

**Proiectul analizei impactului
la proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului
cu privire la etichetarea pneurilor**

Titlul analizei impactului	Analiza impactului de reglementare la Proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor
Data:	24 iunie 2024
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Energiei
Subdiviziunea:	Direcția Eficiență Energetică
Persoana responsabilă și datele de contact:	Nicolae OLARI Șef Direcție e-mail: nicolae.olari@energie.gov.md.

Compartimentele analizei impactului

1. DEFINIREA PROBLEMEI

a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate

Regulamentul cu privire la etichetarea pneurilor aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 685/2018 a fost aprobat în data de 11.07.2018 și a transpus Regulamentul 1222/2009/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali, versiunea consolidată care inserează modificările introduse prin Regulamentul (UE) nr. 1235/2011 al Comisiei din 29 noiembrie 2011, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 342 din 22 decembrie 2009, și a transpus art. 8 și partea C, anexa II din Regulamentul 661/2009/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate, versiunea consolidată care inserează modificările introduse prin Regulamentul (UE) 2016/1004 al Comisiei din 22 iunie 2016, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 200 din 31 iulie 2009.

Între timp, a fost aprobat regulamentul UE 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009.

La data de 26 octombrie 2023 parlamentul a adoptat Legea Nr. 306/2023 privind etichetarea produselor cu impact energetic (a înlocuit Legea nr. 44/2014 privind etichetarea produselor cu impact energetic), care stabilește cadrul juridic de reglementare care se aplică produselor cu impact energetic introduse pe piață sau puse în funcțiune și care asigură etichetarea produselor respective și furnizarea unor informații standard privind eficiența lor energetică, privind consumul de energie și de alte resurse la utilizarea acestora, a informațiilor suplimentare privind produsele, astfel încât utilizatorii finali să poată alege produse mai eficiente pentru reducerea consumului lor de energie.

Totodată, la data de 13 martie 2024 a fost aprobată Hotărârea Guvernului Nr. 189 din 13.03.2024 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1003/2014 pentru aprobarea regulamentelor privind

cerințele de etichetare energetică a unor produse cu impact energetic. Regulamentele stabilesc cerințe de etichetare energetică pentru o listă de 5 categorii de produse electronice.

Având în vedere că, pneurile nu fac parte din categoria electrocasnicilor, regulamentul cu privire la etichetarea pneurilor, în versiunea actualizată, nu a fost propus a fi aprobat prin intermediul Hotărârii Guvernului Nr. 189/2024 menționată mai sus și urmează a fi aprobat prin Hotărâre de Guvern separată.

La nivel UE a fost constatat că economiile de energie ca rezultat al aplicării noului Regulament cu privire la etichetarea pneurilor constituie cca. 1% din consumul total de combustibil consumat de mijloacele de transport terestre, inclusiv reducerea emisiilor de CO₂ echivalent cu cca. 88 mil. tone CO_{2ech}/an¹ precum și a altor gaze cu efect de seră emise de mijloacele de transport.

Astfel, se constată că, la moment plasarea pe piață a pneurilor precum și procurarea acestora de către cetățenii din Republica Moldova are loc în baza Regulamentului vechi al UE, care a fost abrogat conform descrierilor de mai sus.

Etichetarea pneurilor a fost concepută având la bază experiența la nivel UE a etichetării energetice pentru aparatele de uz casnic, care a arătat că etichetarea energetică poate avea o influență semnificativă asupra alegerii făcute de consumatori și asupra transformării pieței către o mai mare eficiență energetică a produselor.

Merită de menționat faptul că pînă la aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor la nivel UE, absența informațiilor cu privire la etichetarea pneurilor a condus la anumite eșecuri pe piața pneurilor, împiedicând utilizatorii finali de anvelope să ia în considerare, la etapa luării deciziei de procurare a pneurilor, informațiile cu privire la eficiența consumului de combustibil și impactul aferent asupra cheltuielilor pe perioada de viață a pneurilor.

Mai exact, eșecul pieței identificat de către Comisia Europeană, la evaluarea impactului pînă la propunerea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor a constat în:

- lipsa de informații cu privire la rezistența la rulare a anvelopelor – deciziile de cumpărare a anvelopelor fiind influențate de preț, dimensiune, aspect, aliniere etc. Utilizatorii finali nu au avut informații despre rezistența la rulare a anvelopelor;
- lipsa de informații cu privire la eficiența energetică relativă a anvelopelor – nu a existat nici o modalitate transparentă sau tangibilă prin care utilizatorul final să înțeleagă capacitatea unei anvelope de a reduce consumul de combustibil a vehiculului și drept urmare de a obține economii de combustibil;
- lipsa de informații cu privire la tipurile de pneuri existente pe piață – utilizatorii finali nu aveau posibilitatea să înțeleagă diferențele dintre principalele caracteristici ale anvelopelor aflate pe piață (eficiența consumului de combustibil, gradul de siguranță, zgomotul) astfel încât aceștia să poată face alegeri raționale între anvelopele cu proprietăți diferite în funcție de preferințele fiecăruia.

Astfel, prin Regulamentul cu privire la etichetare pneurilor a inclus eticheta pentru pneuri, care include trei parametri de performanță:

- eficiența consumului de combustibil – aceasta este dependentă de coeficientul de rezistență la rulare (kg/t). Cu cît această valoare este mai mică cu atît eficiența consumului de combustibil al anvelopei este mai bună;
- Aderența pe teren umed - se referă la performanța de siguranță a anvelopelor, adică reflectă capacitatea unei anvelope de a frâna pe un drum umed. Cu cît aderența este mai bună, cu atît anvelopa este mai sigură.

¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1460-Evaluation-and-potential-revision-of-the-EU-tyre-labelling-scheme_en

- Zgomotul exterior de rulare - se referă la zgomotul anvelopelor produs în afara mașinii (adică nu de către șofer sau pasageri) și care este măsurat în decibeli (db).

Interrelația dintre cei trei parametri de mai sus înseamnă că îmbunătățirea unuia poate avea un efect advers asupra altuia, datorită caracteristicilor fizice și chimice ale anvelopelor.

În timp ce anvelopele cele mai performante, în special cele cu performanțe ridicate la toți parametrii, în general au un preț de achiziție mai mare, costul ciclului de viață pentru consumator este adesea mai mic pentru anvelopele cu rezistență scăzută la rulare din cauza eficienței la consumul de combustibil și economiilor aferente costurilor de combustibil pe întreaga durată de viață a pneurilor.

Pentru a evita compromisurile cu privire la nivelul de siguranță și zgomotul exterior la rulare, îmbunătățind în același timp rezistența la rulare, pe eticheta pneurilor sunt afișate și valorile acestor doi parametri direct lângă clasa de eficiență a combustibilului de combustibil.

Prin urmare, sinergia dintre cei trei parametri este importantă, iar utilizatorii finali au nevoie informații despre toți trei parametri pentru a lua o decizie în cunoștință de cauză.

Prin urmare, în condițiile obținerii statutului de țară candidat la aderarea la Uniunea Europeană (UE), Republica Moldova are obligația de a transpune la nivel național acquis-ul comunitar, astfel încât în procesul de procurare a produselor cu impact energetic, inclusiv a pneurilor cetățenii să fie informați corespunzător despre performanța energetică și alți parametri relevanți a pneurilor plasate pe piață.

Totodată este de menționat că sectorul transporturi continuă să fie unul ineficient și cu emisii mari de gaze cu efect de seră, datorate creșterii constante a numărului de autovehicule și cu o pondere de cca. 29% în consumul final energetic, fiind sectorul care este pe locul II, după sectorul rezidențial, cu cel mai mare consum de energie.

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 examinate

Conform inventarului mijloacelor de transport efectuat de către biroul național de statistică se poate observa că pe parcursul ultimelor ani se înregistrează o creștere a numărului de autovehicule înregistrate în Republica Moldova, iar cea mai mare creștere de cca. 18% înregistrată la sfârșitul anului 2023, comparativ cu anul 2019, o constituie autoturismele (inclusiv pentru serviciile de taxi)² – a se vedea detalii în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1. Evoluția tipurilor de autovehicule înregistrate în Republica Moldova

Tipul de autovehicul	2019	2020	2021	2022	2023
Autovehicule pentru transportul mărfurilor	185 669	185 878	190 850	194 523	198 265
Autobuze și microbuze	21 087	21 014	21 076	21 055	21 136
Autoturisme (inclusiv taxiuri)	648 780	677 670	716 906	745 970	788 506
Remorci și semiremorci	74 115	76 541	79 372	82 881	86 664
Total, unități	929,651	961,103	1,008,204	1,044,429	1,094,571

Totodată, este de menționat că în conformitate cu datele din balanța energetică a Republicii Moldova, ediția 2023, ponderea consumului de energie din **sectorul transporturi** în consumul final energetic în perioada 2017-2022 a înregistrat o continuă creștere, înregistrând valori de la 27% în 2017 până la 31% în 2022 (a se vedea datele din tabelul 2). Totodată, este de menționat că

²

https://statbank.statistica.md/PxWeb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica_19%20TRA_TRA020/TRA020100.px/table/tableViewLayout2/?rxid=9a62a0d7-86c4-45da-b7e4-fecc26003802

cea mai mare pondere o constituie consumul transportului rutier, care a înregistrat o creștere a ponderii în consumul final energetic în 2017 de 25% și care a crescut până la 29% în 2022.

Tabelul 2. Ponderea consumului de energie în transporturi în consumul final energetic

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CONSUM FINAL ENERGETIC, ktep	2,671	2,765	2,672	2,531	2,853	2,521
TRANSPORT, ktep	734	758	769	681	789	793
Transport aerian, ktep	47	55	49	12	41	47
Transport rutier, ktep	665	688	705	658	741	740
Transport feroviar, ktep	10	6	7	5	4	5
Transport prin conducte, ktep	10	8	6	4	1	-
Transport naval, ktep	1	-	1	-	-	-
Ponderea consumului din transport în consumul final energetic, %	27%	27%	29%	27%	28%	31%
Ponderea consumului transportului rutier în consumul final energetic, %	25%	25%	26%	26%	26%	29%

În figura 1 de mai jos este prezentat în mod grafic datele din tabelul 2.

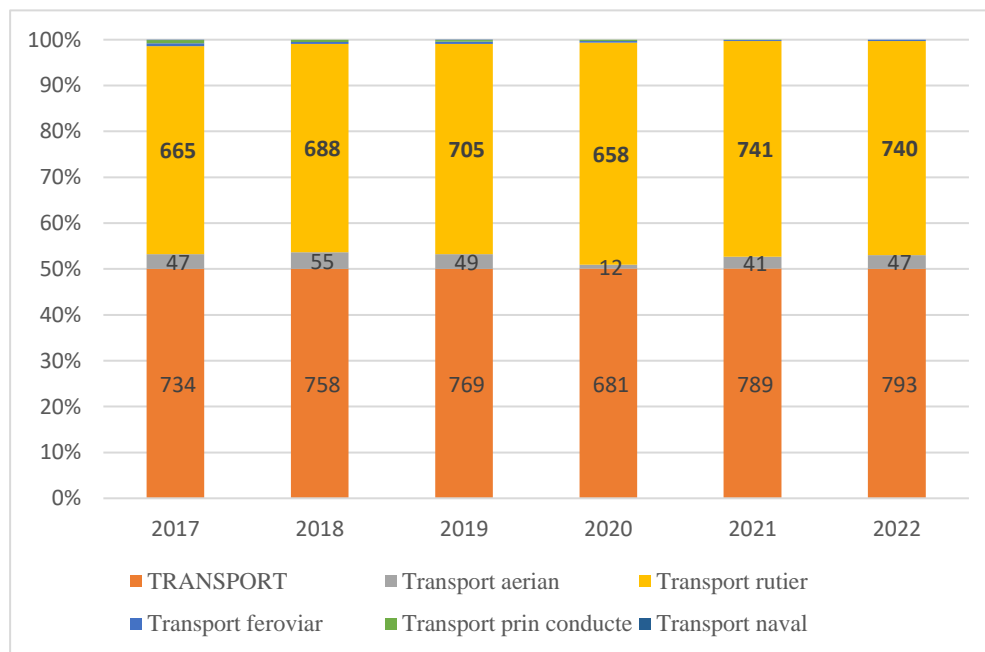


Figura 1. Structura consumului de energie per tipuri de transport

Merită de menționat faptul că sectorul transporturi se clasează pe locul II ca pondere a consumului de energie în consumul final energetic, acesta fiind precedat de sectorul rezidențial (populație), detaliile corespunzătoare fiind prezentate în tabelul 3 și figura 2 de mai jos.

Tabelul 3. Ponderea consumului de energie ale sectoarelor economiei naționale în consumul final energetic

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CONSUM FINAL ENERGETIC, ktep	2,671	2,765	2,672	2,531	2,853	2,521
TRANSPORT, ktep	734	758	769	681	789	793
Ponderea consumului din transport în consumul final energetic, %	27%	27%	29%	27%	28%	31%
Industrie și construcții, ktep	218	251	234	226	245	216
Ponderea consumului din industrie și construcții în consumul final energetic, %	8%	9%	9%	9%	9%	9%
Comerț și Servicii Publice, ktep	266	283	272	255	290	264
Ponderea consumului din comerț și servicii publice în consumul final energetic, %	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Agricultură, silvicultura și pescuit, ktep	107	109	123	124	161	138
Ponderea consumului din agricultura, silvicultura și pescuit în consumul final energetic, %	4%	4%	5%	5%	6%	5%
Sectorul rezidențial (populație), ktep	1,346	1,364	1,276	1,245	1,368	1,110
Ponderea consumului din sectorul rezidențial în consumul final energetic, %	50%	49%	48%	49%	48%	44%

Reprezentarea grafică a datelor din tabelul 3 de mai sus este prezentată în figura 2 de mai jos.

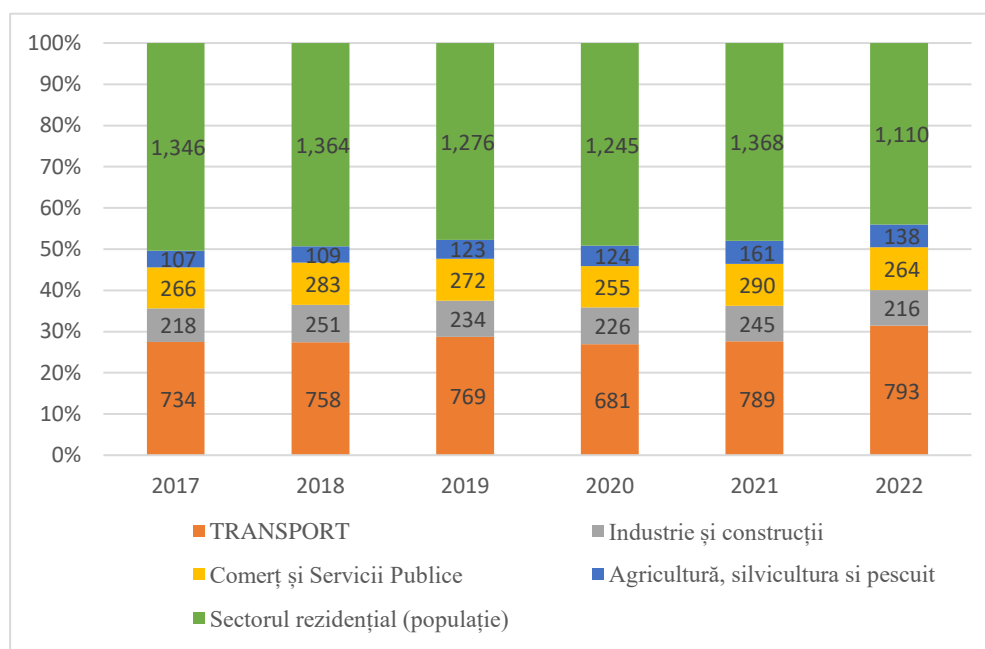


Figura 2. Reprezentarea grafică a consumului de energie ale sectoarelor economiei naționale în consumul final energetic

Astfel, în baza datelor prezentate mai sus, reducerea consumului de energie în sectorul transporturi, creșterea siguranței rutiere și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul acestuia se regăsesc printre prioritățile Guvernamentale, care derivă din prevederile proiectului Strategiei de mobilitate 2030, ce urmează a fi aprobată în scurt timp de Guvern³.

Prin urmare, în cadrul activităților/măsurilor promovate de Guvern în vederea reducerii consumului de energie în sectorul transporturi trebuie să se țină cont inclusiv de experiența UE, conform căreia odată cu promovarea pneurilor cu o clasă energetică mai ridicată, pot fi obținute următoarele beneficii:

- ✓ economii de energie de cca. 1% din consumul total de combustibil consumat de mijloacele de transport terestre;
- ✓ impact pozitiv asupra mediului prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră emise de mijloacele de transport datorate micșorării rezistenței la rulare;
- ✓ creșterea siguranței rutiere datorită optării pentru pneuri cu o aderență mai mare pe carosabil.

Cuantificarea economiilor de energie și a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră calculat pentru autoturismele care urmează să-și înlocuiască pneurile cu clasa de performanță energetică (D,E) cu cele de clasa (A, B, C) este prezentată în cadrul subcapitolelor de mai jos.

Prin urmare, informarea proprietarilor de autovehicule cu privire la performanța energetică a pneurilor, inclusiv evoluția acesteia în timp reprezintă o obligație a Guvernului.

Astfel, în sensul prezentului AIR proprietarii de autovehicule sunt subiecții afectați de neconcordanța dintre prevederile Hotărârii Guvernului nr. 685/2018 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor și reglementarea existentă la nivelul UE prin Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009.

În condițiile obținerii statutului de țară candidat la aderarea la Uniunea Europeană (UE) și deschiderea negocierilor de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, Republica Moldova are obligația transpunerii la nivel național a acquis-ului comunitar, care cuprinde inclusiv Regulamentul sus menționat.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Prin intermediul regulamentului UE 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369, Comisia Europeană a decis abrogarea Regulamentului (CE) nr. 1222/2009, care este transpus în legislația națională a Republicii Moldova prin intermediul Hotărârii de Guvern nr. 685/2018.

Ca și în cazul altor produse, printre modificările efectuate se regăsesc și cele cu privire la conținutul și forma etichetei pneurilor, conform informațiilor din figura 3 de mai jos.

³ <https://particip.gov.md/ru/document/stages/anunt-privind-initierea-elaborarii-strategiei-de-mobilitate-pentru-anii-2023-2030/10176>

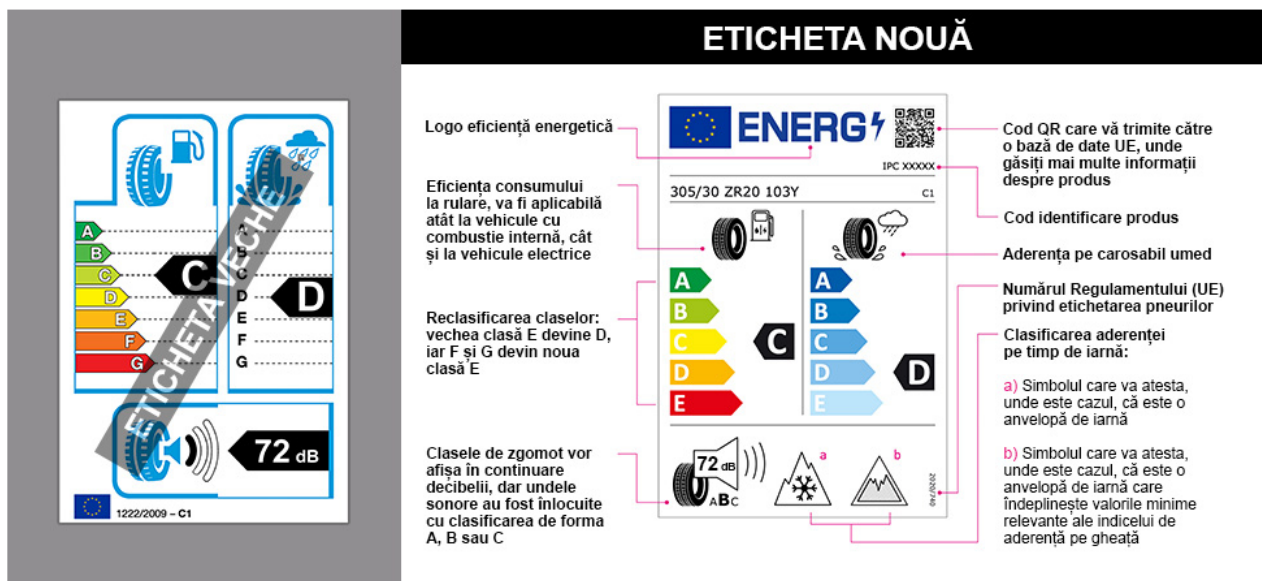


Figura 3. Noul model de etichetă a pneurilor

De menționat că prevederilor noii reglementări toate anvelopele fabricate după 1 mai 2021 vor afișa noua etichetă energetică reglementată de Uniunea Europeană prin Regulamentul 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369.

Prin urmare, chiar dacă doar cca. 10-14% din importurile de pneuri sunt din UE (a se vedea datele din tabelul 3), în condițiile obținerii statutului de țară candidat la aderarea la Uniunea Europeană (UE) și deschiderea negocierilor de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană este necesară transpunerea la nivel național a noului Regulament cu privire la etichetarea pneurilor și anume a *Regulamentului (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009.*

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

Începând cu 1 Noiembrie 2012 toate anvelopele comercializate care au fost fabricate după 1 Iulie 2012 au început să fie marcate cu criteriile menționate din eticheta de anvelope UE privind rezistența la rulare, aderența la carosabil umed și nivelul sonor.

Reglementarea privind eticheta de anvelope UE din noiembrie 2012 a început să fie obligatorie pentru toate statele membre UE. Aceasta este valabilă pentru toate anvelopele pentru autoturisme, anvelope pentru utilitare ușoare și anvelope pentru utilitare grele (categoriile C1, C2, C3). Scopul etichetei aferente anvelopelor la nivel UE este de a furniza consumatorilor o mai bună informare privind siguranța și proprietățile relevante pentru mediul înconjurător ale unei anvelope. Aceasta este menită pentru a-i servi drept ajutor consumatorului activ în procesul decizional fiind similară cu cea utilizată în clasificarea aparatelor electrocasnice cum ar fi frigiderele, mașinile de spălat, etc (a se vedea figura 3 de mai sus).

Cu cât mai bună este anvelopa (din punct de vedere al economiei de combustibil, siguranței și zgomotului exterior), cu atât mai înaltă este clasa de eficiență. Astfel, E-roșu (după noua clasificare) este cea mai slabă clasă, iar A-verde este cea mai bună din punct de vedere al consumului de combustibil.

La nivel național, etichetarea pneurilor are loc în baza prevederilor HG nr. 685/2018 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor, care a transpus Regulamentul 1222/2009/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali, versiunea consolidată care inserează modificările introduse prin Regulamentul (UE) nr. 1235/2011 al Comisiei din 29 noiembrie 2011, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 342 din 22 decembrie 2009, și a transpus art. 8 și partea C, anexa II din Regulamentul 661/2009/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate, versiunea consolidată care inserează modificările introduse prin Regulamentul (UE) 2016/1004 al Comisiei din 22 iunie 2016, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 200 din 31 iulie 2009.

După cum a fost menționat și mai sus, în anul 2020, UE a aprobat un nou regulament 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009.

Prin urmare, în condițiile obținerii statutului de țară candidat la aderarea la Uniunea Europeană (UE) și deschiderea negocierilor de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, Republica Moldova are obligația transpunerii la nivel național a acquis-ului comunitar, care cuprinde inclusiv Regulamentul 2020/740 menționat mai sus.

În condițiile în care Guvernul Republicii Moldova va decide să nu transpună la nivel național Regulamentul 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009, lucrurile ar putea evolua în următorul mod:

- din perspectiva obținerii statutului de țară candidat la aderarea la Uniunea Europeană (UE) și deschiderea negocierilor de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, țara noastră nu-și va putea asigura angajamentele asumate și drept urmare va fi periclitat parcursul european al Republicii Moldova.
- din perspectiva lipsei informării adecvate a consumatorilor despre performanța pneurilor utilizate de către aceștia, economii de carburanți și monetare consistente ar fi pierdute.

Astfel, prin alegerea celei mai bune anvelope (clasa A), un consumator poate obține economii de carburant de cca. 0.6 l/100 km, comparativ cu cea mai slabă clasă de eficiență a consumului de combustibil (clasa E), conform figurii 4 de mai jos.

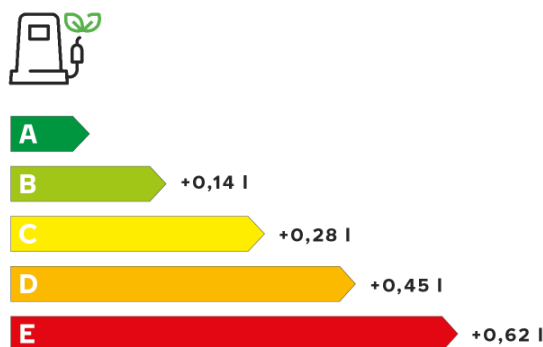


Figura 4. Variația consumului de combustibil la 100 km în funcție de clasa de eficiență a pneurilor

Având la bază informația din figura 4 de mai sus și totodată utilizând instrumentul de calculare a economiilor de combustibil datorate înlocuirii pneurilor, disponibil la nivel UE⁴, mai jos sunt prezentate economiile de combustibil ce ar putea fi obținute prin înlocuirea pneurilor de clasa E cu cele de clasa A, pentru diferite tipuri de autoturisme:

Astfel, conducând un autoturism obișnuit pe o distanță de 10 000 km/an (2500 km Urban și 7 500 km extraurban) la un consum mediu de benzină de 10 l/100 km pot fi obținute economii de benzină de 60 l/an, echivalentul a cca. 75 Euro/an și o reducere de emisii de gaze cu efect de seră de cca. 137 kg/CO₂/an.

Conducând o dubă, precum cele folosite de companii pentru livrarea mărfii și/sau transport, admitând scenariul că acestea circulă cca. 30 000 km/an (7500 km Urban și 22 500 km extraurban) cu un consum mediu de 20 l motorină/100 km, pot fi obținute economii de motorină de 260 l/an, echivalentul a 270 Euro/an și o reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră de cca. 700 kg CO₂/an. Având în vedere faptul că pneurile cu clasa A de eficiență a consumului de combustibil sunt mai scumpe decât cele de clasa E, costurile adiționale variind între 150 €-300 €, dar și perioada/parcursul maxim de utilizare a pneurilor, este evident că investiția este una rentabilă, inclusiv sub aspect de impact pozitiv asupra mediului și a siguranței în trafic.

Cu toate acestea, cea mai mare economie de combustibil ar urma să fie obținută de către autoturismele simple (inclusiv taxiurile), care conform informației din tabelul 1, de mai sus, au o pondere de peste 70% în totalul autovehiculelor înregistrate în Republica Moldova.

Având în vedere acest fapt, în cele ce urmează a fost simulat un scenariu cu privire la economiile de energie și reducerea de emisii de gaze cu efect de seră care ar putea fi obținută în cazul în care toate autoturismele aflate în funcțiune ar trece de la anvelope ineficiente (clasele D, E) la unele eficiente (clasele A, B, C), iar rezultatele sunt prezentate în tabelul 4 de mai jos.

Tabelul 4. Estimarea economiilor de combustibil obținute în urma utilizării anvelopelor eficiente de către autoturismele din Republica Moldova

Tipul de autovehicul	Nr total de unități, 2022	Nr de unități în funcțiune*	Nr de km estimativi parcursi pe parcursul unui an	Consum mediu carburant, clasa (D, E) l/100 km	Consum mediu carburant, clasa (A, B, C) l/100 km	Consum mediu anual de carburant clasa (D, E), t/10000km	Consum mediu anual de carburant clasa (A, B, C), t/10000km	Economii anuale de combustibil, datorate înlocuirii pneurilor de clasa (D,E) cu cele de clasa (A, B, C) t/10000 km	Economii monetare, mil. lei/10000 km	Reducerea emisiilor de CO ₂ datorate înlocuirii pneurilor de clasa (D,E) cu cele de clasa (A, B, C) - kg CO ₂ /100 km	Reducerea anuală a emisiilor de CO ₂ datorate înlocuirii pneurilor de clasa (D,E) cu cele de clasa (A, B, C) t CO ₂ /10000 km
Autoturisme (inclusiv taxiuri) (C1)	Benzin	388.532	250.603	10	9.5	189.957.18	180.459.32	9.498	329.89	1	25.060.31
	Motorina	232.033	149.661	8	7.6	101.171.03	96.112.48	5.059	153.44	1	14.966.13
	GPL, Gaz metan	222	143	10	9.5	80.76	76.72	4	0.11	1	14.32
	Electric	1.553	1.002	-	-	-	-	-	-	-	-
	Benzin-gaz GPL, metan	66.555	42.928	10	9.5	28.375.39	26.956.62	1.419	45.26	1	4.292.80
	Motorina-gaz GPL, metan	4	3	8	7.6	1	1	0.07	-	1	0.26
	Hybrid	31.638	20.407	6	5.5	9.813.49	8.995.70	818	26.51	1	2.040.65
	Total	720.537	464.746			329.399.30	312.602.22	16.797	555.21		

*la calcularea numărului de unități au fost utilizate datele din Raport privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto internă (RCA) - <https://www.cnpf.md/ro/indicatori-si-raportari-specializate-6437.html>

Economiile de carburanți au fost calculate prin utilizarea prețului mediu de comercializare a carburanților pe parcursul anului 2022, conform datelor disponibile în Rapoartele de activitate ale ANRE.

Conform datelor de mai sus sectorul rutier în Republica Moldova se află într-o continuă ascensiune atât sub aspect de creștere a numărului de unități cât și sub aspect de creștere de consumului de carburant, având o pondere de 29% în consumul final energetic înregistrat la nivelul anului 2022.

⁴ https://energy.ec.europa.eu/publications/fuel-savings-calculator_en

Astfel, prin prezenta intervenție de va obține o reducere a consumului de carburant și respectiv o reducere a emisiilor de CO₂, conform estimărilor din tabelul 2.

Totodată, este de menționat că consumul de combustibil este corelat cu rezistența la rulare, astfel încât prin reducerea rezistenței la rulare a anvelopei, o mașină consumă mai puțin carburant.

Cu toate acestea rezistența la rulare a unei anvelope este condiționată de următorii factori:

- Tipul și construcția anvelopei - diametrul, lățimea, masa, adâncimea benzii de rulare, componentele interne;
- Componenta cauciucului – proprietatea histerezis⁵, (materialul cu un histerezis mic are o rezistență la rulare mai mică);
- Presiunea anvelopei - o anvelopă cu o presiune interioară mică este deviată mai mult și automobilul consumă mai multă energie. De exemplu, pentru o mașină de pasageri, rezistența la rulare crește cu 6% atunci când anvelopele sunt cu 30 kPa sub presiunea recomandată și cu 30% la 100 kPa mai jos;
- Suprafața drumului - un drum rudimentar (pietriș) poate însemna cu 30% mai multă rezistență la rulare decât un drum neted;
- Setările statice și dinamice ale vehiculului;
- Utilizarea vehiculului - cuplarea, modificarea unghiului de alunecare datorită accelerației;
- Temperatura ambientală - o creștere de 10°C înseamnă de obicei 8% mai puțină rezistență la rulare;
- Temperatura de funcționare a anvelopei - o anvelopă rece are o rezistență la rulare de 30% mai mare.

Cu referire la importul de anvelope din ultima perioadă, în tabelul 5 de mai jos este prezentată această evoluție în funcție de țările de proveniență.

Tabelul 5. Evoluția importurilor de anvelope pe grupuri de țări de proveniență⁶

Anul	2021		2022		2023		Raport preț/unitate 2023
	Cantitatea	Valoarea	Cantitatea	Valoarea	Cantitatea	Valoarea	
Denumirea mărfii							
Anvelope noi din cauciuc	buc.	mii \$	buc.	mii \$	buc.	mii \$	mii \$/buc
CSI	314,290.00	15,999.91	59,288.00	3,984.24	75,688.00	2,474.84	0.033
UE	97,623.00	7,145.32	116,446.00	9,609.96	94,701.00	8,722.38	0.092
Alte țări	540,701.00	24,472.21	653,503.00	40,760.29	678,225.00	34,762.32	0.051
Total	952,614.00	47,617.44	829,237.00	54,354.49	848,614.00	45,959.53	-

Din tabelul de mai sus, se poate observa că cele mai multe pneuri vin din statele care nu sunt membre UE, iar prețul pe unitate în cazul anvelopelor importate din statele membre UE este de cca. 3 ori mai mare față de celea importate din statele CSI și de cca. 2 ori mai mare față de importurile din alte țări.

⁵ HISTERÉZIS s. n. (Fiz.) Fenomen cu caracter ireversibil care constă în faptul că succesiunea stărilor unei substanțe, determinate de variația unui parametru, diferă de succesiunea stărilor determinate de variația în sens contrar a aceluiași parametru.

⁶ În baza datelor prezentate de Biroul Național de Statistică, la solicitarea Ministerului Energiei

Astfel, printre principalele țări de unde au avut loc importurile de anvelope în Republica Moldova în perioada anilor 2021-2023 sunt China, Turcia, Ucraina, Ungaria, Polonia, România și alte țări conform figurii de mai jos.

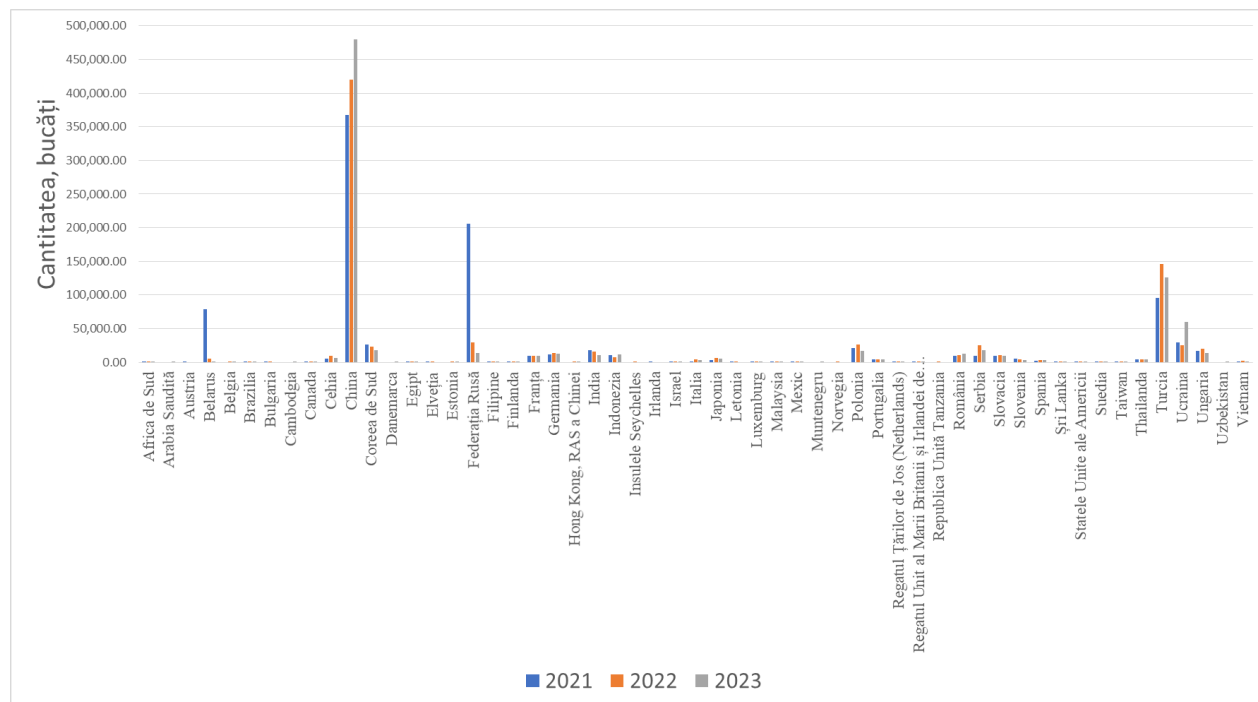


Figura 5. Reprezentarea grafică a importurilor de pneuri în Republica Moldova din diferite țări în perioada anilor 2021-2023

Cu toate acestea, chiar dacă majoritatea importurilor de pneuri provin din țări care nu sunt membre a UE, de obicei, producătorii de pneuri din aceste țări în cadrul procesului de producere a pneurilor se conformează regulilor pieței din statele destinate. Prin urmare, introducerea regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor va avea un impact pozitiv în primul rând pentru bugetul consumatorilor, și totodată va contribui la reducerea emisiilor de CO₂.

Totodată, prin această intervenție vor avea de câștigat inclusiv distribuitorii și furnizorii de pneuri, eticheta fiind un material informațional adițional care sporește încrederea consumatorilor asupra alegerii făcute.

Respectiv, lipsa unor politici de informare a consumatorului despre etichetarea pneurilor inclusiv clasa de eficiență a consumului de combustibil ar duce la un consum mărit de carburant la nivelul fiecărui autovehicul din dotare, acesta conducând și la mărirea cheltuielilor. Graficul prezentat în Figura 6 de mai jos demonstrează acest lucru, luând în considerare interdependența dintre economiile monetare obținute față de evoluția prețului de comercializare a carburanților.

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

Prin efectul Legii nr. 117 din 23.12.2009 pentru aderarea Republicii Moldova la Tratatul de constituire a Comunității Energetice, Guvernul s-a angajat să transpună acquis-ul european în

domeniul energetic. Astfel, *Legea 306/2023 privind etichetarea produselor cu impact energetic*, a creat cadrul juridic național primar pe domeniu, înlocuind vechea lege 44/2014.

Astfel, implementarea *Legea 306/2023* urmează a fi pusă în aplicare prin aprobarea noilor Regulamente cu privire la etichetarea pneurilor și cele aferente aprobării cerințelor de etichetare energetică a unor produse cu impact energetic.

La data de 13 martie 2024 a fost aprobată Hotărârea Guvernului Nr. 189 din 13.03.2024 cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1003/2014 pentru aprobarea regulamentelor privind cerințele de etichetare energetică a unor produse cu impact energetic. Regulamentele stabilesc cerințe de etichetare energetică pentru o listă de 5 categorii de produse electronice.

Pe parcursul anului 2024, cu suportul secretariatului Comunității Energetice sunt în proces de elaborare și transpunere la nivel național Regulamentele pentru încă 10 categorii de produse electronice cu impact energetic.

Având în vedere că, pneurile nu fac parte din categoria produselor electronice, modificarea Hotărârii Guvernului nr. 685/2018 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor nu poate fi promovată la pachet cu acestea și drept urmare este promovată în mod individual având în vedere obligația Republicii Moldova de transpunere la nivel național a acquis-ului comunitar.

Este de menționat că Regulamentul aprobat prin HG 685/2018, este caduc, dat fiind faptul că transpune Regulamentului (CE) nr. 1222/2009, care a fost abrogat de UE prin aprobarea unui nou regulament UE 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009.

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)

Obiectivele urmărite de proiectul de hotărâre de Guvern sunt următoarele:

- obținerea anuală a economiilor de carburanți în valoare de cca. 16.8 t/10 000 km, ceea ce este echivalentul a cca. 555 mil. lei/10 000 km;
 - reducerea anuală a emisiilor de CO₂ cu cca. 46 375 tCO₂/10 000 km;
 - informarea continuă a proprietarilor de autovehicule cu privire la performanța energetică a pneurilor existente pe piață;
 - onorarea obligațiilor Republicii Moldova de transpunere la nivel național a Regulamentului (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009.
-

3. IDENTIFICAREA OPȚIUNILOR

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

Opțiunea „a nu face nimic” presupune păstrarea în vigoare a prevederilor HG 1003/2014. Prin urmare, într-un astfel de scenariu, vor avea loc următoarele:

- ne-informarea proprietarilor de autovehicule cu privire la performanța energetică a pneurilor existente pe piață prin prisma celor existente la nivelul pieței UE;

- eșuarea în obținerea unor economii de carburanți de cca. 16.8 t/10 000 km, echivalentul a 555 mil. lei/10 000 km, posibile grație utilizării unor pneuri mai performante;
- eșuarea în reducerea anuală a emisiilor de CO₂ cu 46 373 tCO₂/10 000 km;
- neonorarea obligațiunii de transpunere la nivel național a Regulamentului (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009.

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

Merită a fi menționat faptul că Regulamentului (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009 este structurat după cum urmează.

I. Dispoziții Generale și domeniul de aplicare

Se stabilește clasele pneurilor pentru care prevederile noului Regulament sunt obligatorii

Totodată în cadrul acestui capitol se stabilesc tipurile pneurilor pentru care prevederile noului Regulament nu sunt aplicabile.

Astfel, prezentul regulament nu se aplică:

- pneurilor profesionale de teren;
- pneurilor proiectate să fie montate numai pe vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1 octombrie 1990;
- pneurilor de rezervă de uz temporar de tip T;
- pneurilor a căror categorie de viteză este mai mică de 80 km/h;
- pneurilor al căror diametru nominal al jantei nu depășește 254 mm sau este de cel puțin 635 mm;
- pneurilor echipate cu dispozitive suplimentare pentru îmbunătățirea proprietăților de tracțiune, precum pneurile cu nituri;
- pneurilor proiectate să fie montate numai pe vehicule destinate exclusiv curselor;
- pneurilor de ocazie, cu excepția celor importate dintr-o țară terță;
- pneurilor reșapate până când va fi disponibilă o metodă de testare adecvată pentru măsurarea performanței acestor pneuri în conformitate cu prevederile în vigoare.

II. Definiții

În sensul noului regulament, sunt stabilite o serie de noțiuni caracteristice pneurilor.

III. Obligațiile furnizorilor de pneuri

Sunt stabilite obligațiile furnizorilor de pneuri de a plasa pe piață pneurile însoțite de eticheta corespunzătoare a acestora, în formatul și conținutul prevăzut de Regulament, indiferent de modalitatea prin care aceste sunt promovate spre a fi vândute.

IV. Obligațiile distribuitorilor de pneuri

Sunt stabilite obligațiile distribuitorilor de pneuri de a plasa pe piață pneurile însoțite de eticheta corespunzătoare a acestora, în formatul și conținutul prevăzut de Regulament, indiferent de modalitatea prin care aceste sunt promovate spre a fi vândute.

V. Obligațiile furnizorilor, distribuitorilor de vehicule și a furnizorilor de servicii de stocare

Sunt stabilite obligațiile furnizorilor și distribuitorilor de vehicule de a pune la dispoziția utilizatorilor finali, care intenționează să achiziționeze un vehicul nou, a etichetei pneurilor cu care este dotat vehiculul respective.

Totodată în cadrul acestui capitol sunt stabilite obligațiile furnizorilor de servicii de stocare, de a afișa în mod corespunzător eticheta pneurilor plasate spre vânzare prin intermediul site-ului său de internet.

VI. Metode de testare și măsurare. Procedura de verificare

Stabilește modalitatea de obținere a parametrilor de pe eticheta pneurilor care trebuie prezentate de distribuitorii, furnizorii de pneuri și/sau de vehicule.

VII. Asigurarea respectării

Cuprinde prevederi cu privire la autoritatea responsabilă de supravegherea pieței și controlul respectării aplicării Regulamentului.

VIII. Trimiterea către alte Regulamente

Stabilește cum se face trimiterea la Regulamentul nr. 117 al Comisiei Economice a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa, cu modificările ulterioare (în continuare – *Regulamentul CEE-ONU nr. 117, cu modificările ulterioare*)

Regulamentul cu privire la etichetarea pneurilor propus spre aprobare mai conține un set de 7 anexe, care includ:

Anexa 1 – Testarea, clasificarea și măsurarea parametrilor pneurilor

Stabilește criteriile în baza cărora are loc clasificarea tipurilor de pneuri C1, C2 și C3 în funcție de clasele de eficiență a consumului de combustibil, clasele de aderență pe teren umed, clasele de zgomot exterior de rulare și respectiv aderența pe zăpadă și gheață.

Anexa 2 - Conținutul și formatul etichetei pneurilor

Stabilește conținutul și formatul etichetei pneurilor care se includ pe partea superioară și respectiv inferioară a etichetei.

Toate anvelopele fabricate după 1 mai 2021 vor afișa noua etichetă energetică reglementată de Uniunea Europeană prin Regulamentul 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369

Astfel, principalele modificări față de etichetele vechi sunt:

- Eficiența consumului la rulare va fi aplicabilă atât vehiculelor cu combustie internă, cât și vehiculelor electrice;
- Simboluri noi care să reprezinte aderența anvelopelor în condiții dificile de iarnă și îngheț;
- Clasele de zgomot vor afișa în continuare decibelii, dar undele sonore au fost înlocuite cu clasificarea de forma A, B sau C;
- Reclasificarea claselor: vechea clasă E devine D, iar F și G devin noua clasă E;
- Codul QR prin care clienții pot accesa baza de date europeană a produselor pentru etichetarea energetică “EPREL” și unde vor putea să acceseze informațiile despre anvelopa respectivă și să descarce informațiile relevante.

Anexa 3 - Fișa cu informații referitoare la produs

Stabilește elementele care sunt incluse în fișa cu informații referitoare la produs a pneurilor, care figurează în broșura produsului sau în alte documente furnizate împreună cu pneul.

Anexa 4 - Informații furnizate în materialele tehnice promoționale

Stabilește informațiile care trebuie să se regăsească pe paginile de internet ale furnizorilor și distribuitorilor de pneuri inclusiv în materialele tehnice promoționale, în cadrul cărora se stabilește o anumită ordine de prezentare a informațiilor.

Anexa 5 - Procedura de aliniere a laboratoarelor în ceea ce privește măsurarea rezistenței la rulare;

Stabilește procedura pentru alegerea seturilor de pneuri pentru aliniere, metoda de măsurare și formatul datelor care se folosesc pentru calcule și rezultate. Totodată, în cadrul acestei anexe sunt prezentate cerințele privind laboratoarele de referință și laboratoarele candidat precum și alinierea acestora la valorile prestabilite.

Anexa 6 - Procedura de verificare;

Stabilește procedurile care trebuie urmate pentru verificarea parametrilor indicați pe eticheta de însoțire a pneurilor și valorile de toleranță pentru fiecare parametru verificat.

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

Pe lângă informarea consumatorului final cu privire la performanța energetică a echipamentului, obligația de aliniere a legislației naționale la *acquis*-ul comunitar este un angajament al statului în condițiile obținerii statutului de țară candidat la aderarea la Uniunea Europeană (UE) și deschiderea negocierilor de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

Respectiv, opțiunea alternativă nu a fost identificată și analizată, punându-se accent pe necesitatea respectării angajamentelor asumate de Republica Moldova.

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

Efecte pozitive – așa după cum a fost menționat și mai sus, menținerea situației actuale nu ar aduce careva efecte pozitive, ba din contra vor fi ratate obținerea unor economii de energie și a reducerilor de emisii de gaze cu efect de seră conform estimărilor din capitolul 3 a).

Efecte negative

Capitolul 1 d) a prezentat rezultatele unor estimări pentru economiile de energie și monetare, a fi atinse la nivel național de către autoturisme, având în vedere faptul că acestea au cea mai mare pondere în totalul autovehiculelor înregistrate, aceasta constituind la nivelul anului 2022, cca. 71%.

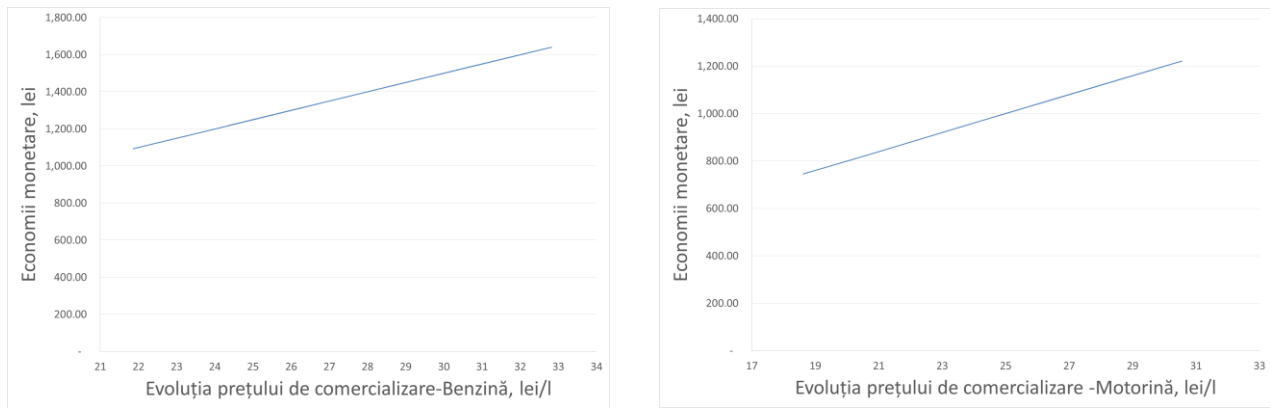


Figura 6. Interdependența economiilor monetare pentru un autoturism în funcție de evoluția prețului de comercializare la benzină și motorină pentru anul 2022

Având în vedere faptul că prezentarea datelor cu privire la economiile de energie poate fi percepută mai bine doar atunci când este prezentată la nivelul unui autoturism, în figura de mai sus sunt prezentate datele cu privire la economiilor monetare pentru un autoturism, în funcție de evoluția prețurilor la benzină și motorină pe parcursul anului 2022.

Datele cu privire la economiile de energie au fost calculate prin admiterea unui scenariu că autoturismul parcurge anul o distanță medie de 10 000 km, în condițiile în care proprietarul decide să înlocuiască pneurile cu clasa de performanță E cu altele cu clasa de performanță B. Datele cu privire la evoluția prețurilor medii de comercializare cu amănuntul a benzinei și motorinei au fost preluate din Raportul de activitate al ANRE pentru anul 2022.

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 recomandată de prezenta Analiză este transpunerea în cadrul normativ național a noului regulament UE 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009, care a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 685/2018 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor.

Impactul economic

Propunerea nu are implicații suplimentare asupra bugetului Republicii Moldova.

Astfel, costurile desfășurării afacerilor vor crește doar pentru distribuitorii și respectiv furnizorii de astfel de produse, și se vor limita la cheltuielile organizaționale, precum, identificarea producătorilor care produc pneuri conform cerințelor stabilite în noul Regulament și asigurarea corectitudinii documentației tehnice a produsului comercializat.

Printre beneficiile economice directe ce urmează a fi obținute ca rezultat al implementării prezentului Regulament putem menționa economiile de energie estimate a fi obținute la nivel național și respectiv reducerea de gaze cu efect de seră. Astfel economiile de energie urmează să contribuie la sporirea securității energetice a statului și reducerea poverii suplimentare asupra economiei naționale care o poate aduce un consum ineficient de produse petroliere.

Impacturile pozitive sau beneficiile intervenției statului

Introducerea cadrului de reglementare, cu privire la etichetarea pneurilor, va avea un impact pozitiv asupra tuturor participanților pieței: consumatori, autorități publice, producători, importatori, distribuitori și furnizori de pneuri, etc.

Persoanele fizice, juridice și instituțiile publice deținătorii a peste **1 mil. autovehicule** vor avea posibilitatea de a face cât mai multe alegeri în cunoștință de cauză, iar noul regulament vor oferi informații și condiții clare pentru a stimula concurența, inovarea, creșterea eficienței energetice și atenuarea impactului de mediu. Cerințele referitoare la siguranță și protecția mediului vor face ca produsele să fie mai sigure, mai eficiente și mai ecologice.

Costuri ale statului

Costurile aferente aprobării acestui Regulament sunt minore, dat fiind faptul că, noua Hotărâre de Guvern nu propune crearea unui cadru nou instituțional, monitorizarea implementării noului Regulament cu privire la etichetarea pneurilor urmează a fi efectuată de către Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor, care are astfel de atribuții și prin urmare, în baza unor instruiri ar urma să asigure acest fapt.

Cu toate acestea vor fi necesare de prevăzut mijloace financiare pentru supravegherea pieței și verificări la laboratoare acreditate din exterior sau, după caz pentru instituirea sau acreditarea unui laborator existent pentru verificările corespunzătoare.

Conform prevederilor art. 11 alin 3) din Legea 306/2023 privind etichetarea produselor cu impact energetic, costurile aferente controlului documentelor și testării fizice a produsului în caz de neconformitate legea menționată sau cu reglementările tehnice aplicabile, sunt suportate de autoritatea de supraveghere a pieței.

Costuri pentru consumatorii finali

Regulamentul nu presupune cheltuieli adiționale pentru consumatorii finali. Majoritatea producției prezente pe piața națională este însoțită de eticheta corespunzătoare

Alte costuri

Costuri aferente reutilării sau creării unui laborator, instituirii personalului și acreditării acestuia pentru verificarea indicilor, prezentați pe etichetele pneurilor, stabiliți în regulament.

Ca și în cazul verificării indicatorilor de pe etichetele energetice a produselor cu impact energetic, verificările pneurilor, pot fi efectuate într-un laborator acreditat în una din țările UE.

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.

-

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

-

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproportionat 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

Costuri ale mediului de afaceri

Eticheta și informațiile despre produs sunt puse în responsabilitatea producătorilor, distribuitorilor și furnizorilor de pneuri. *Conform datelor oficiale în Republica Moldova nu există producători de pneuri noi, iar etichetarea anvelopelor reșapate nu este reglementată de prezentul regulament.*

Pe de altă parte, eticheta este valabilă doar pentru pneurile în cazul cărora au fost introduse măsuri de aplicare.

Totodată chiar dacă majoritatea importurilor de pneuri provin din afara statelor membre ale UE producătorii din țările respective se conformează cerințelor aplicabile pe piața țarilor destinate, prin urmare, produc și dotează pneurile cu eticheta necesară.

Pentru a eticheta pneurilor, producătorii la proiectarea acestora vor testa caracteristicile conform regulamentului privind etichetarea pneurilor și conform altor standarde de siguranță internaționale, prin urmare costurile adiționale sunt minime.

Distribuitorii și respectiv furnizorii de pneuri trebuie să dețină documentația tehnică aferentă pneurilor furnizate care trebuie să fie suficient de detaliată încât să permită autorităților competente să verifice acuratețea informațiilor furnizate pe etichetă cu privire la eficiența consumului de combustibil, aderența pe teren umed, zgomotul exterior de rulare, etc.

Cu referire la stocurile de pneuri existente pe piața din Republica Moldova, prevederile noului Regulament cu privire la etichetarea pneurilor se propune să nu fie aplicabile asupra acestora, pe o perioadă de 12 luni (perioada exactă urmează a fi clarificată în cadrul procesului de consultări publice), urmând ca în această perioadă distribuitorii și furnizorii de pneuri să epuizeze aceste stocuri.

Concluzie

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

Adoptarea proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor, care transpune noul regulament existent la nivelul UE cu privire la etichetarea pneurilor este unica soluție valabilă la zi capabilă să alinieze cadrul normativ național cu prevederile aquis-ului comunitar pe domeniul energetic.

5. 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

Implementarea politicilor de etichetare energetică a produselor cu impact energetic presupune, în primă instanță, aprobarea *proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor* și abrogarea Hotărârii de Guvern nr. 685/2018 cu privire la Regulamentul cu privire la etichetarea pneurilor.

Din punct de vedere instituțional, careva modificări nu se prevăd. Implementarea prezentului Regulament va fi efectuată inclusiv prin prisma prevederilor Legii nr. 306/2023 cu privire la etichetarea produselor cu impact energetic, care prevede următoarele:

- Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor, va asigura implementarea politicilor respective prin realizarea măsurilor de supraveghere a pieței;
- Instituția publică de suport în implementarea politicii statului în domeniul eficienței energetice și al promovării utilizării energiei din surse regenerabile (Centrul Național pentru Energie Durabilă), în coordonare cu Inspectoratul, va întreprinde și implementa măsuri de promovare și creștere a gradului de conștientizare de către public a importanței etichetei pneurilor și beneficiile acesteia.

Implementarea regulamentului va depinde de disciplina producătorilor, importatorilor; informarea, verificarea la timp și monitorizarea executării de instituțiile corespunzătoare, precum și informarea actorilor pieței privind cerințele, condițiile, avantajele produselor cu performanțe energetice sporite.

Este important de a stabili raporturi lucrative între toți actorii pieței - Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor, care verifică și monitorizează, agenții economici care plasează pe piață produse și consumatorii – persoanele juridice și fizice care procură produse cu impact energetic.

Pentru supravegherea pieței este necesar instituirea sau acreditarea unui laborator pentru verificări, sau efectuarea acestor verificări la laboratoare acreditate din exterior, cu prevederea mijloacelor financiare necesare în acest sens prin intermediul Inspectoratului de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor;

La calcularea cheltuielilor bugetare necesare, se recomandă de a lua în considerare următoarele:

- numărul estimat pentru încercările necesare supravegherii pieței;
- estimarea unei rate de neconformitate a produselor, etc.

În contextul obligațiilor statelor membre de a adopta sancțiuni și mecanisme de asigurare a respectării prevederilor noului Regulament UE privind etichetarea pneurilor, este necesar de analizat prevederile existente ale Codului Contravențional (art. 344), cu efectuarea, după caz, a propunerilor de completare a acestuia în vederea stabilirii sancțiunilor pentru nerespectarea noului Regulament ce urmează a fi aprobat.

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

Principiul de performanță pentru intervenția respectivă sunt:

- Aprobarea *proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor* și abrogarea Hotărârii de Guvern nr. 685/2018 cu privire la Regulamentul cu privire la etichetarea pneurilor;

Măsurile de implementare, în condițiile aprobării acestui regulament, includ dar nu se limitează la:

- oferirea suportului necesar actorilor pieței pentru înțelegerea corectă și implementarea prevederilor noului regulament;
- asigurarea măsurilor de verificare și supraveghere necesare;

- instituirea sau acreditarea unui laborator pentru verificări, sau verificări la laboratoare acreditate din exterior, cu prevederea mijloacelor financiare necesare în acest sens prin intermediul Inspectoratului de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor;

Cât privește implementarea politicilor generale de eficiență energetică, monitorizarea impactului are loc prin:

- Monitorizarea consumului de produse petroliere la nivel național în sectorul transporturi, inclusiv ponderea acestuia în consumul final energetic;
- Evaluarea și aprecierea măsurii în care informația de pe eticheta pneurilor este factorul determinant al deciziei proprietarilor de autovehicule de procurare pneurilor.

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

Impactul imediat (termen de o lună) de pe urma adoptării respectivelor regulamente va avea forma:

1. plasarea pe piață, inclusiv online, a etichetei pneurilor;
2. Obținerea unor economii de carburant și monetare de către fiecare consumator – persoană fizică sau juridică, care a procurat un pneu cu o performanță mai ridicată.

6. CONSULTAREA

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

În calitate de potențiali cumpărători de pneuri:

- Autorități și instituții publice
- Asociații de consumatori
- Asociații obștești
- Întreprinderile mici și mijlocii.
- Distribuitorii și furnizorii de pneuri.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

Proiectul AIR a fost expediat pentru consultări publice în adresa următoarelor părți:

1. Ministerul Mediului;
 2. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
 3. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale;
 4. Ministerul Finanțelor;
 5. Institutul Național de Metrologie;
 6. Centrul Național pentru Energie Durabilă;
 7. Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică;
 8. Camera de Comerț și Industrie a Republicii Moldova;
 9. Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor;
 10. Universitatea Tehnică a Moldovei, Institutul de Energetică;
-

11. Asociația Businessului European;
12. Camera de Comerț Americană din Moldova;
13. Serviciul Vamal;
14. Alianța Întreprinderilor Mici și Mijlocii din Moldova;
15. Agenția Națională Transport Auto;
16. Alianța pentru Eficiența Energetică și Regenerabile;
17. Rețeaua centrelor de anvelope și stații de service – Master Lux;
18. Rețeaua de magazine – PneuExpert;
19. Centrul DAR;
20. Centrul de anvelope – 4roți;
21. Rețeaua de magazine auto - COLESO

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).

Urmează a fi completat după consultarea părților interesate.

Anexă			
Tabel pentru identificarea impacturilor			
Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	<i>Opțiunea propusă</i>	<i>Opțiunea alternativă 1</i>	<i>Opțiunea alternativă 2</i>
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	-1	-	-
povara administrativă	0	-	-
fluxurile comerciale și investiționale	1	-	-
competitivitatea afacerilor	1	-	-
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	1	-	-
concurența pe piață	1	-	-
activitatea de inovare și cercetare	1	-	-
veniturile și cheltuielile publice	0	-	-
cadrul instituțional al autorităților publice	0	-	-
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	1	-	-
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	1	-	-
situația social-economică în anumite regiuni	0	-	-
situația macroeconomică	0	-	-
alte aspecte economice	0	-	-
Social			

gradul de ocupare a forței de muncă	0	-	-
nivelul de salarizare	0	-	-
condițiile și organizarea muncii	0	-	-
sănătatea și securitatea muncii	1	-	-
formarea profesională	0	-	-
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	-	-
nivelul veniturilor populației	0	-	-
nivelul sărăciei	0	-	-
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	-	-
diversitatea culturală și lingvistică	0	-	-
partidele politice și organizațiile civice	0	-	-
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	1	-	-
modul sănătos de viață al populației	1	-	-
nivelul criminalității și securității publice	0	-	-
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	-	-
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	-	-
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	-	-
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	0	-	-
nivelul și calitatea educației populației	0	-	-
conservarea patrimoniului cultural	0	-	-
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	-	-
accesul și participarea populației în activități sportive	0	-	-
discriminarea	0	-	-
alte aspecte sociale	0	-	-
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	2	-	-
calitatea aerului	1	-	-
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	1	-	-
biodiversitatea	0	-	-
flora	0	-	-
fauna	0	-	-

peisajele naturale	0	-	-
starea și resursele solului	1	-	-
producerea și reciclarea deșeurilor	0	-	-
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	2	-	-
consumul și producția durabilă	2	-	-
intensitatea energetică	2	-	-
eficiența și performanța energetică	2	-	-
bunăstarea animalelor	0	-	-
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	-	-
utilizarea terenurilor	0	-	-
alte aspecte de mediu	0	-	-

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.