca membru al Comunității Energetice, conform angajamentelor asumate în rezultatul aderării la *Tratatul Comunității Energetice* prin Legea nr.117-XVIII din 23.12.2009, Republica Moldova trebuie să promoveze obiective strategice a dezvoltării durabile pe termen lung și reducerii schimbărilor climatice.

Elaborarea proiectului rezultă din angajamentele asumate de Republica Moldova *Protocolului privind combaterea acidificării mediului, eutroficării 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) pe care Republica Moldova a ratificat prin HP nr.399–XIII din 16.03.1995. Protocolul stabilește măsuri de reglementare și control a emisiilor de dioxid de sulf, oxizi de azot și compuși organici volatili provenite din surse staționare și surse mobile și solicită implementarea măsurilor de control al produselor, a celor mai bune tehnici disponibile, a măsurilor de asigurare a eficienței energetice dar și utilizarea carburanților mai puțin poluanți.

Obiectivul *Convenției de la Geneva (CLRTAP)* (1979) cât și *Protocolul referitor la finanțarea pe termen lung a programului de cooperare pentru supravegherea și evaluarea transportului pe distanțe lungi al poluanților atmosferici în Europa (EMEP)*, adoptat la Geneva la 28 septembrie 1984, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 215/2015, îl reprezintă protejarea oamenilor și mediului înconjurător contra poluării atmosferice, limitarea, în măsura posibilului, reducerea în mod treptat și prevenirea poluării atmosferice, inclusiv a poluării atmosferice transfrontiere pe distanțe lungi.

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.

Strategia de mediu pentru anii 2014-2023 prevede obiectivul reducerii cantității de deșuri 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. 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.

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 nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele 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 concepse 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 deșuri, să facă obiectul unei valorificări sigure și 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.

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.

2. Stabilirea obiectivelor

a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)

În temeiul Acordului Climatic de la Paris și Acordului de Asociere RM și UE, Republica Moldova și-a stabilit două obiective majore:

- reducerea emisiilor de GES cu 14% până în 2030, în conformitate cu scenariul necondiționat(fără support financiar și/sau tehnologic), iar scenariul condiționat planifică reducerea a 18% a GES generate de sectorul deșeuri;
- crearea unui sistem integrat de management al calității aerului, reducerea de poluanți a emisiilor în atmosferă cu 30% până în 2023 și crearea sistemelor de deșeuri și de gestionare a substanțelor chimice integrate, 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.

Pentru atingerea acestor obiective generale, urmează a fi atinse câteva obiective specifice, cum ar fi:

- *aprobarea cadrului normativ în scopul creării unui sistem integrat de gestionare a deșeurilor periculoase și de producție, bazat pe activități conforme cu „ierarhia deșeurilor” și pe un mecanism de responsabilitate extinsă a producătorului pentru gestiunea deșeurilor, armonizat la standardele UE;*
- *punerea în aplicare a măsurilor privind prevenirea poluării și minimizarea generării de deșeuri de tip vehiculele scoase din uz în conformitate cu prevederile art. 51 din Legea privind deșeurile nr. 209/2016;*
- *interzicerea introducerii pe piață, a materialilor și componentelor vehiculelor care conțin plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent și doar în condițiile prevăzute de acte normative;*
- *intensificarea creșterii durabile, stimularea inovării și dezvoltarea tehnologiilor verzi pentru reutilizarea, reciclarea și alte forme de valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora cu stabilirea rolurilor și relațiilor între multiplii participanți în procesul bazat pe Responsabilitatea Extinsă a Producătorului;*
- *încurajarea agenților economici să renunțe la tehnologiile vechi, în favoarea unor tehnologii de generație nouă mai prietenoase mediului în domeniul tratării vehiculelor*

scoase din uz și dezvoltării pieței de desfacere pentru materialele reciclate;

- eliminarea substanțelor periculoase care intră în componența vehiculelor și atingerea obiectivelor înalte de reutilizare/reciclare/recuperare în scopul reutilizării materialelor valoroase conținute în VSU și al păstrării resurselor prețioase în economie;
- atragerea investițiilor străine pentru implementarea noilor tehnologii și, ca urmare, obținerea beneficiilor pentru dezvoltarea locală și regională;
- stabilirea procedurilor de colectare, tratare, valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora;
- îmbunătățirea sistemului de raportare, care va permite monitorizarea mai veridică a deșeurilor în diferite puncte ale lanțului deșeurilor, ținându-se cont de gradul de toxicitate și pericol al acestora, etc.

3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

Opțiunea I – de a nu face nimic, a lăsa lucrurile așa cum sunt;

Opțiunea I nu va asigura punerea în aplicare prevederilor art. 51 a Legii privind deșeurile nr. 209/2016 și armonizarea în legislația națională a standardelor Directivei nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz.

A nu face nimic înseamnă a nu onora obligațiunile luate de RM față de Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite cu privire la schimbarea climei (CONUSC), Acordul Climatic de la Paris și Convenția de la Geneva privind poluarea transfrontalieră a aerului la distanțe lungi, cât și Protocoalele semnate în temeiul Convenției.

În urma netranspunerii prevederilor Directivei nr.2000/53/CE și neaprobării proiectului proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz nu se va asigura implementarea acțiunilor specifice de prevenire formării de deșeuri de la vehiculele scoase din uz, iar Republica Moldova nu se va orienta în sensul transformării provocărilor în oportunități, privind reutilizarea și reciclarea vehiculelor uzate inclusiv și de afaceri sustenabile în ceea ce privește dezvoltarea economică verde. Astfel, nu vor fi întreprinse măsurile și acțiunile specifice, descrise în Secțiunea 1b) din AI.

De asemenea, Opțiunea I ar produce efecte negative asupra cooperării economice a Republicii Moldova cu UE (dezavantaj competitiv) și posibilități mai scăzute de dezvoltare economică verde.

Concomitent, nu va fi posibilă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, până la 15-20%, asociate cu efectele prevenirii generării deșeurilor și evitarea emisiile ca urmare a reciclării și eficientizării proceselor de producție industrială.

Este necesar de remarcat faptul că, în multe state membre ale UE, emisiile de gaze cu efect de seră provenite din deșeuri au scăzut brusc în ultimii ani, în principal datorită implementării corecte a legislației UE.

Mai mult ca atât, Opțiunea I nu va asigura îndeplinirea angajamentelor stabilite în Capitolul 16 ”Mediul înconjurător” și Capitolul 17 ”Politici climatice” ale Acordului de Asociere RM – UE, ratificat prin Legea nr. 112/2014, fapt ce va denigra imaginea Republicii Moldova pe plan internațional.

Urmare descrierilor relatate la compartimentul 1 „Definirea problemei” din prezentul AIR, continuarea depozitării deșeurilor în proporție de 90%, ca unica metodă aplicată la nivel național de gestionare a deșeurilor și menținerea în continuare a unor rate foarte mici de reciclare în lipsa unui sistem eficient de colectare separată a deșeurilor, reprezintă un risc major, care contribuie la amplificarea mai multor probleme de mediu precum încălzirea globală, acidificarea, epuizarea calității ecosistemului, precum și probleme sociale, de sănătate, dar și pierderi economice din cauza resurselor ratate prin depozitare.

📖 Având în vedere cele menționate și posibilele consecințe în cazul în care nici o acțiune nu va fi întreprinsă, opțiunea „A nu face nimic” - nu este realistă. Republica Moldova nu își va putea îndeplini obiectivele de sustenabilitate în izolare.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea țintesc cauzele problemei, cu indicarea inovațiilor și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate.

Opțiunea II (recomandată) constă în elaborarea și promovarea proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz.

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.

Propunerea normativă este determinată, în special de necesitatea instituirii unui mecanism de reglementare a activităților de prevenire 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 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 degeurilor 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 2028”).

- 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. 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 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 deșeurilor din VSU, care sunt esențiale pentru urmărirea progreselor în îndeplinirea obiectivelor economiei circulare în vederea atenuării schimbărilor climatice și protejării mediului ca întreg.

📖 Opțiunea II maximizează avantajele de mediu, precum și beneficiile economice și sociale, care rezultă ca urmare a implementării Directivei nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz. Costurile identificate pentru implementarea Opțiunii II nu sunt disproporționate, deoarece țintele de reutilizare și valorificare a VSU stabilite în Regulament vor fi realizate treptat, pe parcursul unei perioade îndelungate de timp, în care agenții economici vor reuși să investească în tehnologii noi de tratare, care vor spori eficiența utilizării resurselor prin facilitarea reciclării unor procente mai mari de materiale plastice și producerea de materiale secundare de calitate la prețuri mai mici decât materialele primare, ceea ce va duce la beneficii pentru mediu substanțiale. Totodată, beneficiile vor fi semnificative, reieșind din faptul că o politică privind economia circulară orientată spre viitor, care va determina o tranziție echitabilă și corectă către o economie verde, neutră din punct de vedere climatic și competitivă, va crea în același timp oportunități propice pentru o creștere durabilă.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Republica Moldova semnând Acordul de Asociere RM-UE, este obligată să transpună *acquis*-ul Uniunii Europene.

Opțiunea alternativă nu a fost identificată, punându-se accent pe necesitatea respectării angajamentelor asumate de Republica Moldova conform Directivei nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz.

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

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.

Implementarea Directivei VSU în Uniunea Europeană a stimulat dezvoltarea tehnologică în ceea ce privește tratarea VSU, însă până în prezent noile tehnici de tratare a deșeurilor nu au fost comercializate suficient pe piața europeană a reciclării. Inovarea în ceea ce privește dezvoltarea tehnologică în domeniul tehnologiilor avansate de tratare a reziduurilor rezultate în urma mărunțirii este împiedicată de unele deficiențe ale pieței, unele dintre acestea fiind comune inovării industriale în

general, altele fiind legate de eco-inovare, iar altele fiind specifice piețelor produselor reciclate din materiale plastice și din reziduuri rezultate în urma mărunțirii, amplificate de incertitudinea privind viitorul obiectivelor pentru vehiculele scoase din uz.

Implementarea obiectivelor propuse în Opțiunea II. pentru anul 2025 ar putea remedia unele dintre aceste deficiențe și ar putea genera beneficii de mediu și economice destul de importante. Nivelul obiectivelor va determina ritmul progresului tehnologic în sectorul tratării vehiculelor scoase din uz. Cum obiectivul de reciclare de 85% ar crea anumite piețe pentru tehnologii avansate de reciclare a reziduurilor rezultate în urma mărunțirii și și de reciclare a polimerilor, investițiile în procurarea de noi tehnologii ar crește substanțial. Pentru a îndeplini obiectivele până în 2028, sunt disponibili șapte ani pentru comercializare și punerea în aplicare comercială a tehnologiilor. Este foarte probabil ca investițiile respective să ducă la continuarea dezvoltării comerciale a tehnologiilor de tratare existente sau la crearea de noi tehnologii de tratare. Chiar dacă nu se vor mai înregistra progrese în ceea ce privește dezvoltarea tehnologică, obiectivele de reciclare în proporție de 85% și de valorificare în proporție de 95% ar duce la difuzarea celor mai eficiente tehnologii care există în prezent.

În plus, aceleași tehnologii pot fi utilizate pentru a trata alte fluxuri de deșeuri, cum ar fi cele electronice. Tehnologiile pentru obținerea de produse la prețuri mai mici din aceste fluxuri de deșeuri, care pot înlocui materialele primare utilizate în prezent, au un potențial vast.

Urmare analizei efectuate, dintre *efectele negative* ale stării actuale putem remarca:

- Se va reduce semnificativ eficiența mecanismului REP și acesta nu va avea efect pozitiv asupra poluării mediului
- Nu vor fi atrase investiții necesare pentru dezvoltarea durabilă a sectorului;
- Nu se va stimula inovarea și dezvoltarea tehnologiilor verzi;
- Nu se va reduce cantitatea de deșeuri depozitate la gropile de gunoi neconforme cerințelor noi, armonizate cu standardele Uniunii Europene;
- Colectarea, tratarea și comercializarea ilegală a pieselor extrase din VSU;
- Nu se va încuraja dezvoltarea noilor capacități de prelucrare, tratare a VSU.

Sprrijinul acordat noilor obiective va contribui la menținerea competitivității economiei și mai ales va încuraja o creștere economică verde, în conformitate cu prioritatea Strategiei de mediu 2014–2023 de creștere durabilă.

Prezentul act normativ are impact asupra mediului de afaceri prin dezvoltarea unei piețe produselor reciclate și al protecției mediului și în mod considerabil va contribui la atingerea obiectivului național de dezvoltare a economiei durabile și incluzive, prin implementarea Programului de ecologizare a întreprinderilor mici și mijlocii (HG nr. HG592/2019).

Efecte pozitive - Nu există efecte pozitive prin continuarea stării actuale, decât numai economisirea cheltuielilor aferente unor investiții majore în instalații de tratare a VSU.

b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Opțiunea II presupune elaborarea și promovarea proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz. Intervenția propusă vine să soluționeze problemele și aspectele expuse la secțiunile 1b) și 3b) din AI.

După cum rezultă din analiza preliminară a impactului de reglementare, dar și din evaluările efectuate în țările UE care au transpus deja Directiva nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehicule scoase din uz noul proiect de act normativ va avea un impact economic direct asupra agenții economice care vor practica ca activitate, tratare și reciclare a VSU.

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 gunoi sau închiderea acestora.

Opțiunea II (recomandată) –

Impactul economic

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, sau de la 0,17 la 0,72 € / per locuitor.

O primă estimare a costurilor pe tonă de gestionare a vehiculelor scoase din uz în Republica Moldova se poate realiza pe baza costurilor estimate în versiunile proiect ale studiilor de fezabilitate privind sistemele de management integrat al deșeurilor, care sunt, în prezent, în proces de elaborare.

Pentru a identifica și respectiv cuantifica eventualele costuri, au fost studiate mai multe surse de informare, în particular:

Raport al Comisiei Europene către Parlamentul European asupra punerii în aplicare a Directivei 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0033&from=ES>

Guidance on Extended Producer Responsibility (EPR). Analysis of EPR schemes in the EU and development of guiding principles for their - https://ec.europa.eu/environment/archives/waste/eu_guidance/pdf/report.pdf

End-of-life vehicles: influence of production costs on recycling rates - https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/283na3_en.pdf

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.

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.¹⁶

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.

Urmare a analizei efectuate, principalele tipuri de costuri care vor fi suportate de agenții economici care intenționează să recicleze VSU sunt:

Descriere	Argumente privind costurile necesare
Costuri pentru reciclarea VSU	
Depoluarea	
Depoluarea se efectuează înainte de a începe demontările: <ul style="list-style-type: none"> - scoaterea (îndepărtarea) bateriilor și a rezervorului de combustibil; - scoaterea sau neutralizarea posibilelor componente explozibile (ex. air bag-urile); - scoaterea, colectarea separată și depozitarea combustibilului, uleiului de motor, uleiului de transmisie, uleiului de la cutia de viteze, uleiului hidraulic, lichidului de răcire, antigelului, fluidului de frână, fluidele de la sistemul de aer conditionat și orice alte 	

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0005:FIN:RO:PDF>

<p>fluide continute de VSU, doar dacă nu este necesară păstrarea lor în vederea reutilizării componentelor în cauza (care le conțin).</p> <p>- scoaterea (îndepărtarea), pe cât posibil, a tuturor componentelor identificate că ar conține mercur.</p>	
<p>Dezmembrarea</p> <p>Dezmembrarea implică îndepărtarea celor mai valoroase componente sau a părților componente pentru care există cerere în vederea reutilizării sau recondiționării (reprocesării).</p> <p>Cele mai des întâlnite componente destinate reutilizării sunt: - roțile (oțel/aliaj) - motoarele - cutiile de viteze - părțile componente precum carburatorul, alternatoarele, distribuitoarele, farurile, discurile și etrierele de frână - anvelopele - radiatoarele - bateriile - alte părți componente în funcție de starea în care se află și de valoarea comercială a acestora.</p> <p>Dacă nu sunt refolosite, părțile mari din metal precum radiatoarele, motoarele, cutiile de viteze, carburatoarele, demarourile și alternatoarele sunt adeseori îndepărtate și trimise la specialiștii în reprocesare pentru a fi recuperat metalul.</p>	<p>Costul estimativ pentru reciclarea unui vehicul scos din uz variaza în mediul euro 134-162 .</p>
<p>Presarea</p> <p>După dezmembrare, ceea ce rămâne dintr-un VSU merge de obicei la o mașină de presare, înainte de a fi trimise la tocat.</p>	
<p>Tocarea</p> <p>VSU sunt tocate (în general în combinație cu alte „surse” de metal) iar fragmentele rezultate sunt sortate în metale feroase, metale neferoase și reziduuri de tocare. Un tocat este capabil să recupereze majoritatea conținutului de metal a unui VSU, datorită mediilor de separare care fac selecția fragmentelor rezultate în urma tocării.</p>	
<p>Costuri de formare/instruire a personalului</p>	
<p>Conform pct.44 Regulamentului privind vehiculele scoase din uz producătorii individuali și sistemele colective au dreptul să își desfășoare activitatea numai dacă dețin un plan de operare elaborat în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul propus spre aprobare</p>	<p>Costul estimativ pentru instruirea unui angajat responsabil pentru gestionarea deșeurilor periculoase variaza în mediul 200-250 euro.</p>
<p>Costuri pentru mentenanță</p>	
<p>Costul pentru mentenanța unei instalații de reciclare cuprinde costul întreținerii și reparării echipamentelor din cadrul instalației.</p>	<p>Potrivit unui studiu¹⁷, costul anual de mentenanță este de aproximativ 3% din total capital investit în echipamente și tehnologii.</p>
<p>Costurile de raportare</p>	
<p>Conform pct.44 Regulamentului privind vehiculele scoase din uz producătorii sau sistemele colective autorizate țin evidența și raportează conform modului de evidență și de raportare a informațiilor stabilit în art. 12, 32, 33 și 51 din Legea nr. 209/2016 privind deșeurile.</p>	<p>Cantitativ aceste costuri urmează a fi rezumate la salariu angajaților care vor avea funcții privind furnizarea informațiilor către autoritățile control.</p>
<p>Costurile de autorizare</p>	
<p>În corespundere cu art.25, din Legea privind deșeurile, agenții economici care intenționează să desfășoare activități de tratare a deșeurilor trebuie să obțină o autorizație din partea autorității competente.</p>	<p>Autorizația activității de colectare, transport, tratare, eliminare se eliberează gratuit de Agenția de Mediu</p>
<p>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</p>	

¹⁷ Anon, 2011

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 deșeuri.

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

Reziduurile de la tocat însumează între 15% și 25 % din masa unui VSU, în funcție de proporția materialelor recuperate, și sunt în general destinate depozitării finale. Aceste materiale sunt alcătuite din substanțe organice și anorganice. Substanțele organice sunt în special materialele polimerice (plastice, elastomeri), urmate în cantitate mai mică de produse derivați naturali (produse ale fibrelor celulozice, piele). Materialele anorganice cuprind sticla, rugina, praf, etc

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 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 stătele 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).

Impactul social

Economia verde reprezintă un nou model de creștere economică, un generator de locuri de muncă decente și o strategie vitală pentru eliminarea sărăciei.

Prezentul act normativ are impact social direct, deoarece stimulează dezvoltarea pietelor de materiale reciclate, implementează principiile de precauție și prevenire pentru gestionarea deșeurilor, și asigură că ultimul deținător și/sau proprietar poate livra vehiculul scos din uz către o instalație de tratare autorizată fără costuri.

Implementarea prevederilor Regulamentului privind vehiculele scoase din uz poate duce la o dezvoltare socială a țării prin reducerea vulnerabilității asociate cu schimbarea climei și la un număr mare de efecte sociale benefice:

- ❖ stare mai bună a sănătății și, ca urmare, diminuarea numărului de boli și de decese premature;
- ❖ reducerea riscurilor asupra sănătății ca și impactul redus asupra încălzirii globale prin

asigurarea respectării de către agenții economici a cerințelor tehnice reglementate prin prezentul proiect de act normativ;

- ❖ existența unui cadru legal care va reglementa, monitoriza și controla operațiunile colectare, reciclare și valorificare;
- ❖ influența directă asupra investițiilor interne, atragerea investițiilor străine, ca urmare, reținerea forței de muncă înalt calificate și obținerea beneficiilor pentru dezvoltarea locală și regională;
- ❖ intensificarea creșterii durabile, stimularea inovării;
- ❖ beneficii sociale printr-o mai bună conștientizare, implicare și responsabilizare cu privire la problemele de mediu (de exemplu, responsabilitatea de colectarea separată și implicarea în luarea măsurilor de prevenire a poluării mediului);
- ❖ apariția posturilor de muncă pentru populația de rînd, cu salarii mult mai potrivite pentru un trai decent.

Impactul asupra mediului

Prezentul act normativ are impact asupra mediului direct, deoarece introduce măsurile preventive, care vor fi aplicate cu începere din faza de proiectare a vehiculului și se va concretiza în special în reducerea și controlul substanțelor periculoase provenite de la vehicule, pentru a preveni eliberarea acestora în mediu, pentru a facilita reciclarea și pentru a evita eliminarea deșeurilor periculoase.

Reciclarea elimină poluarea și conservă resursele naturale. Cel mai mare beneficiu de mediu al reciclării este legat nu de depozitarea reziduurilor, dar de conservarea energiei și a resurselor naturale și prevenirea poluării prin utilizarea, în procesul de fabricație, a materialelor rezultate din reciclare și mai puțin a celor primare. Materialele recuperate au fost deja purificate și prelucrate anterior, astfel încît utilizarea lor în procesul de fabricație presupune o activitate mai curată și un consum mai mic de energie. Analize detaliate au evidențiat faptul că aceste beneficii de mediu ale reciclării sunt cu mult mai eficiente decît orice alte acțiuni de protejare a mediului.

În aceste circumstanțe, este necesar de menționat că doar gestiunea rațională a deșeurilor poate proteja sănătatea publică și poate fi benefică pentru mediu, favorizând în același timp conservarea resurselor naturale.

Măsurile stabilite în proiectul propus vor contribui la:

- ❖ atenuarea schimbărilor climatice prin promovarea măsurilor de reciclare care permit o mai bună separare a materialelor plastice din reziduurile;
- ❖ reducerea vulnerabilității asociate cu schimbarea climei pe termen scurt, mediu și lung, dar și spațial, limitând impactul negativ asupra ecosistemelor, cu influențe directe asupra calității resurselor naturale;
- ❖ creșterea duratei de viață și în îmbunătățirea stării de sănătate a oamenilor, ca urmare a reducerii numărului de decese cauzate de boli provocate de schimbările climatice;
- ❖ niveluri mai mari de control asupra anumitor materii prime, ceea ce poate duce la scăderea riscului pentru mediu din cauza poluării accidentale și a emisiilor de poluanți;
- ❖ scăderea volumului total de deșeuri depozitate și micșorarea suprafeței de teren contaminate prin depozitare.

Beneficiile intervenției statului:

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;
- ❖ promovînd principiul economiei verzi, Republica Moldova va fi mai adaptată la schimbările

<p>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;</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ 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.
<p>b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea</p>
<p>c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta</p>
<p>Riscuri identificate în procesul de elaborare a analizei impactului de reglementare țin de următoarele acțiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dezvoltarea economică sau combaterea unor bariere infrastructurale în calea atingerii unor rate de reciclare mai ridicate; - comercializarea tehnologii „mai ecologice”; - investiții pentru achiziționarea instalațiilor de reciclare și valorificarea și capacitatea de întreținere a acestor instalații pe care vor trebui să le suporte operatorii economici, în consecință s-ar putea ca aceste costuri investiționale să se regăsească ulterior în prețul produselor/serviciilor prestate; - dezvoltarea sistemului de subvenționare sau reglementarea facilităților fiscale la nivel de țară, sau oferire de credite la condiții preferențiale prin sistemul bancar, inclusiv și dezvoltarea sistemului de creditare bancară prin intermediul programelor BERD și/sau UE; - proiectele finanțate de partenerii externi, nu vor fi suficient de bine sprijinite de strategiile întocmite de Republica Moldova în vederea implementării eficiente a măsurilor de atingerea obiectivelor de reciclare și valorificare la nivel național.
<p>d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sunt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi</p>
<p>Impactul asupra dezvoltării economice a întreprinderilor mici și mijlocii</p> <p>Întreprinderile mici și mijlocii reprezintă circa 98,7% din totalul întreprinderilor din Republica Moldova, angajând cca 60,7 % din totalul forței de muncă. Institutul Național de Cercetări Economice (INCE) a realizat un sondaj „Promovarea îmbunătățirii performanței de mediu a IMM-urilor” în cadrul căruia au fost chestionate 400 de companii. În urma chestionării, sa constatat că majoritatea respondenților (58,6%) nu au nicio autorizație de mediu.</p> <p>Drept urmare a examinării mai multor studii¹⁸ și a evoluției politicilor publice¹⁹ a fost identificată necesitatea de a întreprinde acțiuni suplimentare pentru a încuraja IMM-urile în vederea adoptării practicilor de afaceri mai prietenoase mediului înconjurător. Analiza statisticilor internaționale a scos în evidență faptul că întreprinderile mici și mijlocii (IMM-urile) generează circa 64% din poluarea industrială, în timp ce doar 16% dintre acestea sânt angajate în acțiuni de mediu. Astfel, o gamă largă de bune practici pentru încurajarea „ecologizării IMM-urilor”, implementate de către statele</p>

¹⁸ Environmental Policy Toolkit for SME Greening in EU Eastern Partnership Countries, OECD Green Growth Studies (Chapter 9, Information Scheme for Greening SMEs in the Republic of Moldova) https://read.oecd-ilibrary.org/environment/environmental-policy-toolkit-for-sme-greening-in-eu-eastern-partnership-countries_9789264293199-en#page1

Preliminary findings of the scoping stage: Greening SME and Green Industry in the Republic of Moldova, under the EaPGreen Program, SEA of the National Road Map for the Green Economy of the Republic of Moldova <http://www.unece.org/environmental-policy/conventions/environmental-assessment/about-us/protocol-on-sea/enveiaaboutea-green/environmental-policytreatiesenvironmental-impact-assessmentabout-usprotocol-on-seaenveiaaboutea-pilot-projects/moldova-application-of-sea-for-the-national-level-pilot.html>

¹⁹ Proiectul Hotărârii Guvernului „Cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru aprobarea Strategiei Naționale de Dezvoltare ”Moldova 2030” <https://particip.gov.md/proiectview.php?!=ro&idd=5805>

membre ale Uniunii Europene, pot fi adoptate și diseminate în rândul IMM-urilor din Republica Moldova pentru a stimula dezvoltarea durabilă și competitivitatea economică internațională.

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 același timp, un rol important în susținerea operatorilor ar putea fi și Programul de ecologizare a IMM-urilor, lansat de Organizația pentru Dezvoltarea Sectorului Întreprinderilor Mici și Mijlocii. Suport financiar nerambursabil sub formă de „grant” oferit prin acest program poate fi de până la 500.000 lei, fiind alocat inclusiv pentru achiziționarea de echipamente necesare ecologizării

Ecologizarea IMM-urilor va permite Republicii Moldova de a beneficia de oportunitățile prevăzute de Acordul de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător (DCFTA) semnat cu UE, precum și de a atinge obiectivele de mediu ale Agendei 2030:

- Creșterea productivității prin utilizarea eficientă a resurselor energetice, în același timp crearea unui spațiu pentru inovare;
- Creșterea gradului de încredere a investitorilor grație asumării de către Guvern a implementării politicilor publice de reducere a impactului activității economice asupra mediului;
- Asigurarea creșterii economice datorită utilizării eficiente a resurselor disponibile și reducerea efectelor negative asupra mediului și sănătății.
- Cu așa gama largă de metale în VSU s-ar putea de dezvoltat metalurgia, ajungând și la deschiderea unei mici uzine de fabricare a automobilelor, în preajma căreia s-ar disloca mici uzine de fabricare a tuturor pieselor necesare.

Ministerul Economiei și Infrastructurii a elaborat Prognoza indicatorilor macroeconomici prin care a constatat un factor stimulativ pentru sectorul industrial va fi creșterea gradului de re tehnologizare a întreprinderilor. În anul 2018 investițiile în mașini și utilaje au crescut cu circa 6,1%, iar cea mai mare parte dintre acestea au fost investite de către sectorul privat. Ținând cont de factorul stimulativ de a-și alinia producția la cerințele piețelor externe întru valorificarea oportunităților oferite de Acordul de Asociere/DCFTA agenții economici vor continua să investească în re tehnologizarea proceselor de producție, fapt ce va conduce la creșterea productivității sectorului industrial.²⁰

O mare parte dintre entitățile active în sectoarele în care sunt implicați în întreținerea și repararea autovehiculelor este reprezentată de IMM-uri. Conform efectelor economice reduse identificate în cadrul analizei, se estimează că aceste întreprinderi nu vor suporta o sarcină excesivă. Implementarea obiectivelor de reciclare și valorificare treptată oferă suficientă flexibilitate întreprinderilor din sector în vederea adaptării la noile cerințe.

Concluzii

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Economia circulară va avea beneficii nete pozitive sub forma creșterii PIB-ului și a creării de locuri de muncă, deoarece aplicarea în Europa a unor măsuri ambițioase legate de economia circulară poate duce la creșterea PIB-ului UE cu încă 0,5 % până în 2030 și la crearea a aproximativ 700 000 de noi locuri de muncă.

- ❖ Potrivit directivelor UE, reciclarea prezintă beneficii economice și sociale importante: generează creșterea economică, stimulează inovarea, creează locuri de muncă și contribuie la asigurarea disponibilității resurselor critice.
- ❖ Ca urmare a desfășurării AIR, se propune să se urmeze **opțiunea II** care prevede nemijlocit aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz, pentru asigurarea trecerii la o economie circulară, bazată pe reciclare, față de cea liniară existentă în Republica Moldova, de la care să genereze un mediu sănătos pentru generațiile de astăzi și viitoare.

²⁰ Notă cu privire la prognoza principalilor indicatori macroeconomici pentru anii 2020-2022
https://mei.gov.md/sites/default/files/document/attachments/nota_prognoza_macro_economica.pdf

- ❖ Conformarea la obiectivele Uniunii Europene în materie de reglementare a măsurilor durabile care acoperă întregul ciclu de viață al produselor din fazele de proiectare și producție, etapele de consum și îmbunătățirea gestionării deșeurilor generate.
- ❖ Îmbunătățirea coordonării și consolidarea capacității administrative a autorităților și a agențiilor implicați în punerea în aplicare a legislației, în special în ceea ce privește gestionarea deșeurilor.
- ❖ Reducerea vulnerabilității asociate cu schimbarea climei, sectorul *deșeuri* are potențialul de a ajunge la reduceri de 15-20% prin implementarea unor măsuri de reciclare și recuperare a valorii materiale și energetice din deșeuri. Acestea pot fi atinse prin aplicarea activă a principiului „ierarhiei deșeurilor” și transpunerea directivelor europene privind economia circulară în legislația națională. Din toate emisiile generate la nivel global, jumătate sunt legate de producție, iar acestea se pot reduce cu 30% prin măsuri de economie circulară.
- ❖ Elaborarea și promovarea proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz va contribui la reducerea cu 30% a cantităților de deșeuri depozitate și creșterea cu 20% a ratei de reciclare până în anul 2023, cât și reducerea semnificativă a generării de deșeuri, prin prevenire, reducere, reciclare și reutilizare.

Costurile identificate pentru implementarea Opțiunii II sunt proporționate și beneficiile sunt majore.

6. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sunt necesare

Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului prin intermediul Agenției de Mediu și Inspectoratului pentru Protecția Mediului va asigura implementarea prevederilor proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz.

Aprobarea proiectului de hotărâre nu implică modificarea, abrogarea sau elaborarea unor acte normative noi.

Pentru aprobarea și implementarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz, nu este necesară înființarea, reorganizarea sau desființarea unor instituții. Cu toate acestea, va fi necesar personal calificat, cu studii superioare pentru controlul conformității. Conform activităților pe care le desfășoară Agenția de Mediu și Inspectoratul pentru Protecția Mediului, aceasta va juca un rol foarte important în monitorizarea și controlul respectării prevederilor actului normativ.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

Cadrul legal al RM în vederea asigurării prevenirii formării de deșeuri provenite de la vehiculele scoase din uz, reutilizarea, reciclarea și alte forme de valorificare a VSU și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșeuri, contribuind astfel la o dezvoltare durabilă se stabilesc următorii indicatori de performanță:

- atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul *deșeuri*;
- îmbunătățirea cadrului normativ național cu privire la managementul deșeurilor;
- creșterea numărului agenților economici care activează în domeniul gestionării deșeurilor;
- nivelul de realizare a măsurilor de monitorizare și raportare;
- finanțările interne și externe atrase și implementate pentru dezvoltarea capacității de gestionare a deșeurilor, de infrastructură și servicii;
- procentul din populația care beneficiază de servicii continue de colectare a deșeurilor;
- acoperirea geografică și numărul capacităților de tratare și de eliminare a deșeurilor ecologic conforme;
- cantitatea de deșeuri colectată separat și reciclată (inclusiv fluxurile speciale de deșeuri, cum

<p>ar fi vehiculele scoase din uz, anvelopele uzate etc.);</p> <ul style="list-style-type: none"> • cantitatea de deșeuri supuse recuperării (inclusiv recuperarea energiei); • cantitatea de deșeuri eliminate prin depozitare.
<p>c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea.</p>
<p>Obiectivele de tratare a vehiculelor scoase din uz de 85% pentru reciclare și de 95% pentru valorificare va contribui la îndeplinirea obiectivului 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>Creșterea cantității deșeurilor din vehicule scoase din uz colectate selectiv și raportate corespunzător de producători prin SIA MD, va contribui treptat la reducerea presiunii asupra mediului și sănătății populației cu posibilitatea de dezvoltare în timp a unei piețe funcționale pentru comercializarea materialelor secundare de calitate la prețuri mai mici decât materialele primare.</p> <p>Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului (MADRM) prin intermediul Agenției de Mediu va asigura conform reglementarilor stabilite de act normativ, monitorizarea colectării și valorificării a VSU. O altă monitorizare se va realiza prin intermediul Inspectoratului pentru Protecția Mediului.</p>
<p>7. Consultarea</p>
<p>a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă</p>
<p>Principalele părți care ar putea fi ulterior vizate odată cu elaborarea și aprobarea Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz, sunt:</p> <p><i>Autoritățile publice care vor avea obligația implementării prevederilor noii Hotărâri de Guvern:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului; • Ministerul Economiei și Infrastructurii; • Ministerul Finanțelor; • Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale; • Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene. <p><i>Autoritățile administrative din subordinea ministerelor:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Agenția de Mediu; • Instituția Publică ”Unitatea de implementare a proiectelor în domeniul mediului”; • Inspectoratul pentru Protecția Mediului; • Serviciul Vamal; • Agenția Națională pentru Sănătate Publică; • Autoritățile administrației publice locale. <p><i>Întreprinderi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Agenți economici (importatori, distribuitori, comercianți etc.) Inclusiv cetățenii.
<p>b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților</p>
<p>În procesul de elaborare și promovare a prezentului proiect de act normativ sunt respectate regulile procedurale aplicabile pentru asigurarea transparenței decizionale, prevăzute de Legea nr.239-XVI din 13.11.2008 privind transparența în procesul decizional. Analiza impactului proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz a fost publicată la data de 22.07.2021 pe pagina web oficială a Ministerului Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului www.madrm.gov.md astfel încât orice persoană interesată să aibă posibilitatea de a accesa documentul respectiv pentru a prezenta propuneri și obiecții pe marginea acestuia.</p> <p>Prevederile Regulamentului privind vehiculele scoase din uz au fost prezentate și puse în discuție în cadrul ședinței de consultări publice din....., la care au participat reprezentanți ai instituțiilor de resort, ai organizațiilor neguvernamentale și ai mediului de afaceri, organizate cu suportul</p>

proiectului „Îmbunătățirea cadrului instituțional și legal pentru gestionarea specifică a unor fluxuri de deșeuri în Republica Moldova”, implementat de Instituție Publică ”Unitatea de implementare a proiectelor în domeniul mediului” cu susținerea financiară Agenției de Cooperare Internațională a Germaniei (GIZ).

c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea 1	Opțiunea propusă 2	
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	0	3	
povara administrativă	0	1	
fluxurile comerciale și investiționale	-2	3	
competitivitatea afacerilor	-2	2	
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	-1	2	
concurența pe piață	0	2	
activitatea de inovare și cercetare	-3	3	
veniturile și cheltuielile publice	-2	1	
cadrul instituțional al autorităților publice	0	1	
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0	1	
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	-2	3	
situația social-economică în anumite regiuni	-2	3	
situația macroeconomică	-2	1	
alte aspecte economice	-1	2	
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	-2	2	
nivelul de salarizare	-1	2	
condițiile și organizarea muncii	0	1	
sănătatea și securitatea muncii	-2	2	
formarea profesională	-1	2	
inegalitatea și distribuția veniturilor	-1	1	
nivelul veniturilor populației	0	1	
nivelul sărăciei	-3	2	
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	1	
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	
partidele politice și organizațiile civice	0	0	
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	-3	3	
modul sănătos de viață al populației	0	0	
nivelul criminalității și securității publice	-3	3	
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	-1	1	
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	

accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	-1	2	
nivelul și calitatea educației populației	-1	1	
conservarea patrimoniului cultural	0	0	
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	
Discriminarea	0	1	
alte aspecte sociale	-1	2	
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	-2	3	
calitatea aerului	-2	3	
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	-2	3	
Biodiversitatea	-2	3	
Flora	-2	3	
Fauna	-2	3	
peisajele naturale	-1	1	
starea și resursele solului	-2	3	
producerea și reciclarea deșeurilor	-3	3	
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	-2	3	
consumul și producția durabilă	-2	3	
intensitatea energetică	-2	3	
eficiența și performanța energetică	-2	3	
bunăstarea animalelor	-1	1	
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	-2	3	
utilizarea terenurilor	-1	2	
alte aspecte de mediu	-1	2	
<p><i>Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit.b¹) și, după caz, b²), privind analiza impacturilor opțiunilor.</i></p>			