



DEFICIENȚE LEGISLATIVE ÎN GESTIONAREA DEȘEURILOR PROVENITE DE LA VEHICULE SCOASE DIN UZ

Pavel ZAMFIR

CZU: 342.9:504.06(478)

nataly.zamfir@yahoo.com

Gestionarea deșeurilor rămâne o provocare majoră pentru Republica Moldova. Reciclarea și utilizarea eficientă a resurselor se află încă la niveluri scăzute. Economia circulară rămâne slab dezvoltată, deși există potențial în acest domeniu. Lipsa unor responsabilități clar definite pentru fiecare actor implicat în managementul deșeurilor, lipsa reglementării unor măsuri inovatoare eficiente de gestionare a deșeurilor, este considerată a fi expusă riscului de a nu își îndeplini obiectivul de reciclare a deșeurilor din volumul total de deșeuri formate în proporție de 30%, stabilit pentru 2030, prevăzut în Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2030” [1].

Legislația actuală nu reglementează măsuri pentru colectarea și tratarea tipurilor speciale de deșeuri, cum ar fi deșeurile voluminoase – vehiculele scoase din uz. De asemenea, reglementarea privind prevenirea formării de deșeuri provenite de la vehiculele scoase din uz, se numără printre puținele ramuri ale strategiei gestionării deșeurilor, care a evoluat în extinderea responsabilității producătorului încă din stadiul de proiectare și până la scoaterea din uz ale acestora.

În caz că legislația nu prevede măsuri clare privind gestionarea, vehiculele scoase din uz pot reprezenta o amenințare pentru mediu și o sursă de cantități enorme de materiale nevalorificate. Deoarece etapa scoaterii din uz a unui automobil încadrează multe alte deșeuri din sectoare industriale: cel al petrolului, oțelului, aluminiului, chimicale, fibre sintetice, sticlă și electronica, acesta prezintă o sursă semnificativă de impact ecologic.

În conformitate cu datele prezentate de către agenții economici prin Sistemul Informațional Automatizat „Managementul Deșeurilor”[2], în anul 2019 au fost valorificate deșeurile generate de la vehicule scoase din uz circa 142,8 tone și în anul 2020 circa 575,00 tone.

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

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



În majoritatea cazurilor, eliminarea deșeurilor la moment se realizează prin depozitare. Conform, datelor prezentate de IPM în anul 2020, au fost în funcțiune 1136 depozite de deșeuri cu suprafața de 1222,05 ha. Actualmente suprafața depozitelor care sunt exploatate conform deciziilor consiliilor locale constituie 1052,60 ha, dispun de Aviz pozitiv al expertizei ecologice de stat al proiectului de execuție depozitele de deșeuri municipale din Comrat, Hâncești, Nisporeni, Telenești, s.Biruința din r-nul Sângerei. Anual, pe parcursul Campaniilor de salubritate, sunt depistate circa 3000 de gunoiști stihinice, majoritatea dintre acestea sunt lichidate de către APL dar din motivul lipsei serviciilor de salubritate, a unui sistem eficient de gestionare integrată a deșeurilor în localitățile rurale, ele apar din nou. Sunt cazuri când depozitele de deșeuri sunt localizate în zona de protecție a obiectivelor acvatice, în zona sanitară a sectorului locativ, pe terenuri agricole degradate [3].

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

Distribuția autovehiculelor pe categoriile de vârstă este următoarea pentru anul 2018: 2,2% din totalul autovehiculelor au o vechime de până la 2 ani, 3,1% au o vechime între 2 și 5 ani, 12% au vârsta maximă de 10 ani iar 82,7% sunt autovehicule care au o vechime de peste 10 ani [3].

Trendul de creștere al vârstei de exploatare a autovehiculelor este asemănător pentru toate categoriile de transport. Pentru autoturisme, începând cu anul 2014, se observă o creștere continuă a ponderii de autovehicule cu vârsta mai mare de 10 ani. Astfel, dacă în 2014, din totalul de autoturisme – 68,5% aveau o vechime de peste 10 ani, atunci în anul 2018, cota lor a crescut până la 79,7%. Această evoluție a putut fi influențată de către posibilitatea de import a autovehiculelor vechi, dar și în urma învechirii autoturismelor aflate în utilitate.

Elaborarea și implementarea unui cadru regulator în vederea consolidării capacităților de punere în aplicare a măsurilor de gestionare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora generează beneficii substanțiale în atenuare a emisiilor cu efect de sera atât de mediu, cât și economice și că revocarea sau reducerea acestor obiective ar micșora beneficiile în cauză. Amploarea beneficiilor generate este strâns legată de ecoinovare, fără de care difuzarea tehnologiei existente va duce la beneficii economice și de mediu reduse, pe când însoțită de ecoinovare va genera beneficii semnificativ mai mari.

Din perspectiva integrării europene a Republicii Moldova, Acordul de Asocieră dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană (ratificat prin Legea nr. 112 din 02 iulie 2014), la capitolul 16, „Mediul înconjurător”, subcapitolul „Gestionarea deșeurilor și resurselor” prevede, la Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile, aplicarea articolului 14 „stabilirea mecanismului de recuperare integrală a costurilor în conformitate cu principiul



poluatorul plătește și cu principiul extins al responsabilității producătorului”. Proiectul propus spre aprobare transpune Directiva nr.2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz, care stabilește măsuri de prevenire și limitare a deșeurilor de la vehiculele scoase din uz și componentele acestora, asigurându-le reutilizarea, reciclarea și recuperarea. De asemenea, își propune să îmbunătățească performanța de mediu a tuturor agenților economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor.

Ca urmare, propunem crearea cadrului juridic vaforabil pentru atingerea obiectivelor economiei circulare, încurajând proiectarea ecologică, prevăzând eliminarea substanțelor periculoase care intră în componența vehiculelor și stabilind obiective înalte de reutilizare/reciclare/recuperare în scopul valorificării materialelor conținute în VSU și al păstrării resurselor prețioase în economie.

Propunerea normativă, și anume, elaborarea Regulamentului privind vehiculele scoase din uz este determinată, în special de necesitatea instituirii unui mecanism de reglementare a activităților de prevenirea formării de deșuri de la vehiculele scoase din uz, inclusiv componentelor și materialelor acestora, în plus, refolosirea, reciclarea și alte forme de recuperare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșuri, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității tuturor agenților economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor direct implicați în tratarea vehiculelor scoase din uz.

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

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

Referințe:

1. Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2030” [Accesat 30.08.2020] Disponibil: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=121920&lang=ro.



*Conferința științifică națională cu participare internațională
„Integrare prin cercetare și inovare”, USM, 10-11 noiembrie 2021*

2. Situl oficial al Agenției de Mediu [Accesat 30.08.2020] Disponibil: <http://www.mediu.gov.md/ro/content/gestionarea-de%C8%99eurilor-%C3%AEn-republica-moldova-%C3%AEn-anul-2019>.
3. Starea mediului în Republica Moldova. Raport național în baza indicatorilor de mediu 2015-2018 [Accesat 30.08.2020] Disponibil: <https://drive.google.com/file/d/1YD6es-ULO-JNJGhTmN1P8U2Ft228B8hGH/view>