**Formularul tipizat al actului de analiză**

**a impactului de reglementare**

|  |  |
| --- | --- |
| **Titlul analizei impactului** (poate conține titlul propunerii de act normativ) | **Analiza impactului de reglementare a proiectului Hotărîrii de Guvern cu privire la aprobarea regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor** |
| **Data:** | **24.10.2017** |
| **Autoritatea administraţiei publice autor:** | **Ministerul Economiei și Infrastructurii** |
| **Subdiviziunea:** | **Direcția politici în domeniul energetic** |
| **Persoana responsabilă și informaţia de contact:** | **Consultant, Nicolae MAGDÎL**  **Tel: 022 250 690** |
| **Componentele analizei impactului de reglementare** | |
| **1. Stabilirea complexității analizei impactului de reglementare** | |
| |  |  | | --- | --- | | Criteriul | Punctajul  (de la 1 la 3) | | Nivelul de interes public față de intervenția propusă | 3 | | Gradul de inovație al intervenției propuse | 1 | | Mărimea potențialelor impacturi ale inițiativei propuse | 2 | | TOTAL | 6 |   Argumentare/descifrarea succintă a punctajului atribuit:  **La nivelul de interes public față de intervenția propusă,** s-a atribuit punctajul maxim  (3 puncte), aceasta se justifică prin faptul că numărul unităților de transport rutier în Republica Moldova este într-o continuă ascensiune prin urmare și impactul acestora supra mediului crește considerabil, pe lângă modelul, anul fabricării, cubatura motorului, combustibilul utilizat, etc. o influență directă asupra consumului de combustibil o are și clasa pneurilor utilizate. Prin urmare intervenția propusă va prezenta un factor de decizie adițional în momentul achiziționării pneurilor.  **La gradul de inovație al intervenției propuse,** s-a atribuit punctajul minim (1 punct) din motivul că intervenția propusă vine să dezvolte lista categoriilor de produse cu impact energetic care deja sunt prevăzute în Hotărîrea de Guvern Nr. 1003 din 10.12.2014 pentru aprobarea regulamentelor privind cerințele de etichetare energetică a unor produse cu impact energetic, astfel, cadrul juridic și modificări în cadrul instituțional adiționale nu sunt necesare.  **La mărimea potențialelor impacturi ale inițiativei propuse,** s-au atribuit 2 puncte din considerentul că importatorii și producătorii de utilaje care sunt reglementate prin regulamentele cu privire la proiectarea ecologică sunt deja conformați cu cerințele pieței de desfacere, care în mare parte este reprezentată de către Uniunea Europeană. | |
| **2. Definirea problemei** | |
| Proiectul Hotărîrii Guvernului privind aprobarea regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor este elaborat în baza prevederilor pct. 79 din Planul naţional de acţiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova–Uniunea Europeană în perioada 2017–2019, Regulamentului (CE) nr.1222/2009 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 și parțial Regulamentul (CE) nr.661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranță a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice care le sunt destinate.  La data de 10 ianuarie 2014 a fot aprobată Hotărîrea Guvernului Nr. 1003 din 10.12.2014 pentru aprobarea regulamentelor privind cerinţele de etichetare energetică a unor produse cu impact energetic. Regulamentele stabilesc cerințe de etichetare energetică pentru o listă de 8 categorii de produse electronice.  Totodată, pe data de 27 martie 2014 parlamentul a aprobat Legea Nr. 44 din 27.03.2014 privind etichetarea produselor cu impact energetic, care stabileşte cadrul de reglementare a unor măsuri naţionale privind etichetarea și informațiile standard despre produse cu impact energetic, destinate utilizatorilor finali, în special privind consumul de energie şi, după caz, al altor resurse esenţiale utilizării, precum și informațiile suplimentare despre produse cu impact energetic.  Avînd în vedere că, pneurile nu fac parte din categoria electrocasnicelor, regulamentul cu privire la etichetarea pneurilor nu va completa Hotărîrea Guvernului Nr. 1003 din 10.12.2014 pentru aprobarea regulamentelor privind cerințele de etichetare energetică a unor produse cu impact energetic și urmează a fi aprobat prin Hotărîre de Guvern separată.  Eticheta se va aplica pe toate tipurile de pneuri cu excepția, pneurilor reșapate, pneurilor profesionale de teren, pneurilor proiectate să fie montate numai la vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1 octombrie 1990.  Eticheta este similară cu etichetele energetice deja utilizate pentru mașini de spălat, frigidere și mașini de spălat vase (Figura 1.). Cu cît mai bună este anvelopa (din punct de vedere al economiei de combustibil, siguranței și zgomotului exterior), cu atît mai înaltă este clasa de eficiență. Astfel, G-roșu este cea mai slaba clasă, iar A-verde este cea mai bună clasificare.  Eticheta conține trei parametri:  **Figura 1**. Prezentarea etichetei  1  2  3   1. Consumul de combustibil este corelat cu rezistența la rulare. Prin reducerea rezistenței la rulare a anvelopei, mașina consumă mai puțin carburant. 2. Aderența pe suprafața umedă este una dintre cele mai importante caracteristici de siguranță a unei anvelope. Anvelopele cu aderență foarte bună pe suprafața umedă au o distanta mai mica de frînare atunci cînd plouă. 3. Zgomotul exterior generat de anvelope este reprezentat grafic prin fronturi de undă: o gradație cu negru pentru cel mai scăzut nivel de zgomot și trei pentru cel mai mare. Scopul marcajului este de a reduce zgomotul traficului rutier.   Ce influențează rezistența la rulare a unei anvelope?   * Rezistența la rulare a unei anvelope este condiționată de următorii factori: * Tipul și construcția anvelopei - diametrul, lățimea, masa, adâncimea benzii de rulare, componentele interne; * Componența cauciucului – proprietatea histerezis[[1]](#footnote-1), (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.   Care este avantajul pentru consumator?  Pneurile sunt caracterizate de o serie de parametri interdependenți. Îmbunătățirea rezistenței la rulare poate avea un impact negativ asupra altor parametri, precum aderența pe teren umed, în timp ce optimizarea aderenței pe teren umed poate avea un impact negativ asupra zgomotului exterior de rulare. Astfel, producătorii de pneuri at trebui să optimizeze toți parametrii la un nivel superior standardelor actuale. Pneurile eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil sunt rentabile, deoarece economiile de combustibil fac mai mult decît să compenseze prețul ridicat de achiziționare al pneurilor, rezultat din costuri mai mari de producție. De asemenea, zgomotul provocat de traficul rutier reprezintă un inconvenient semnificativ și are un efect nociv asupra sănătății populației. Furnizarea de informații armonizate referitoare la zgomotul exterior de rulare ar facilita, de asemenea, punerea în aplicare de măsuri împotriva zgomotului provocat de traficul rutier și ar contribui la o mai bună conștientizare a efectului pneurilor asupra zgomotului provocat de traficul rutier.  Piața comunitară a pneurilor, spre exemplu, în proporție de 78% este reprezentată de pneurile de rezervă, fiind oportună informarea utilizatorului final cu privire la parametrii pneurilor de rezervă, precum și a pneurilor montate pe vehicule noi. Totodată, necesitatea unei mai bune informații cu privire la eficiența consumului de combustibil în cazul pneurilor și cu privire la alți parametri este relevantă pentru consumatori, precum și pentru administratorii de parcuri auto și întreprinderile de transport, care nu pot compara cu ușurință parametrii diferitelor mărci de pneuri în absența unui sistem de etichetare și testare armonizată.  În final, pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră și pentru a spori siguranța transportului rutier, a fost elaborat prezentul Regulament, care pune în aplicare stimulente în favoarea pneurilor mai eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil, mai sigure și cu un nivel de zgomot mai redus.  Ca și în cazul frigiderelor, mașinilor de spălat și altor aparate de uz casnic, eticheta oferă imediat consumatorului o privire de ansamblu - care pneuri consumă mai puțin carburant fără a face nici un compromis privind siguranța și zgomotul exterior. Aceasta îi permite o comparare facilă a pneurilor și îl ajută sa facă o alegere bună.  Cît de mult poate economisi un consumator ?[[2]](#footnote-2)  Prin alegerea celei mai bune anvelope (clasa A), un consumator poate reduce cheltuielile de combustibil cu pînă la 9% în comparație cu produsul cel mai puțin performant (clasa G) de pe piață. Mai jos sunt prezentate trei exemple:  Conducînd un autoturism obișnuit 25 000 km pe an (10 000 km urban, 15 000 km interurban), există posibilitatea de a economisi combustibil în valoare de 170€ pînă la 230€ pe an. Deoarece cele mai performante anvelope costă mai mult (se achită suplimentar cam 240€ - 320€), doar în al doilea an se pot obține economii nete intre 100€ și 140€.  Conducând o mașină mare (consum de 10 litri/100km), cu utilizare frecventă (10.000 km urban și 25. 000 km extraurban anual), se poate economisi combustibil în valoare de circa 450 € pe an. Deși cele mai performante anvelope costă mai mult (se achită suplimentar cam 240€ - 320€), în primul an se va economisi deja intre 130€ și 210€.  Conducînd o dubă precum cele folosite de companii pentru livrare si transport care circula  40.000 km pe an (20.000 km urban, 20.000 km interurban), se poate obține o reducere a costurilor cu combustibilul între 290€ și 360€ pe an. Cu costuri suplimentare ale anvelopelor de 280€ - 360€, pragul de rentabilitate este deja în cursul primului an de utilizare.  În tabelele de mai jos sunt prezentate economiile de combustibil (benzină/ motorină) și economii de emisii CO2 obținute la schimbarea anvelopelor de clasa D-G a unui automobil de mărimi medii la anvelope de clasa A-C.  Tabelul 1. Economii de benzină și reduceri de emisii de CO2 în funcție de clasa anvelopelor   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Clasa anvelopelor | Consum de benzină (l/100km) | Emisii CO2 (g/km) | Economii de carburanți datorită reducerii rezistenței la rulare cu  l kg/anvelopă (l/100km) | Economii de emisii CO2 datorită reducerii rezistenței la rulare cu 1kg/anvelopă (g/km) | Economii de carburanți  (%) | Economii de emisii CO2  (%) | | Set anvelope clasa A | 7.49 | 176.80 |  |  |  |  | | Set anvelope clasa B | 7.70 | 181.70 |  |  |  |  | | Set anvelope clasa C | 7.96 | 187.70 |  |  |  |  | | media | 7.72 | 182.07 | 0.13 | 3.00 | 1.68% | 1.65% |   Sursa: Barand and Bokar, 2008, SAE    Din tabelul de mai sus observăm că în medie reducerea cu un kg a rezistenței de rulare a anvelopei duce la o economie de 130 ml de benzină la 100 de km.  Tabelul 2. Economii de motorină și reduceri de emisii de CO2 în funcție de clasa anvelopelor   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Clasa anvelopelor | Consum de motorină(l/100km) | Emisii CO2 (g/km) | Economii de carburanți datorită reducerii rezistenței la rulare cu  l kg/anvelopă (l/100km) | Economii de emisii CO2 datorită reducerii rezistenței la rulare cu 1kg/anvelopă (g/km) | Economii de carburanți  (%) | Economii de emisii CO2  (%) | | Set anvelope clasa A | 5.86 | 154.90 |  |  |  |  | | Set anvelope clasa B | 5.99 | 158.40 |  |  |  |  | | Set anvelope clasa C | 6.17 | 163.00 |  |  |  |  | | media | 6.01 | 158.77 | 0.08 | 2.20 | 1.33% | 1.39% |   Sursa: Barand and Bokar, 2008, SAE  Analizînd informația de mai sus și transpunînd-o la situația din Republica Moldova putem obține următoarele economii de carburanți, economii bănești și reducerea emisiilor de CO2.  Prin urmare, simulăm un scenariu pentru autoturismele (inclusiv și taxi) înmatriculate în Republica Moldova la sfîrșitul anului 2015 care trec de la clasele ineficiente de anvelope (D, E, F, G) la unele eficiente (A, B, C). De menționat că, datele precum ponderea automobilelor pe tipul de biocombustibili utilizați, distanța medie parcursă timp de un an, sunt obținute în urma unei analize subiective și estimative.  Tabelul 3. Estimarea economiilor de combustibil obținute în urma utilizării anvelopelor eficiente   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Nr. autoturisme înmatriculate în RM | | Consum mediu de carburant  clasa (D,E,F,G) (t/10000km) | Consum mediu de carburant  clasa (A,B,C)  (t/10000km) | Prețul mediu la carburant  MDL/t | Economii de carburant  (t/10000 km) | Economii monetare  Mil. MDL | | Benzină | 229 813 | 180 403 | 177 415 | 17 106 | 2 988 | **51,114** | | Motorină | 300 000 | 178 200 | 175 800 | 15 136 | 2 400 | **36,328** |   Din exercițiul de mai sus reiese că, trecerea autoturismelor înmatriculate în RM de la anvelope de clasă inferioară la unele de clase mai eficiente ar aduce economii de combustibil de circa 5 388 tone pe an sau peste 86 milioane lei anual.  Ce nu pretinde a fi aceasta etichetă?  Eticheta nu este o marcă de calitate care să acopere toate aspectele legate de performanța generală a unui pneu. Ea nu poate înlocui testarea calității de către laboratoare specializate sau informații furnizate de către producători și alții (de exemplu, asociații de automobilism), care pot utiliza o gamă largă de criterii de calitate. În această privință, este similară cu eticheta de eficiență energetică pentru mașinile de spălat rufe, care indică cît de multă energie electrică consumă anual o mașină de spălat, dar nu spune nimic despre funcțiile specifice suplimentare pe care o mașină de spălat le-ar putea avea.  De exemplu, indicația M & S (de la englezescul Mud - noroi și Snow - zăpadă) nu este parte a etichetei anvelopei si ar trebui să fie deja marcată pe partea laterală a unui pneu, în conformitate cu convenția internațională. Alți parametri, cum ar fi comportamentul în acvaplanare sau manevrarea în curbe nu au putut fi incluse in sistemul de etichetare din cauza lipsei metodelor de testare standardizate recunoscute.  Cum vor ajunge consumatorii să cunoască eticheta?  Peste 6 luni de la data publicării Regulamentului în Monitorul Oficial al Republicii Moldova producătorii și importatorii de anvelope au obligația de a însoți cu autocolante, etichete si materiale promoționale tehnice toate pneurile produse după 1 ianuarie 2016.  Distribuitorii (de exemplu dealerii de anvelope, atelierele de reparații auto, comercianții cu amănuntul) au obligația de a prezenta aceste informații la punctele de vânzare într-o poziție clar vizibilă. Pentru toate pneurile produse și/ sau importate înainte de scurgerea a 6 luni de la data publicării prezentului regulament, nu există o astfel de obligație: asta înseamnă că pentru o anumită perioada de timp, consumatorii vor găsi în magazine pneuri cu etichete și altele fără.  Motivul este de a oferi producătorilor și importatorilor suficient timp pentru a reduce stocul vechi și să se pregătească pentru noul sistem de etichetare.  Cum funcționează sistemul de etichetare si cine pune etichetele?  Ca și în cazul aparatelor de uz casnic unde etichetarea energetică funcționează de cca. un an, sistemul de etichetare a pneurilor se bazează pe declarația producătorilor sau importatorilor. Cu toate acestea, trebuie aplicate dispozițiile de supraveghere a pieței incluse in legislația națională relevantă. Organele abilitate urmează să supravegheze piața, ceea ce include controale de conformitate cu dispozițiile regulamentului de etichetare a pneurilor. De asemenea, autoritățile naționale trebuie sa verifice conformitatea claselor declarate pe eticheta pneurilor cu valorile măsurate (pentru eficiența consumului de combustibil, aderența la teren umed și zgomotul de rulare). Similar cu alte produse, controalele vor fi efectuate exclusiv de către autoritățile naționale si nu de către instituții independente.  Există cerințe minime pentru parametrii pneurilor?  Cerințele minime pentru parametrii pneurilor - cum ar fi rezistența la rulare, aderența la suprafața umedă si zgomotul exterior de rulare - sunt determinate în temeiul unor regulamente și cadru normativ comunitar dedicat, care deocamdată nu este obligatoriu în aplicare pentru Republica Moldova. Având în vedere că cerințele minime aplicate pentru diferite elemente sunt tot mai restrictive, acest lucru înseamnă că unele clase vor fi eliminate. Astfel, reieșind din criteriul eficiența consumului de combustibil, accesul pe piață a Clasei F de pneuri ar urma a fi restricționată la un anumit timp. Pentru parametrii de aderență la suprafețe umede și zgomotul de rulare se aplică alt calendar. Având însă în vedere că Republica Moldova importă în totalitate pneurile utilizate de actorii de pe piață, impunerea unor reguli mai stricte producătorilor internaționali, piața locală va avea un impact puțin semnificativ.  Care anvelope intră sub incidența reglementării?  Reglementarea se aplică la aproape toate pneurile pentru vehicule pe patru roți (autoturisme, vehicule utilitare ușoare și vehiculele comerciale grele de transport pasageri sau mărfuri). Reglementarea nu se aplica pneurilor reșapate, anvelopelor de teren profesionale, pneurilor de schimb pentru uz temporar, anvelope cu nituri, anvelope utilizate doar pentru curse, pneurilor a căror categorie de viteză este mai mică de 80 km/h, anvelope destinate să fie montate numai pe vehicule înmatriculate pentru prima dată înainte de 1 octombrie 1990 și pneurilor al căror diametru nominal este mai mic de 254 mm sau mai mare de 635 mm.  Cum se încadrează etichetarea pneurilor în politicile existente ale Republicii Moldova?  Ministerul Economiei a elaborat și promovat cadrul normativ secundar aferent Legii nr. 44 din 27.03.2014 privind etichetarea produselor cu impact energetic. În acest context, în baza Hotărîrii Guvernului nr. 917 din 27.07.2016 cu privire la aprobarea modificărilor și completărilor ce se operează în Hotărîrea Guvernului nr. 1003 din 10 decembrie 2014, s-au transpus în legislația națională adițional la 5 regulamente existente, încă 3 regulamente ale Uniunii Europene privind etichetarea şi informaţiile standard despre produs, a consumului de energie şi de alte resurse al produselor cu impact energetic.  Prin urmare, curent sunt transpuse 8 regulamente, după cum urmează:   * etichetarea energetică a uscătoarelor de rufe de uz casnic cu tambur; * etichetarea energetică a aparatelor de climatizare; * etichetarea energetică a cuptoarelor şi hotelelor de bucătărie de uz casnic; * etichetarea energetică a lămpilor electrice şi a corpurilor de iluminat; * etichetarea energetică aplicabile maşinilor de spălat rufe de uz casnic, conform anexei nr.5. * etichetarea energetică aplicabile mașinilor de spălat vase de uz casnic; * etichetarea energetică aplicabile aparatelor frigorifice de uz casnic; * etichetarea energetică aplicabile aparatelor TV.   Impactul scontat al politicii respective este reducerea consumului de energie în sectorul transporturi cu un anumit cuantum. În acest sens, în conformitate cu Planul Național de Acțiuni în domeniul Eficienței Energetice pentru anii 2016-2018, un volum de 33.7 ktep economii de energie sunt planificate pentru a fi atinse în anul 2020 prin implementarea măsurilor de eficiență energetică în transport.  Conform estimărilor efectuate la zi, anual cca. 7 ktep de economii de energie ar urma a fi generate de aplicarea prevederilor Regulamentului.  Situația pe piața Republicii Moldova.  Pe piața Republicii Moldova există circa 147 de companii[[3]](#footnote-3) care se ocupă cu vînzarea și distribuția anvelopelor și nici un producător de anvelope noi, etichetarea anvelopelor reeșapate nu este reglementată de prezentul regulament.  Principalele țări de import a anvelopelor în Republica Moldova sunt Republica Populară Chineză, țările CSI (Rusia, Belarusia, Ukraina), Turcia și Uniunea Europeană. Mai jos este prezentată statistica și evoluția importului de anvelope în țară.  Tabelul 3. Evoluția importului de anvelope în Republica Moldova (categorii de țări).   |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Anul | 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2016 | | Denumirea mărfii | Cantitatea, | Valoarea, | Cantitatea, | Valoarea, | Cantitatea, | Valoarea, | Raport pret/ unit. | | Anvelope de cauciuc, de toate tipurile | buc | mii dolari SUA | buc | mii dolari SUA | buc | mii dolari SUA | mii dolari/buc | | Tările CSI - total | 149929 | 7319.301 | 195859 | 5743.528 | 318259 | 8108.345 | 0.0254 | | Tările Uniunii Europene - total | 56870 | 3966.27 | 47207 | 2389.661 | 32427 | 1730.496 | 0.0533 | | Celelalte țări ale lumii - total | 224680 | 6811.245 | 234754 | 5409.907 | 354435 | 5492.4 | 0.0154 |   După datele de mai sus observăm că importurile de anvelope din Uniunea Europeană se substituie cu cel din țările CSI și China. Raportul prețului pe unitate de produs variază pe categorii de țări, cel mai mare preț pe unitate este observat la țările din Uniunea Europeană, iar cel mai mic din China după cum este prezentat și în graficul de mai jos.  Figura 1. Evoluția importurilor de pneuri în RM.  Conform datelor statistice[[4]](#footnote-4) disponibile la moment numărul unităților de transport înmatriculate în Republica Moldova este în continuă ascensiune, (Tabelul 4.), iar având în vedere că, acestea consumă combustibili fosili/ carburanți, apare problema impactului negativ asupra mediului ambiant și sănătății omului care le au acestea.  Tabelul 4. Autovehicule înmatriculate în Republica Moldova (la sfîrşitul anului), (unități).   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Tipul unității de transport | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | | Autovehicule pentru transportul mărfurilor | 131 243 | 141 696 | 151 830 | 154 163 | 160 199 | 164 533 | | Autobuze și microbuze | 21 395 | 21 349 | 21 433 | 21 344 | 21 359 | 21 134 | | Autoturisme (inclusiv taxiuri) | 404 290 | 426 973 | 456 379 | 487 418 | 512 561 | 529 813 | | Remorci și semiremorci | 54 127 | 56 482 | 58 827 | 60 797 | 63 076 | 64 953 | | Total | 611 055 | 646 500 | 688 469 | 723 722 | 757 195 | 780 433 |   Odată cu creșterea numărului de automobile în țară, crește și consumul de carburanți (Tabelul 4).  Tabelul 5. Evoluția consumului de carburanți în Republica Moldova (ktep).   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Sectorul transporturi | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | | Transportul rutier | 558 | 596 | 521 | 556 | 581 | 611 |   Conform datelor de mai sus sectorul rutier în Republica Moldova se află într-o continuă ascensiune, prin urmare și impactul de mediu al acestuia va deveni din ce în ce mai resimțit.  Introducerea regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor va avea un impact pozitiv în primul rând pentru bugetul consumatorilor, și totodată va ajuta la atenuarea impactului de mediu.  Totodată, vor avea de câștigat distribuitorii și furnizorii, eticheta fiind un material adițional care sporește încrederea consumatorilor și influențează asupra alegerii făcute.  Cine a hotărît să introducă eticheta ?  Reglementarea a fost adoptată de către Parlamentul European și Consiliul UE ca urmare a unei propuneri a Comisiei Europene. Înainte de aceasta, sistemul de etichetare a fost elaborat în cooperare cu toate părțile interesate relevante: autoritățile naționale, industrie, ONG-uri de mediu si organizațiile de consumatori. | |
| **3. Stabilirea obiectivelor** | |
| Obiectivul prezentului regulament este de a crește siguranța și eficiența economică și ecologică a sectorului transporturilor rutier prin promovarea pneurilor eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil, sigure și cu niveluri scăzute de zgomot. Regulamentul, de asemenea stabilește un cadru pentru furnizarea de informații armonizate referitoare la parametrii pneurilor prin intermediul etichetării, permițînd utilizatorilor finali să facă o alegere în cunoștință de cauză la achiziționarea de pneuri. Pentru o mai bună interpretare de către consumatorul final informația privind caracteristicile tehnice ale pneurilor urmează a fi prezentată sub formă de etichetă.  Obiectivul politicii statului în domeniul energetic este:  1. Securitatea aprovizionării cu energie.  2. Crearea piețelor concurenţiale şi integrarea lor regională şi europeană.  3. Durabilitatea mediului şi combaterea schimbărilor climatice.  Alt obiectiv este eliminarea barierelor și libera circulație a mărfurilor în cadrul pieței unice.  Acest obiectiv este completat de o politică cuprinzătoare destinată să garanteze că numai produsele eficiente sunt introduse pe piață, astfel încât orice consumator să fie informat despre caracteristicile produselor cât și de beneficiul economic ce îl are utilizarea produselor eficiente. Ca obiective întreprinse din partea statului pot fi:  - ajustarea prevederilor la practica europeană;  - ridicarea nivelului de cunoștințe prin instruire a organelor competente de supraveghere a pieței;  - ridicarea nivelului de responsabilitate a autorităților de reglementare;  - ridicarea responsabilității producătorilor pentru produsele plasate pe piață;  - armonizarea cadrului legislativ şi normativ cu conceptul nou a legislaţiei UE în domeniu;  - accesul unor produse eficiente pe piaţa RM;  -consolidarea capacităţilor organismelor de evaluare a conformităţii, şi compatibilitatea practicilor europene. | |
| **4. Identificarea opţiunilor** | |
| **Opţiunile propuse sînt următoarele:**  Opţiunea I – a nu face nimic, a lăsa lucrurile aşa cum sînt;  Opţiunea II – adoptarea proiectului Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind etichetarea pneurilor. | |
| **5. Analiza și compararea opţiunilor** | |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Alternativa** | **Posibilele avantaje** | **Posibile dezavantaje** | | 1. A nu face nimic | Lipsa cheltuielilor pentru elaborarea şi publicarea proiectului Hotărîrii Guvernului;  Lipsa cheltuielilor privind aplicarea etichetei pe pneuri,  Lipsa cheltuielilor suplimentare la efectuarea operațiunilor de supraveghere a pieței. | Incapacitate pentru realizare la nivel naţional a unui cadru legislativ adecvat şi compatibil cu cel european în scopul alinierii la cerinţele UE;  Plasarea pe piață a produselor ineficiente,  Impact de mediu, sporirea poluării aerului cu gaze cu effect de seră, poluare sonoră.  Sporirea consumului de carburanți,  Neatingerea țintelor naționale și internaționale privind eficiența energetică și securitatea energetică. | | 1. Elaborarea şi adoptarea proiectului propus în acest AIR | * - Cadrul legal național va fi ajustat la Regulamentul (CE) nr.1222/2009 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 și parțial Regulamentul (CE) nr.661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranță a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice care le sunt destinate;   - Pe piața de desfacere se vor vinde doar pneuri eficiente;  - Consumatorii vor fi informați despre beneficiile pneurilor de o clasa energetică mai ridicată;  - Consumatorii vor economisi carburanți și respectiv resurse financiare;  - Se vor diminua emisiile de gaze cu efect de seră;  - Adoptarea regulamentului va contribui la atingerea țintelor de eficiență energetică și emisiilor de CO2 asumate la nivel global.  - conformarea cu cerinţele UE, importul şi exportul fără careva bariere tehnice;  - excluderea problemelor legate de calitatea anumitor organisme notificate;  - sporirea încrederii consumatorilor în produsele plasate pe piața internă;  - îndeplinirea de către Republica Moldova a condițiilor necesare de armonizare a legislației naționale cu cea comunitară. | Majorarea cheltuielilor suplimentare la efectuarea operațiunilor de supraveghere a pieței;  Posibile dezinformări privind clasa reală a pneurilor cu scopul de a vinde produse necalitative;  Majorarea cheltuielilor privind aplicarea etichetei, pentru distribuitorii de pneuri;  Dispariția de pe piață a unor modele de pneuri neeficiente sau care nu sunt conforme cu prezentul regulament;  Sporirea cheltuielilor producătorilor de pneuri pentru proiectarea și efectuarea testelor privind identificarea clasei pneurilor. |   **5.1. Impacturile negative sau costurile intervenţiei statului**  ***Costuri ale statului:***   * Costurile aferente introducerii acestor acte sunt minore, dat fiind faptul că, există resurse administrative şi capacităţi pentru elaborarea proiectelor, a reglementărilor și pentru adaptarea standardelor corespunzătoare. Planificarea unor activități de supraveghere a pieței de către autoritatea publică responsabilă de aceste activități va presupune bugetarea unor resurse adiționale nesemnificative; * HG nu propune crearea unui cadru nou instituțional. Autoritățile publice existente dispun de capacitățile necesare pentru a garanta executarea acestor regulamente.   ***Costuri ale mediului de afaceri:*** Eticheta șiinformațiile despre produs sunt grija producătorilor și a importatorilor. Conform datelor oficiale în Republica Moldova nu există producători de pneuri noi. Pe de altă parte, eticheta este valabilă doar pentru pneurile în cazul cărora au fost introduse măsuri de aplicare.  Totodată majoritatea producătorilor sunt orientați spre piața europeană, prin urmare, produc și dotează pneurile cu eticheta necesară.  Pentru a eticheta pneurile, 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.  Furnizorul 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 și zgomotul exterior de rulare.  ***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 stabiliți în regulament.  Ca și în cazul certificării energetice a produselor, verificările în scopul legii, pot fi efectuate într-un laborator acreditat în una din țările UE.  **5.2. Impacturile pozitive sau beneficiile intervenţiei statului**  ***5.2.1. Intervenţia statului în soluţionarea problemei menţionate mai sus presupune următoarele beneficii:***  Introducerea cadrului de reglementare va avea un impact pozitiv asupra tuturor participanţilor pieţei: consumatori, autorități publice, distribuitori, importatori, producători, etc.  Persoanele fizice, juridice și instituțiile publice deținătorii a peste 780 mii autovehicule vor avea posibilitatea de a face cît 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, econome și ecologice. | |
| **6. Implementarea și monitorizarea (se completează pentru analiza complexă)** | |
| 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; autoritățile de supraveghere a pieții și protecției consumatorilor, care verifică și monitorizează, agenţii economici care plasează pe piață produse şi consumatorii – persoanele juridice și fizice care procură produse cu impact energetic; autoritățile de supraveghere și importatorii, producătorii, care trebuie să fie informați privind cerințele, condițiile, dar și avantajele, beneficiile acestora ca rezultat al implementării cu bună credință a regulamentelor.  Măsurile de implementare, în condițiile adoptării acestor regulamente, includ dar nu se limitează la:   * adaptarea regulamentului și a standardelor corespunzătoare, care să vină în ajutorul participanților la piață în stabilirea caracteristicilor pneurilor; * oferirea suportului necesar actorilor pieţei pentru înţelegerea corectă şi implementarea prevederilor noului regulament; * asigurarea măsurilor de verificare și supraveghere necesare; * instituirea sau acreditarea unui laborator pentru verificări; * includerea în buget a cheltuielilor necesare implementării legii (laborator sau verificări la laboratoare acreditate din exterior). * La calcularea cheltuielilor bugetare necesare, se recomandă de a lua în considerare următoarele: * numărul estimat pentru încercările necesare supravegherii pieţei; * estimarea unei rate de neconformitate a produselor, etc.   Resursele financiare necesare pentru supravegherea pieţei se recomandă a fi transferate Autorității Naționale pentru Protecţia Consumatorilor. | |
| **7. Consultarea** | |
| Proiectul de Hotărîre de Guvern cu privire la aprobarea regulamentului cu privire la etichetarea pneurilor cât și analiza impactului de reglementare va fi transmis spre avizare instituțiilor publice și celor interesate, din domeniile conexe regulamentului. | |
| ***Anexe*** | |

1. 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. [↑](#footnote-ref-1)
2. http://www.sava-tires.com/sava/ro/why-sava/eu-tire-label/ [↑](#footnote-ref-2)
3. :http://md.kompass.com/searchCompanies/scroll?pageNbre=8 [↑](#footnote-ref-3)
4. http://www.statistica.md/category.php?l=ro&idc=138& [↑](#footnote-ref-4)