**LEGE nr. 212 din 21 iulie 2015**

privind modalitatea de gestionare a vehiculelor şi a vehiculelor scoase din uz

**EMITENT:** PARLAMENTUL

**PUBLICAT ÎN:** MONITORUL OFICIAL nr. 554 din 27 iulie 2015

**Data intrarii in vigoare : 30 iulie 2015**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

ART. 1

(1) Prezenta lege stabileşte măsuri care urmăresc prevenirea formării de deşeuri provenite de la vehiculele scoase din uz, reutilizarea, reciclarea şi alte forme de valorificare a vehiculelor scoase din uz şi a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deşeuri, precum şi îmbunătăţirea din punct de vedere ecologic a activităţii operatorilor economici implicaţi în ciclul de viaţă al vehiculelor, în special a operatorilor economici direct implicaţi în tratarea vehiculelor scoase din uz.

(2) Prevederile prezentei legi se aplică vehiculelor şi vehiculelor scoase din uz, inclusiv componentelor şi materialelor acestora, cu respectarea prevederilor art. 8 alin. (3), fără a se ţine seama de modul în care vehiculul a fost întreţinut sau reparat pe toată durata utilizării acestuia şi indiferent dacă acesta este echipat cu componente furnizate de producător ori cu alte componente a căror montare ca piese de rezervă sau ca piese de schimb respectă reglementările europene sau naţionale în domeniu.

(3) Prezenta lege se aplică cu respectarea legislaţiei europene şi naţionale relevante, în special cu privire la standardele de siguranţă, emisiile în atmosferă şi nivelul emisiilor de zgomot, precum şi la cele referitoare la protecţia solului şi a apei.

(4) Producătorii care fabrică sau importă numai vehicule cu destinaţie specială, astfel cum sunt definite în <LLNK 832011R0678 30>Regulamentul (UE) nr. 678/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de înlocuire a anexei II şi de modificare a anexelor IV, I? şi XI la <LLNK 832007L0046 20>Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European şi a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor şi remorcilor acestora, precum şi a sistemelor, componentelor şi unităţilor tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru), precum şi vehiculele respective sunt exceptaţi de la aplicarea art. 5-7, art. 15 şi 17.

(5) Pentru vehiculele cu 3 roţi, cu excepţia triciclurilor motorizate, astfel cum sunt definite în <LLNK 832013R0168 30>Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European şi al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea şi supravegherea pieţei pentru vehicule cu două sau trei roţi şi pentru cvadricicluri, se aplică numai prevederile art. 8, 13 şi 18.

ART. 2

Semnificaţiile termenilor specifici utilizaţi în prezenta lege sunt prevăzute în anexa nr. 1.

ART. 3

În scopul prevenirii apariţiei deşeurilor, fabricanţii de vehicule, în colaborare cu fabricanţii de componente şi de materiale, sunt obligaţi să ia măsurile necesare, conform legislaţiei în vigoare, pentru:

a) limitarea şi reducerea utilizării substanţelor periculoase în activitatea de producere a vehiculelor începând din faza de proiectare, pentru a evita poluarea mediului, pentru a facilita pregătirea pentru reutilizarea, reciclarea componentelor şi materialelor, precum şi pentru a evita necesitatea eliminării deşeurilor periculoase;

b) proiectarea şi producerea noilor vehicule cu luarea în considerare a posibilităţilor de dezmembrare, reutilizare şi valorificare, în special prin reciclare, a componentelor şi materialelor acestora;

c) integrarea unei cantităţi sporite de materiale reciclate în vehicule şi în alte produse, în vederea dezvoltării pieţelor de desfacere pentru materialele reciclate.

ART. 4

(1) Materialele şi componentele vehiculelor vor fi introduse pe piaţă numai dacă nu conţin plumb, mercur, cadmiu şi crom hexavalent.

(2) Sunt exceptate de la prevederile alin. (1) materialele şi componentele vehiculelor prevăzute în anexa nr. 3, în condiţiile specificate în această anexă.

(3) Materialele şi componentele prevăzute la alin. (2) sunt etichetate sau identificate prin mijloace adecvate, conform legislaţiei în vigoare.

ART. 5

(1) Producătorii de vehicule, împreună cu fabricanţii de componente sau de materiale, au obligaţia de a folosi standarde de codificare pentru componente şi materiale pentru a facilita identificarea acelor componente şi materiale care sunt adecvate pentru reutilizare şi valorificare.

(2) Standardele menţionate la alin. (1) sunt cele prevăzute în <LLNK 832003D0138 28>Decizia Comisiei 2003/138/CE de stabilire a standardelor de codificare a componentelor şi a materialelor pentru vehicule în temeiul <LLNK 832000L0053 21>Directivei 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz.

ART. 6

(1) Producătorii de vehicule şi operatorii economici implicaţi în gestionarea vehiculelor scoase din uz sunt obligaţi să publice, după caz, în cartea tehnică, pe propriul site sau prin alte mijloace de informare informaţii privind:

a) proiectarea vehiculelor şi a componentelor acestora din punctul de vedere al posibilităţilor de reciclare şi valorificare a acestora;

b) modalităţile de tratare sigură din punctul de vedere al protecţiei mediului a vehiculelor scoase din uz, în special în ceea ce priveşte dezmembrarea şi evacuarea tuturor fluidelor;

c) dezvoltarea şi optimizarea metodelor de reutilizare, reciclare şi valorificare a vehiculelor scoase din uz şi a componentelor acestora;

d) progresele realizate în domeniul valorificării şi reciclării în scopul reducerii cantităţii de deşeuri eliminate, precum şi pentru creşterea gradului de valorificare şi reciclare.

(2) Producătorii de vehicule au obligaţia de a pune la dispoziţia potenţialilor cumpărători informaţiile prevăzute la alin. (1). Datele generale referitoare la informaţiile prevăzute la alin. (1) vor fi incluse în materialele promoţionale utilizate la comercializarea noilor vehicule.

ART. 7

(1) Fabricanţii de componente pentru vehicule au obligaţia de a furniza operatorilor economici autorizaţi, care realizează dezmembrarea şi/sau tratarea vehiculelor scoase din uz, gratuit, la cererea acestora, cu respectarea secretului industrial şi comercial, potrivit <LLNK 11991 11 10 201 0 17>Legii nr. 11/1991 privind combaterea concurenţei neloiale, cu modificările şi completările ulterioare, informaţiile necesare privind dezmembrarea, depozitarea şi testarea componentelor reutilizabile.

(2) Producătorii de vehicule au obligaţia de a furniza operatorilor economici autorizaţi, care realizează dezmembrarea şi/sau tratarea vehiculelor scoase din uz, gratuit, la cererea acestora, informaţiile privind dezmembrarea tipurilor noi de vehicule, în termen de cel mult 6 luni de la punerea pe piaţă a acestora.

(3) Informaţiile prevăzute la alin. (2) privesc componentele şi materialele vehiculelor, precum şi amplasarea în vehicul a tuturor substanţelor periculoase utilizate cu scopul atingerii obiectivelor prevăzute la art. 15.

ART. 8

(1) Producătorii de vehicule au obligaţia de a asigura primirea de la ultimul deţinător legal a vehiculelor pe care le-au introdus pe piaţă, atunci când acestea devin vehicule scoase din uz, şi predarea acestora către operatori economici autorizaţi să desfăşoare activităţi de tratare, cu respectarea prevederilor alin. (3).

(2) Dispoziţiile alin. (1) se aplică şi părţilor uzate care sunt înlăturate la repararea vehiculelor, devenite deşeuri, în măsura în care este posibil din punct de vedere tehnic.

(3) Pentru vehiculele scoase din uz, predarea la instalaţia de tratare a vehiculelor scoase din uz nu implică niciun cost pentru ultimul deţinător sau proprietar.

(4) Sunt exceptate de la aplicarea prevederilor alin. (3):

a) vehiculele scoase din uz care nu mai conţin una sau mai multe componente esenţiale, precum elemente ale trenului de rulare, şasiul, componente de bază ale motorului, elemente mari de caroserie, convertizorul catalitic sau sistemele electronice de control;

b) vehiculele scoase din uz cărora li s-au adăugat deşeuri;

c) vehiculele care au suferit avarii şi ale căror componente esenţiale prevăzute la lit. a) nu mai pot fi reutilizate sau pregătite pentru reutilizare;

d) vehiculele scoase din uz care nu au fost înmatriculate permanent sau, după caz, nu au fost înregistrate în România.

(5) În scopul aplicării prevederilor alin. (1), producătorii şi/sau distribuitorii de vehicule au obligaţia:

a) să asigure, individual sau prin contracte cu operatorii economici autorizaţi să desfăşoare activităţi de colectare a vehiculelor scoase din uz, minimum:

1. un punct de colectare în fiecare judeţ;

2. un punct de colectare în fiecare oraş cu peste 100.000 de locuitori;

3. 6 puncte de colectare în municipiul Bucureşti, câte unul în fiecare sector;

b) să încheie un contract, cu cel puţin un operator economic autorizat, pentru tratarea vehiculelor scoase din uz a căror marcă o introduc pe piaţă, cu excepţia vehiculelor scoase din uz prevăzute la alin. (4), şi pentru acoperirea eventualelor costuri pentru atingerea obiectivelor prevăzute la art. 15, în cazul în care costurile de colectare şi tratare a acestora depăşesc veniturile obţinute din vânzarea pieselor reutilizabile şi a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.

(6) În cazul vehiculelor scoase din uz prevăzute la alin. (4), operatorii care desfăşoară doar operaţii de colectare sau colectare şi dezmembrare sunt obligaţi să încheie un contract, cu cel puţin un operator economic autorizat, pentru tratarea vehiculelor scoase din uz colectate şi pentru acoperirea diferenţelor, în cazul în care costurile de tratare a acestora depăşesc veniturile obţinute din vânzarea pieselor reutilizabile şi/sau a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.

ART. 9

Producătorii de vehicule au obligaţia:

a) să transmită anual, dar nu mai târziu de 31 decembrie a anului în curs, la solicitarea autorităţii publice centrale pentru protecţia mediului, lista cu operatorii economici autorizaţi să desfăşoare activităţi de tratare a vehiculelor scoase din uz cu care au semnat contract potrivit prevederilor art. 8 alin. (5) lit. b) şi lista cu punctele de colectare prevăzute la art. 8 alin. (5) lit. a), liste ce includ datele de contact ale operatorilor economici;

b) să pună la dispoziţia publicului, pe propriul site şi la punctele de vânzare a vehiculelor noi, listele prevăzute la lit. a).

ART. 10

(1) Finanţarea colectării şi tratării vehiculelor scoase din uz care conţin toate componentele esenţiale prevăzute la art. 8 alin. (4) lit. a), introduse pe piaţă de producătorii care şi-au încetat activitatea, se asigură de către producătorii existenţi, proporţional cu numărul de vehicule vândute în anul precedent, numai în cazul în care nivelul costurilor de colectare şi tratare a vehiculelor scoase din uz depăşeşte veniturile obţinute din vânzarea pieselor reutilizabile şi a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.

(2) Costurile de tratare şi colectare a vehiculelor scoase din uz prevăzute la alin. (1), care se finanţează, nu pot depăşi maximul costurilor de finanţare asigurat de producătorii existenţi pe piaţă, potrivit contractelor încheiate conform prevederilor art. 8 alin. (5) pentru autovehiculele proprii având acelaşi an sau, după caz, aceeaşi perioadă de fabricaţie.

(3) Modalitatea de distribuire a finanţării pentru fiecare producător de vehicule existent pe piaţă se stabileşte, în scopul atingerii obiectivelor de la art. 1 alin. (3), art. 3, 5, 6, art. 7 alin. (2) şi (3) şi art. 8 alin. (5) şi (6), prin acord încheiat în condiţiile legii între autoritatea publică centrală pentru protecţia mediului, producătorii de vehicule şi operatorii economici care desfăşoară activităţi de tratare a vehiculelor scoase din uz, precum şi alţi operatori economici interesaţi, în termen de 180 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(4) Acordul prevăzut la alin. (3) trebuie să respecte următoarele cerinţe:

a) acordurile au forţă obligatorie pentru părţile semnatare;

b) acordurile trebuie să specifice obiectivele cu termenele-limită respective;

c) acordurile sunt publicate în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a, şi sunt transmise Comisiei Europene;

d) rezultatele obţinute pe baza acordurilor sunt monitorizate regulat, sunt raportate autorităţilor competente şi Comisiei Europene şi sunt puse la dispoziţia publicului, în conformitate cu condiţiile stabilite în acestea;

e) autorităţile competente iau deciziile necesare examinării progresului înregistrat pe baza acordurilor.

(5) În cazul nerespectării acordurilor prevăzute la alin. (3), operatorilor economici li se vor aplica sancţiunile prevăzute la art. 21 lit. b), pentru nerealizarea obligaţiei respective.

ART. 11

Operatorii economici care efectuează operaţiuni de întreţinere şi reparaţii auto au obligaţia de a preda pentru reciclare, valorificare sau reutilizare materialele şi piesele înlocuite, care constituie deşeuri, către operatorii economici autorizaţi, potrivit prevederilor legislaţiei în vigoare.

ART. 12

(1) Operatorii economici care desfăşoară numai activităţi de colectare predau vehiculele scoase din uz operatorilor economici autorizaţi pentru tratarea vehiculelor scoase din uz, aşa cum au fost preluate de la ultimul deţinător legal/proprietar, după caz.

(2) În cazul în care vehiculele scoase din uz au fost preluate fără una sau mai multe componente esenţiale, prevăzute la art. 8 alin. (4), acest lucru se va specifica, în mod explicit, într-o notă care însoţeşte certificatul de distrugere emis la preluarea vehiculelor scoase din uz.

(3) O copie de pe certificatul de distrugere, însoţită de nota prevăzută la alin. (2), va fi transmisă către operatorii economici autorizaţi pentru tratarea vehiculelor scoase din uz.

ART. 13

(1) Operatorii economici care desfăşoară activităţi de colectare, tratare, colectare şi tratare a vehiculelor scoase din uz sunt obligaţi să solicite şi să obţină autorizaţie/autorizaţie integrată de mediu emisă de autorităţile competente pentru protecţia mediului, potrivit prevederilor legislaţiei de protecţie a mediului în vigoare.

(2) Operatorii economici care desfăşoară activităţi de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz sunt obligaţi să solicite şi să obţină autorizaţia/autorizaţia integrată de mediu prevăzută la alin. (1), precum şi autorizaţia tehnică de funcţionare şi avizul de funcţionare prevăzute la <LLNK 12000 82130 302 1 60>art. 1 alin. (4) şi (5) din Ordonanţa Guvernului nr. 82/2000 privind autorizarea operatorilor economici care desfăşoară activităţi de reparaţii, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucţie a vehiculelor rutiere, precum şi de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, aprobată cu modificări şi completări prin <LLNK 12003 222 10 201 0 18>Legea nr. 222/2003, cu modificările şi completările ulterioare.

(3) Operatorii economici autorizaţi să desfăşoare activităţi de colectare şi tratare a vehiculelor scoase din uz sunt obligaţi să le stocheze, chiar şi temporar, şi să trateze vehicule scoase din uz potrivit prevederilor <LLNK 12011 211 11 202 20 30>art. 20 din Legea nr. 211/2011 privind regimul deşeurilor, republicată, şi conform cerinţelor prevăzute în anexa nr. 2, cu respectarea reglementărilor cu privire la sănătatea umană şi mediu.

(4) Operatorii economici autorizaţi să desfăşoare operaţii de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să îndeplinească obligaţiile prevăzute în anexa nr. 2.

(5) Operaţiile de tratare pentru depoluarea vehiculelor scoase din uz prevăzute la pct. 3 din anexa nr. 2 sunt efectuate în maximum 5 zile de la preluarea vehiculului scos din uz.

(6) Operaţiile de tratare a vehiculelor scoase din uz sunt finalizate în cel mult 3 luni de la data emiterii certificatului de distrugere.

(7) Operatorii economici autorizaţi să desfăşoare numai activităţi de colectare sunt obligaţi să încheie un contract cu cel puţin un operator economic autorizat să desfăşoare operaţii de tratare a vehiculelor scoase din uz şi să predea acestora vehiculele scoase din uz colectate în maximum o lună de la data preluării lor.

(8) Respectarea cerinţelor aplicabile prevăzute în anexa nr. 2 reprezintă condiţie pentru obţinerea autorizaţiei de mediu prevăzute la alin. (1), respectiv pentru desfăşurarea activităţii.

(9) Autoritatea publică judeţeană pentru protecţia mediului poate acorda derogări potrivit prevederilor <LLNK 12011 211 11 202 35 30>art. 35 din Legea nr. 211/2011, republicată, numai pentru operaţiile de valorificare a deşeurilor provenite de la vehicule scoase din uz după tratarea acestora potrivit prevederilor pct. 3 din anexa nr. 2 şi numai în baza unei inspecţii efectuate înainte de înregistrare.

(10) Inspecţia prevăzută la alin. (9) verifică:

a) tipul şi cantităţile de deşeuri tratate;

b) cerinţele tehnice generale ce trebuie respectate;

c) măsurile de siguranţă ce trebuie luate.

(11) Inspecţia prevăzută la alin. (9) se efectuează o dată pe an, în scopul realizării obiectivelor prevăzute la <LLNK 12011 211 11 202 20 30>art. 20 din Legea nr. 211/2011, republicată.

(12) Pentru derogările acordate, autoritatea publică centrală pentru protecţia mediului, prin Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului, informează Comisia Europeană în legătură cu rezultatele inspecţiei prevăzute la alin. (9).

ART. 14

Operatorii economici care efectuează operaţii de tratare a vehiculelor scoase din uz pot introduce sisteme de management de mediu certificate, prin mecanisme de acordare a sprijinului financiar nerambursabil şi de la bugetul de stat, potrivit legislaţiei naţionale în vigoare privind sprijinul financiar.

ART. 15

Începând cu data intrării în vigoare a prezentei legi, operatorii economici autorizaţi să desfăşoare activităţi de tratare a vehiculelor scoase din uz sunt obligaţi să asigure, pentru toate vehiculele scoase din uz preluate în vederea tratării, realizarea următoarelor obiective:

a) reutilizarea şi valorificarea a cel puţin 95% din masa medie pe vehicul şi an;

b) reutilizarea şi reciclarea a cel puţin 85% din masa medie pe vehicul şi an.

ART. 16

(1) În cazul vehiculelor scoase din uz pentru care s-a emis un certificat de distrugere în România şi ale căror materiale şi componente au fost livrate intracomunitar către alt stat membru al Uniunii Europene sau altă ţară terţă pentru tratare ulterioară, acea tratare va fi atribuită României în scopul calculării obiectivelor, dacă există dovada că reciclarea şi/sau valorificarea au loc în condiţii echivalente cu cele prevăzute de legislaţia europeană în domeniu.

(2) Vehiculele scoase din uz pentru care un alt stat membru al Uniunii Europene sau altă ţară terţă a emis un certificat de distrugere şi care sunt importate în România pentru reciclare şi/sau valorificare nu vor fi luate în considerare pentru îndeplinirea obiectivelor prevăzute la art. 15.

(3) În cazul transferului transfrontalier al vehiculelor scoase din uz şi/sau al materialelor şi componentelor acestora spre ţări terţe se aplică prevederile <LLNK 832006R1013 34>Regulamentului (CE) nr. 1.013/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deşeuri, cu modificările şi completările ulterioare.

ART. 17

(1) În scopul monitorizării atingerii obiectivelor prevăzute la art. 15, operatorii economici care desfăşoară activităţi de colectare, respectiv tratare a vehiculelor scoase din uz au obligaţia de a raporta autorităţilor judeţene pentru protecţia mediului datele şi informaţiile cu privire la îndeplinirea obiectivelor de reutilizare, reciclare şi valorificare.

(2) Procedura de raportare, precum şi tipul datelor şi informaţiilor care sunt transmise de operatorii economici implicaţi în gestionarea vehiculelor scoase din uz se stabilesc prin ordin al ministrului mediului, apelor şi pădurilor, în termen de 180 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(3) La solicitarea autorităţilor pentru protecţia mediului, operatorii economici prevăzuţi la alin. (1) au obligaţia de a dovedi, prin documente, corectitudinea datelor raportate.

(4) Direcţia Regim Permise de Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne va furniza anual Agenţiei Naţionale pentru Protecţia Mediului informaţii privitoare la:

a) parcul auto privind categoria M1, exceptând vehiculele cu destinaţii speciale;

b) parcul auto privind categoria N1, exceptând vehiculele cu destinaţii speciale;

c) înmatriculările vehiculelor noi din categoria M1, exceptând vehiculele cu destinaţii speciale;

d) înmatriculările vehiculelor noi din categoria N1, exceptând vehiculele cu destinaţii speciale;

e) înmatriculările vehiculelor second-hand din categoria M1, exceptând vehiculele cu destinaţii speciale;

f) înmatriculările vehiculelor second-hand din categoria N1, exceptând vehiculele cu destinaţii speciale;

g) radierile, în urma dezmembrării, ale vehiculelor din categoria M1, exceptând vehiculele cu destinaţii speciale;

h) radierile, în urma dezmembrării, ale vehiculelor din categoria N1, exceptând vehiculele cu destinaţii speciale.

(5) La interval de 3 ani, Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului întocmeşte şi transmite Comisiei Europene un raport privind punerea în aplicare a dispoziţiilor prezentei legi, în baza <LLNK 832001D0753 20>Deciziei 2001/753/CE a Comisiei din 17 octombrie 2001 privind un chestionar pentru elaborarea de către statele membre a rapoartelor referitoare la punerea în aplicare a <LLNK 832000L0053 21>Directivei 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, în scopul elaborării unei baze de date privind vehiculele scoase din uz şi tratarea acestora.

(6) Raportul prevăzut la alin. (5) conţine informaţii relevante referitoare la posibilele modificări în structura comercializării autovehiculelor şi în sectoarele de colectare, dezmembrare, mărunţire, valorificare şi reciclare, care pot duce la perturbarea concurenţei dintre sau în interiorul statelor membre ale Uniunii Europene, şi este înaintat Comisiei Comunităţilor Europene în termen de 9 luni de la sfârşitul perioadei de 3 ani pe care o acoperă.

ART. 18

Persoanele fizice sau persoanele juridice deţinătoare de vehicule scoase din uz au următoarele obligaţii:

a) să nu depoziteze vehiculele scoase din uz ori componentele solide şi/sau lichide ale acestora;

b) să predea vehiculele scoase din uz operatorilor economici autorizaţi să desfăşoare activităţi de colectare a vehiculelor scoase din uz sau direct operatorilor economici care sunt autorizaţi să efectueze operaţii de tratare a vehiculelor scoase din uz.

ART. 19

(1) Radierea definitivă din circulaţie a vehiculului se realizează în condiţiile <LLNK 12002 195181 301 0 47>Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, în baza prezentării certificatului de distrugere.

(2) Certificatul de distrugere reprezintă singurul document în baza căruia se face dovada predării vehiculului scos din uz şi tratării acestuia la operatorii economici autorizaţi.

ART. 20

(1) La preluarea vehiculului scos din uz, operatorul economic autorizat pentru tratarea acestuia are obligaţia să emită certificatul de distrugere şi să îl înmâneze ultimului deţinător al vehiculului.

(2) În vederea eliberării certificatului de distrugere, colectarea vehiculelor scoase din uz se face în baza următoarelor documente:

a) cartea de identitate a vehiculului în original, precum şi o copie care va fi predată operatorului economic care efectuează colectarea sau, după caz, tratarea vehiculelor scoase din uz;

b) în cazul vehiculelor scoase din uz care aparţin unei persoane fizice, documentul de identitate al ultimului proprietar, dacă acesta efectuează predarea vehiculului, sau al persoanei împuternicite de acesta să efectueze predarea vehiculului scos din uz, însoţit de actul notarial de împuternicire;

c) în cazul vehiculelor scoase din uz care aparţin unei persoane juridice, documentul de identitate al persoanei delegate să efectueze predarea vehiculului şi delegaţia din partea societăţii deţinătoare a vehiculului scos din uz.

(3) Se exceptează de la aplicarea prevederilor alin. (2) lit. a) vehiculele fără proprietar sau abandonate pe domeniul public ori privat al statului sau al unităţilor administrativ-teritoriale şi trecute în proprietatea unităţilor administrativ-teritoriale de pe a căror rază au fost ridicate potrivit <LLNK 12002 421 10 201 0 18>Legii nr. 421/2002 privind regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparţinând domeniului public sau privat al statului ori al unităţilor administrativ-teritoriale, cu modificările şi completările ulterioare.

(4) Prin excepţie de la prevederile alin. (1), în cazul vehiculelor scoase din uz predate operatorilor economici care desfăşoară numai activităţi de colectare, certificatele de distrugere sunt emise de aceştia în numele unităţii de tratare cu care au contract, cu acordul scris al unităţii de tratare şi cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

(5) Eliberarea certificatului de distrugere se face gratuit.

(6) Modelul certificatului de distrugere este prevăzut în anexa nr. 4.

(7) Ministerul Mediului, Apelor şi Pădurilor, unităţile aflate în coordonare, subordonare ori sub autoritatea sa, Ministerul Afacerilor Interne, prin structurile specializate, recunosc şi acceptă certificatele de distrugere sau orice document echivalent al acestora, eliberate în alte state membre ale Uniunii Europene potrivit prevederilor <LLNK 832002D0151 20>Deciziei 2002/151/CE a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerinţele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz.

ART. 21

Încălcarea prevederilor dispoziţiilor prezentei legi constituie contravenţii, dacă nu au fost săvârşite în astfel de condiţii încât, potrivit legii penale, să fie considerate infracţiuni, şi se sancţionează după cum urmează:

a) cu amendă de la 25.000 lei la 50.000 lei, în cazul nerespectării de către fabricanţii de vehicule şi fabricanţii de componente şi de materiale a obligaţiilor prevăzute la art. 3;

b) cu amendă de la 20.000 lei la 30.000 lei, în cazul nerespectării de către operatorii economici a obligaţiilor prevăzute la art. 4 alin. (1) şi art. 5, precum şi al nerespectării de către operatorul economic a obligaţiilor cuprinse în acordurile prevăzute la art. 10 alin. (3);

c) cu amendă de la 20.000 lei la 30.000 lei, în cazul nerespectării de către producătorii de vehicule, operatorii economici implicaţi în gestionarea vehiculelor scoase din uz, fabricanţii de componente pentru vehicule, operatorii economici autorizaţi pentru tratarea vehiculelor scoase din uz, operatorii economici care desfăşoară activităţi de colectare a vehiculelor scoase din uz a obligaţiilor prevăzute la art. 6, 7 şi art. 20 alin. (1), (4) şi (5);

d) cu amendă de la 40.000 lei la 50.000 lei, în cazul nerespectării de către producătorii şi/sau distribuitorii de vehicule a obligaţiilor prevăzute la art. 8;

e) cu amendă de la 25.000 lei la 30.000 lei, în cazul nerespectării de către producătorii de vehicule, operatorii economici autorizaţi să desfăşoare activităţi de colectare, respectiv tratare a vehiculelor scoase din uz a obligaţiilor prevăzute la art. 9, 15 şi art. 17 alin. (1) şi (3);

f) cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, în cazul nerespectării de către operatorii economici care efectuează operaţiuni de întreţinere şi reparaţii auto a obligaţiilor prevăzute la art. 11;

g) cu amendă de la 1.000 lei la 2.000 lei, pentru persoanele fizice, şi de la 20.000 lei la 40.000 lei, pentru persoanele juridice, în cazul nerespectării de către operatorii economici care efectuează operaţiuni de colectare, colectare şi tratare, tratare, de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz a obligaţiilor prevăzute la art. 13 alin. (1)-(7), precum şi a cerinţelor minime prevăzute în anexa nr. 2;

h) cu amendă de la 2.000 lei la 5.000 lei, pentru persoane fizice, şi de la 10.000 lei la 20.000 lei, pentru persoane juridice, în cazul nerespectării de către persoanele fizice sau persoanele juridice deţinătoare de vehicule scoase din uz a obligaţiilor prevăzute la art. 18.

ART. 22

(1) Constatarea contravenţiilor şi aplicarea sancţiunilor se fac de către personalul Gărzii Naţionale de Mediu.

(2) Contravenientul poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute la art. 21, agentul constatator făcând menţiune despre această posibilitate în procesul-verbal.

(3) Contravenţiilor prevăzute la <LLNK 12001 2130 302 21 72>art. 21 le sunt aplicabile dispoziţiile Ordonanţei Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravenţiilor, aprobată cu modificări şi completări prin <LLNK 12002 180 10 201 0 18>Legea nr. 180/2002, cu modificările şi completările ulterioare.

ART. 23

Autorizaţiile emise anterior intrării în vigoare a prezentei legi sunt supuse revizuirii, sub rezerva îndeplinirii de către operatorii economici a obiectivelor prevăzute la art. 15.

ART. 24

Anexele nr. 1-4 fac parte integrantă din prezenta lege şi se actualizează, în funcţie de progresul ştiinţific şi tehnic, prin ordin al ministrului mediului, apelor şi pădurilor.

ART. 25

La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă:

a) <LLNK 12004 2406 20 301 0 35>Hotărârea Guvernului nr. 2.406/2004 privind gestionarea vehiculelor şi a vehiculelor scoase din uz, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 32 din 11 ianuarie 2005, cu modificările şi completările ulterioare;

b) Ordinul ministrului mediului şi gospodăririi apelor, al ministrului administraţiei şi internelor şi al ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. <LLNK 12005 87 50EU01 0 2>87/<LLNK 12005 527 50EI01 0 3>527/<LLNK 12005 411 50EE01 0 8>411/2005 privind aprobarea modelului şi a condiţiilor de emitere a certificatului de distrugere la preluarea vehiculelor scoase din uz, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 295 din 8 aprilie 2005;

c) Ordinul ministrului mediului şi gospodăririi apelor şi al ministrului economiei şi comerţului nr. <LLNK 12005 1224 50EU01 0 5>1.224/<LLNK 12005 722 50EF01 0 8>722/2005 pentru aprobarea Procedurii şi condiţiilor de autorizare a persoanelor juridice în vederea preluării responsabilităţii privind realizarea obiectivelor anuale de reutilizare, reciclare şi valorificare energetică a vehiculelor scoase din uz, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.178 din 27 decembrie 2005, cu modificările şi completările ulterioare;

d) <LLNK 12007 625 50EU01 0 64>Ordinul ministrului mediului şi gospodăririi apelor nr. 625/2007 privind aprobarea Metodologiei pentru urmărirea realizării de către operatorii economici a obiectivelor prevăzute la <LLNK 12004 2406 20 302 15 64>art. 15 alin. (1) şi (2) din Hotărârea Guvernului nr. 2.406/2004 privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 252 din 16 aprilie 2007.

\*

Prezenta lege transpune <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităţii Europene, seria L, nr. 269 din 21 octombrie 2000, amendată de <LLNK 832002D0525 28>Decizia Comisiei 2002/525/CE din 27 iunie 2002 de modificare a Anexei II la <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 170 din 29 iunie 2002; <LLNK 832005D0063 18>Decizia 2005/63/CE a Comisiei din 24 ianuarie 2005 de modificare a Anexei II la <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 25 din 28 ianuarie 2005; Decizia 2005/438/CE a Comisiei din 10 iunie 2005 de modificare a Anexei II la <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 152 din 15 iunie 2005; <LLNK 832005D0673 19>Decizia 2005/673/CE a Consiliului din 20 septembrie 2005 de modificare a Anexei II la <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 254 din 30 septembrie 2005; <LLNK 832008D0689 19>Decizia 2008/689/CE a Comisiei din 1 august 2008 de modificare a Anexei II la <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 225 din 23 august 2008; <LLNK 832008L0033 20>Directiva 2008/33/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 11 martie 2008 de modificare a <LLNK 832000L0053 21>Directivei 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz, în ceea ce priveşte competenţele de executare conferite Comisiei, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 81 din 20 martie 2008; <LLNK 832008L0112 21>Directiva 2008/112/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 16 decembrie 2008 de modificare a <LLNK 831976L0768 23>Directivelor 76/768/CEE, <LLNK 831988L0378 10>88/378/CEE, <LLNK 831999L0013 10>1999/13/CE ale Consiliului şi a <LLNK 832000L0053 23>Directivelor 2000/53/CE, <LLNK 832002L0096 10>2002/96/CE şi <LLNK 832004L0042 10>2004/42/CE ale Parlamentului European şi ale Consiliului, pentru a le adapta Regulamentului (CE) nr. 1.272/2008 privind clasificarea, etichetarea şi ambalarea substanţelor şi a amestecurilor, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 345 din 23 decembrie 2008; <LLNK 832010D0115 19>Decizia 2010/115/UE a Comisiei din 23 februarie 2010 de modificare a anexei II la <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 48 din 25 februarie 2010; <LLNK 832011L0037 20>Directiva 2011/37/UE a Comisiei din 30 martie 2011 de modificare a anexei II la <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 85 din 31 martie 2011, şi <LLNK 832013L0028 20>Directiva 2013/28/UE a Comisiei din 17 mai 2013 de modificare a anexei II la <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 135 din 22 mai 2013, precum şi <LLNK 832002D0151 19>Decizia 2002/151/CE a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerinţele minime pentru certificatul de distrugere eliberat potrivit prevederilor art. 5 alin. (3) din <LLNK 832000L0053 20>Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităţilor Europene, seria L, nr. 50 din 21 februarie 2002.

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 şi ale art. 76 alin. (2) din Constituţia României, republicată.

PREŞEDINTELE CAMEREI DEPUTAŢILOR

VALERIU-ŞTEFAN ZGONEA

PREŞEDINTELE SENATULUI

CĂLIN-CONSTANTIN-ANTON POPESCU-TĂRICEANU

Bucureşti, 21 iulie 2015.

Nr. 212.

ANEXA 1

În înţelesul prezentei legi, termenii şi expresiile de mai jos au următoarele semnificaţii:

a) vehicul - orice vehicul aparţinând categoriilor M1 sau N1, astfel cum sunt definite în <LLNK 832011R0678 30>Regulamentul (UE) nr. 678/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011, precum şi vehiculele cu trei roţi, cu excepţia triciclurilor motorizate, astfel cum sunt definite în <LLNK 832013R0168 30>Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European şi al Consiliului din 15 ianuarie 2013;

b) vehicul scos din uz - un vehicul devenit deşeu, astfel cum e definit la pct. 9 din anexa nr. 1 la <LLNK 12011 211 11 201 0 18>Legea nr. 211/2011, republicată;

c) producător - fabricantul de vehicule sau importatorul profesional al unui vehicul într-un stat membru;

d) prevenire - măsurile care urmăresc reducerea cantităţii de vehicule scoase din uz, a materialelor şi substanţelor provenite de la acestea, precum şi reducerea pericolului pe care îl prezintă acestea pentru mediu;

e) tratare - orice activitate desfăşurată după ce vehiculul scos din uz a fost predat unui operator economic autorizat care desfăşoară activităţi de depoluare, dezmembrare, tăiere, mărunţire, valorificare sau pregătire pentru eliminarea deşeurilor mărunţite, precum şi orice altă operaţiune efectuată în vederea valorificării şi/sau eliminării vehiculelor scoase din uz şi a componentelor lor;

f) reutilizare - orice operaţiune prin care componentele vehiculelor scoase din uz sunt utilizate în acelaşi scop pentru care au fost concepute;

g) reciclare - reprelucrarea, într-un proces de producţie a materialelor uzate în scopul original sau în alte scopuri, cu excepţia recuperării energiei. Recuperarea energiei reprezintă utilizarea combustibililor uzaţi ca mijloc de generare a energiei prin incinerare directă cu sau fără alte deşeuri, dar cu recuperarea căldurii;

h) valorificare - oricare dintre operaţiunile aplicabile prevăzute în anexa nr. 3 la <LLNK 12011 211 11 201 0 18>Legea nr. 211/2011, republicată;

i) eliminare - oricare dintre operaţiunile prevăzute în anexa nr. 2 la <LLNK 12011 211 11 201 0 18>Legea nr. 211/2011, republicată;

j) operatori economici - producătorii, distribuitorii, colectorii, companiile de asigurări auto, precum şi operatorii care au ca obiect de activitate dezmembrarea, tăierea, mărunţirea, valorificarea, reciclarea şi alţi operatori care au ca obiect de activitate tratarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv a componentelor şi a materialelor acestora;

k) substanţă periculoasă - orice substanţă care îndeplineşte criteriile pentru oricare dintre următoarele clase sau categorii de pericol prevăzute în anexa nr. 1 la Regulamentul (CE) nr. 1.272/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind clasificarea, etichetarea şi ambalarea substanţelor şi a amestecurilor, de modificare şi de abrogare a <LLNK 831967L0548 23>Directivelor 67/548/CEE şi <LLNK 831999L0045 11>1.999/45/CE, precum şi de modificare a <LLNK 832006R1907 34>Regulamentului (CE) nr. 1.907/2006:

1. clasele de pericol 2.1-2.4, 2.6 şi 2.7, 2.8 tipurile A şi B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 categoriile 1 şi 2, 2.14 categoriile 1 şi 2, 2.15 tipurile A-F;

2. clasele de pericol 3.1-3.6, 3.7 - efecte adverse asupra funcţiei sexuale şi a fertilităţii sau asupra dezvoltării, 3.8 - alte efecte decât efectele narcotice, 3.9 şi 3.10;

3. clasa de pericol 4.1;

4. clasa de pericol 5.1;

l) shredder/instalaţie de tocare şi mărunţire a vehiculelor scoase din uz - orice instalaţie utilizată pentru tăierea în bucăţi sau pentru fragmentarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv în scopul obţinerii de resturi metalice direct reciclabile sau, după caz, direct reutilizabile;

m) informaţii referitoare la dezmembrare - toate informaţiile necesare pentru tratarea corectă şi sigură din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz. Aceste informaţii vor fi puse la dispoziţia operatorilor economici autorizaţi pentru tratarea vehiculelor scoase din uz de către fabricanţii de vehicule şi producătorii de componente sub forma unor manuale sau pe suport electronic, cum ar fi CD-ROM, servicii on-line;

n) piesă de schimb - piesă destinată să înlocuiască la un vehicul acea piesă cu care vehiculul a fost omologat de tip şi care respectă cerinţele tehnice şi de calitate stabilite de producătorul vehiculului;

o) dezmembrare - activitatea ce constă în demontarea vehiculului scos din uz, în materiale şi componente destinate reutilizării, valorificării şi eliminării;

p) certificat de distrugere - documentul eliberat ultimului deţinător al vehiculului scos din uz de către operatorii economici autorizaţi care desfăşoară activităţi de depoluare, dezmembrare, tăiere, mărunţire, valorificare sau pregătire pentru eliminarea deşeurilor mărunţite, precum şi orice altă operaţiune efectuată în vederea valorificării şi/sau eliminării vehiculelor scoase din uz şi a componentelor lor şi în baza căruia este obligatorie radierea din circulaţie a vehiculului;

q) acord - acordul încheiat între autorităţile publice competente şi reprezentanţii sectoarelor economice implicate, deschis tuturor partenerilor care doresc să se conformeze condiţiilor acordului, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute în prezenta lege;

r) anvelope de prim-montaj - anvelopele cu care se echipează roţile vehiculului, inclusiv roata de rezervă, în cadrul procesului de fabricaţie a vehiculului respectiv;

s) depoluare - golirea de fluide şi de substanţe chimice periculoase a vehiculelor scoase din uz, cu respectarea prevederilor anexei nr. 2 la lege;

ş) deţinător - deţinător mandatat de proprietarul vehiculului pentru folosinţa acestuia, persoana fizică sau juridică ce se află în posesia unui vehicul scos din uz, pe care îl predă, în baza unei împuterniciri notariale, operatorilor economici autorizaţi să desfăşoare activităţi de colectare şi/sau tratare.

ANEXA 2

CERINŢE MINIME

necesar a fi îndeplinite de către unităţile de colectare

şi de cele de tratare a vehiculelor scoase din uz,

în scopul minimizării impactului asupra mediului, al colectării, dezmembrării şi reciclării vehiculelor scoase din uz, precum şi al eliminării în condiţii de siguranţă pentru mediu şi

sănătate umană a deşeurilor rezultate

1. Spaţii de depozitare (inclusiv stocarea temporară) a vehiculelor scoase din uz înainte de tratare:

a) suprafeţe impermeabile pentru zonele adecvate, prevăzute cu sisteme de colectare a scurgerilor, decantoare şi dispozitive de curăţare-degresare;

b) echipamente pentru tratarea apei uzate, inclusiv a apei de ploaie, potrivit reglementărilor referitoare la mediu şi sănătate umană;

c) operaţiile de depozitare trebuie efectuate fără a deteriora piesele de schimb şi componentele care conţin lichide sau care sunt recuperabile.

2. Cerinţe care trebuie îndeplinite de unităţile de colectare a vehiculelor scoase din uz:

a) unităţile de colectare a vehiculelor scoase din uz nu au dreptul să trateze vehiculele scoase din uz, în mod special în ceea ce priveşte evacuarea fluidelor şi dezmembrarea acestora. Acestea trebuie să încheie contracte cu unităţile de tratare a vehiculelor scoase din uz în ceea ce priveşte perioadele de preluare a vehiculelor, în scopul evitării prejudiciilor produse mediului de stocarea prelungită a acestora şi al evitării blocării activităţii de colectare. Aceste prevederi nu se aplică operatorilor economici care sunt autorizaţi să desfăşoare activităţi de colectare şi tratare a vehiculelor scoase din uz;

b) unităţile de colectare a vehiculelor scoase din uz trebuie să fie autorizate din punctul de vedere al protecţiei mediului pentru activitatea desfăşurată, conform prevederilor legale în vigoare;

c) este interzisă stocarea vehiculelor unul peste altul, precum şi aşezate pe una dintre părţile laterale sau pe plafon. Vehiculele trebuie stocate în aşa fel încât să se evite orice prejudiciu ce ar putea fi adus componentelor care conţin fluide sau părţilor uşor demontabile din sticlă cum ar fi, dar fără a se limita la: parbrizul, luneta sau geamurile laterale;

d) suprafaţa pentru colectare trebuie împărţită într-o suprafaţă unde vehiculele scoase din uz sunt predate de către deţinători şi o suprafaţă pentru stocarea temporară a acestora în vederea predării către unităţile de tratare a vehiculelor scoase din uz. Această ultimă suprafaţă trebuie să fie impermeabilă, protejată împotriva scurgerilor de ulei mineral, potrivit reglementărilor legale în vigoare, şi să fie prevăzută, în mod obligatoriu, cu sisteme de colectare a scurgerilor, decantoare şi dispozitive de curăţare-degresare;

e) deţinerea echipamentelor necesare transportării vehiculelor la unităţile de tratare a vehiculelor scoase din uz, ţinându-se seama de faptul că vehiculele scoase din uz colectate nu mai au drept de circulaţie pe drumurile publice odată cu emiterea certificatului de distrugere şi implicit cu radierea din circulaţie;

f) sunt obligatorii deţinerea rezervoarelor de depozitare adecvate pentru depozitarea separată a lichidelor vehiculelor scoase din uz şi stocarea în condiţii corespunzătoare a substanţelor pentru tratarea şi neutralizarea oricăror posibile scurgeri de fluide;

g) este obligatorie deţinerea de echipamente pentru tratarea apei uzate, inclusiv a apei de ploaie, potrivit reglementărilor referitoare la mediu şi sănătate umană;

h) unitatea de colectare trebuie să aibă o capacitate adecvată de prevenire şi stingere a incendiilor;

i) unitatea de colectare trebuie să fie îngrădită, pentru a preveni accesul persoanelor neautorizate;

j) este obligatorie amplasarea unui indicator în apropierea căii de acces, în care să se specifice denumirea, adresa şi orele de funcţionare ale unităţii;

k) toate vehiculele scoase din uz, colectate de la ultimul deţinător, precum şi cele care urmează să fie transferate către unităţile de tratare a vehiculelor scoase din uz vor fi evidenţiate în scris într-un registru de operare. În plus, vor fi înregistrate următoarele informaţii:

1. copii ale cărţilor de identitate ale vehiculelor uzate colectate;

2. pentru persoanele fizice - copii ale documentelor de identitate ale ultimilor proprietari sau ale persoanelor împuternicite de aceştia printr-un document notarial să efectueze predarea vehiculelor uzate;

3. pentru persoanele juridice - copii ale documentelor de identitate ale persoanelor delegate de societăţile deţinătoare ale vehiculelor scoase din uz să efectueze predarea acestora;

4. copii ale certificatelor de distrugere ale tuturor vehiculelor scoase din uz preluate;

5. probleme deosebite şi avarii incluzând cauzele şi măsurile de remediere a acestora.

l) registrul de operare va fi prezentat, la cerere, autorităţilor responsabile cu controlul.

3. Cerinţe pentru unităţile de tratare a vehiculelor scoase din uz:

a) zona de lucru trebuie să fie împărţită în:

1. zona de livrare, respectiv zona de primire şi înregistrare;

2. zona de depozitare preliminară a vehiculelor care nu au fost tratate prealabil;

3. zona de depoluare a vehiculelor scoase din uz;

4. zona de depozitare a vehiculelor depoluate;

5. zona de dezmembrare;

6. zona de stocare a părţilor reutilizabile care nu conţin fluide;

7. zona de stocare a părţilor reutilizabile care conţin fluide;

8. zona de stocare a deşeurilor solide pentru reciclare/valorificare energetică/eliminare;

9. zona de stocare a deşeurilor fluide pentru reciclare/valorificare energetică/eliminare;

10. zona de stocare a vehiculelor dezmembrate ce vor fi transportate către shredder;

11. zona de compactare, dacă se efectuează această operaţiune;

12. toate zonele trebuie să fie identificate în mod clar;

b) zonele ce servesc pentru stocarea vehiculelor scoase din uz primite trebuie să fie impermeabilizate, protejate împotriva scurgerilor de ulei mineral, potrivit reglementărilor legale în vigoare, şi să fie prevăzute cu sisteme de colectare a scurgerilor, decantoare şi dispozitive de curăţare-degresare;

c) pe durata depozitării, înaintea depoluării şi dezmembrării, este interzisă stocarea vehiculelor aşezate pe una dintre părţile laterale sau pe plafon, pentru a preveni scurgerea fluidelor. Depozitarea vehiculelor uzate unul peste altul este admisă numai dacă există echipamentele necesare pentru a se asigura prevenirea deteriorării pieselor de schimb sau a componentelor valorificabile care conţin fluide;

d) în zonele în care se realizează depoluarea, dezmembrarea, stocarea fluidelor şi a părţilor care conţin fluide, precum şi compactarea, trebuie luate măsuri pentru a se asigura evitarea degradării deşeurilor valorificabile;

e) vehiculele scoase din uz, înainte de a fi tratate, trebuie depozitate pe suprafeţe impermeabile, protejate împotriva scurgerilor de ulei mineral, potrivit reglementărilor legale în vigoare, suprafeţe care să prezinte o reţea de drenare a apelor, decantoare şi dispozitive de curăţare-degresare, astfel încât să fie evitată contaminarea solului sau a pânzei freatice;

f) operatorii au obligaţia de a ţine un registru de evidenţă a operaţiunilor de tratare a vehiculelor scoase din uz;

g) este obligatorie deţinerea de echipamente pentru tratarea apei uzate, inclusiv a apei de ploaie, potrivit reglementărilor referitoare la mediu şi sănătatea umană;

h) unitatea trebuie să aibă o capacitate corespunzătoare de depozitare a anvelopelor uzate şi să prevină formarea de stocuri;

i) unitatea trebuie să aibă o capacitate adecvată de prevenire şi stingere a incendiilor;

j) în vederea reducerii oricărui impact negativ asupra mediului, vehiculele scoase din uz sunt dezmembrate înainte de tratare sau de alte operaţii echivalente, iar componentele ori materialele etichetate sau identificate în orice alt mod potrivit prevederilor art. 4 alin. (2) din lege sunt demontate înainte de tratare;

Depoluare

k) la primirea vehiculelor scoase din uz, materialele şi componentele periculoase sunt înlăturate selectiv pentru a nu contamina deşeurile provenite de la shredder, urmând ca operatorii unităţilor de tratare a vehiculelor scoase din uz să efectueze cu prioritate următoarele operaţiuni de depoluare: îndepărtarea acumulatorilor; demontarea rezervorului de combustibil lichid sau gazos de către personalul autorizat, conform instrucţiunilor producătorului; tratarea componentelor pirotehnice, fie prin dezmembrare şi eliminare conform instrucţiunilor producătorului, fie prin detonare, pentru a le face inofensive, atât timp cât sunt instalate pe vehicule; îndepărtarea pe cât posibil a tuturor componentelor conţinând mercur;

l) înaintea oricărei tratări operatorii unităţilor de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să îndepărteze de pe vehicule, să colecteze şi să stocheze selectiv următoarele materiale şi componente periculoase, pentru a nu contamina deşeurile provenind de la vehiculele scoase din uz, produse de maşina de mărunţit: combustibilul, inclusiv gazul lichefiat, lichidul de răcire, lichidul de frână, agentul frigorific din instalaţia de aer condiţionat, antigelul, condensatoare ce conţin PCB/PCT, uleiul de motor, uleiul de cutie de viteze, de transmisie, uleiul hidraulic şi cel utilizat în amortizoare, orice alte lichide conţinute de vehiculul scos din uz, cu excepţia cazului când acestea sunt necesare pentru reutilizarea componentelor pe care le conţin. Componentele şi materialele care prezintă riscuri pentru pânza freatică şi pentru apele de suprafaţă sunt depozitate pe suprafeţe acoperite şi impermeabilizate;

m) operatorii economici autorizaţi pot îndeplini cerinţele legate de depoluarea şi tratarea vehiculelor scoase din uz şi prin utilizarea de instalaţii de depoluare mobile, cu respectarea dispoziţiilor prevăzute la pct. 2 lit. a);

n) unităţile de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să includă spaţii de stocare adecvate pentru părţile dezmembrate, inclusiv spaţii de stocare impermeabile pentru piesele de schimb care vin în contact cu uleiul;

o) unităţile de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să deţină containere adecvate pentru stocarea bateriilor, cu neutralizare electrolitică în acelaşi spaţiu sau în altă parte, şi containere adecvate pentru stocarea filtrelor şi a condensatoarelor care conţin PCB/PCT;

p) unităţile de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să deţină rezervoare de depozitare adecvate pentru stocarea separată a lichidelor vehiculelor scoase din uz: combustibil, ulei de motor, ulei de cutie de viteze, ulei de transmisie, ulei hidraulic, lichide de răcire, antigel, lichid de frână, acid de baterie, lichide ale sistemului de aer condiţionat şi orice alte lichide conţinute de vehiculul scos din uz;

Tratare pentru promovarea reciclării

q) înaintea oricărei tratări ulterioare, operatorii unităţilor de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să îndepărteze selectiv următoarele substanţe, materiale şi componente periculoase, pentru a nu contamina deşeurile provenind de la vehiculele scoase din uz, produse de maşina de mărunţit: componentele potenţial periculoase indicate de producători, suspensiile, dacă nu au fost golite de fluide, componentele conţinând azbest, componentele conţinând mercur, cum ar fi întrerupătoarele, în măsura în care este posibil, componentele şi materialele care conţin cadmiu, plumb, crom hexavalent, substanţele care nu au legătură cu vehiculele scoase din uz;

r) operaţiile de demontare şi stocare sunt efectuate astfel încât să permită reutilizarea, valorificarea şi, în special, reciclarea componentelor vehiculelor;

s) operaţiile de tratare pentru depoluarea vehiculelor scoase din uz, prevăzute la lit. k), l) şi q), trebuie efectuate în termen de maximum 5 zile de la preluarea vehiculului scos din uz;

ş) înainte de transferarea vehiculelor dezmembrate către shredder sau către o altă instalaţie de tratare ulterioară, operatorii unităţilor de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să asigure cu prioritate dezasamblarea următoarelor componente:

1. convertoare catalitice;

2. greutăţi de echilibrare;

3. jante de aluminiu;

4. lunetă, parbriz şi geamuri laterale;

5. anvelope;

6. componente mari de plastic, cum sunt barele de protecţie, tablouri de bord, grila radiatorului, dacă acestea nu sunt separate în timpul sau după procesul de tocare/mărunţire într-o manieră care să permită reciclarea materialelor;

7. componente metalice care conţin cupru, aluminiu şi magneziu, dacă respectivele metale nu vor fi separate în timpul sau după procesul de tocare/mărunţire;

8. înlăturarea bateriilor şi a rezervoarelor de gaz lichefiat, precum şi înlăturarea sau neutralizarea componentelor cu potenţial exploziv, ca, de exemplu, pernele de aer;

t) componentele şi substanţele obţinute din vehiculele scoase din uz trebuie să fie reciclate sau reutilizate într-o măsură cât mai mare, acordându-se prioritate reutilizării. În măsura posibilităţilor tehnice şi financiare, lichidul de frână, uleiurile hidraulice, lichidul de răcire şi agentul frigorific din instalaţia de aer condiţionat trebuie să fie reciclate. Deşeurile care vor fi reciclate trebuie să fie depozitate separat de deşeurile care urmează să fie eliminate;

ţ) vehiculele depoluate sau dezmembrate pot fi compactate în instalaţii corespunzătoare în scopul transportării, dacă s-a asigurat demontarea tuturor componentelor care pot fi reutilizate sau reciclate;

Documente

u) operatorii unităţilor de tratare a vehiculelor scoase din uz au obligaţia de a ţine un registru de operare înseriat şi numerotat, în care se vor menţiona datele de identificare a vehiculelor, operaţiile de evacuare a fluidelor, reutilizarea şi reciclarea materialelor, materialele valorificate energetic, alte tratamente aplicate unor componente;

v) registrul de operare va conţine şi toate datele esenţiale privind funcţionarea unităţii, care rezultă din principiile de transparenţă şi trasabilitate în ceea ce priveşte gestionarea ecologică şi raţională a vehiculelor scoase din uz, respectiv:

1. copii ale certificatelor de distrugere;

2. inventarele şi locaţiile, pe tipuri şi cantităţi, ale tuturor substanţelor, materialelor şi componentelor rezultate în urma operaţiunilor de depoluare şi tratare a vehiculelor scoase din uz;

3. evidenţa tuturor deşeurilor reciclate sau eliminate, precum şi informaţii privind componentele reutilizate;

4. informaţii privind fluxurile de deşeuri din alte domenii de activitate ale unităţii, care vor fi eliminate împreună cu fluxurile de deşeuri rezultate de la gestionarea vehiculelor scoase din uz;

5. probleme în funcţionare, cauzele acestora şi măsurile luate pentru soluţionarea acestora.

**ANEXA Nr. 3 LISTA materialelor şi componentelor exceptate de la aplicarea prevederilor art. 4 alin. (1) din lege**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr. crt. | Materiale şi componente | Obiectul şi data de expirare a exceptării | Se etichetează sau se identifică potrivit prevederilor art. 4 alin. (3) din lege |
| Plumbul ca element de aliere | | | |
| 1. | a) Oţel pentru prelucrări mecanice şi componente din oţel galvanizat în şarjă prin pulverizare la cald cu conţinut de plumb de până la 0,35% în greutate |  |  |
|  | b) Table din oţel galvanizate continuu cu conţinut de plumb de până la 0,35% în greutate | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2016 şi piese de schimb pentru aceste vehicule |  |
| 2. | a) Aluminiu pentru prelucrări mecanice cu conţinut de plumb de până la 2% în greutate | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2005 |  |
|  | b) Aluminiu cu conţinut de plumb de până la 1,5% în greutate | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2008 |  |
|  | c) Aluminiu cu conţinut de plumb de până la 0,4% în greutate | [1] |  |
| 3. | Aliaj de cupru cu un conţinut de plumb de până la 4% în greutate | [1] |  |
| 4. | a) Bucşe şi carcase de lagăre | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2008 |  |
|  | b) Bucşe şi carcase de lagăre în motoare, transmisii şi compresoare de aer condiţionat | 1 iulie 2011 şi piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2011 |  |
| Plumb şi compuşi ai plumbului în componente | | | |
| 5. | Baterii | [1] | X |
| 6. | Amortizoare de vibraţii | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2016 şi piese de schimb pentru aceste vehicule | X |
| 7. | a) Agenţi de vulcanizare şi stabilizatori pentru elastomeri în furtunuri de frână, furtunuri pentru combustibil, furtunuri pentru ventilarea aerului, piese din elastomeri/metal în şasiuri şi suporturi de motor | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2005 |  |
|  | b) Agenţi de vulcanizare şi stabilizatori pentru elastomeri în furtunuri de frână, furtunuri pentru combustibil, furtunuri pentru ventilarea aerului, piese din elastomeri/metal în şasiuri şi suporturi de motor cu conţinut de plumb de până la 0,5% în greutate | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2006 |  |
|  | c) Lianţi pentru elastomeri în aplicaţii ale sistemului de propulsie cu conţinut de plumb de până la 0,5% în greutate | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2009 |  |
| 8. | a) Plumbul din aliajele de sudură pentru ataşarea componentelor electrice şi electronice la plăcile de circuite electronice şi plumbul din finisajele de la bornele componentelor, altele decât condensatorii electrolitici cu aluminiu, pe contactele componentelor şi pe plăcile de circuite electronice | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2016 şi piese de schimb pentru aceste vehicule | X [2] |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr. crt. | Materiale şi componente | Obiectul şi data de expirare a exceptării | Se etichetează sau se identifică potrivit prevederilor art. 4 alin. (3) din lege |
|  | b) Plumbul din aliajele de sudură pentru aplicaţiile electrice, cu excepţia sudurii pe plăcile de circuite electronice şi pe sticlă | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2011 şi piese de schimb pentru aceste vehicule | X [2] |
|  | c) Plumbul din finisajele de pe bornele condensatorilor electrolitici cu aluminiu | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2013 şi piese de schimb pentru aceste vehicule | X [2] |
|  | d) Plumbul utilizat la sudura pe sticlă în senzori de flux de masă de aer | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2015 şi piese de schimb pentru aceste vehicule | X [2] |
|  | e) Plumbul în aliaje de lipit cu temperatură de topire înaltă (respectiv aliaje de plumb cu conţinut de plumb de 85% în greutate sau mai mult) | [3] | X [2] |
|  | f) Plumbul folosit la sisteme de conectori cu pini flexibili | [3] | X [2] |
|  | g) Plumbul din aliaje de lipit pentru finalizarea unei conexiuni electrice viabile între purtător şi substratul semiconductorului în carcasele de circuite integrate tip „Flip Chip“ | [3] | X [2] |
|  | h) Plumbul din sudurile de fixare a radiatorului de căldură la ventilatorul de căldură în ansamblurile de semiconductori cu un cip cu dimensiunea zonei de proiecţie de cel puţin 1 cm2 şi cu densitatea curentului nominal de cel puţin 1 A/mm2 în zona cipului de siliciu | [3] | X [2] |
|  | i) Plumbul din aliaje de lipit pentru aplicaţii electrice pe sticlă, cu excepţia lipiturilor pe sticlă stratificată | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2016 şi ulterior acestei date ca piese de schimb pentru aceste vehicule | X [2] |
|  | j) Plumbul din aliajele de lipit pe sticla stratificată | [3] | X [2] |
| 9. | Scaune de supapă | Ca piese de schimb pentru tipurile de motoare dezvoltate înainte de data de 1 iulie 2003 |  |
| 10. | a) Componente electrice şi electronice cu conţinut de plumb, inserate în sticlă sau în materiale ceramice, în matrice de sticlă sau de ceramică, în materiale vitroceramice sau într-o matrice vitroceramică. Această exceptare nu vizează utilizarea plumbului în: - sticla becurilor şi în glazura bujiilor; - materialele ceramice dielectrice ale componentelor enumerate la poziţia 10 lit. b), c) şi d). |  | X [4] (pentru alte componente decât cele piezoelectrice în motoare) |
|  | b) Plumbul din materialele ceramice dielectrice de tip PZT (titanat-zirconat de plumb) din condensatori care fac parte din circuite integrate sau din semiconductoare discrete. |  |  |
|  | c) Plumbul din materialele ceramice dielectrice din condensatoare cu o putere nominală mai mică de 125 V c.a. sau 250 V c.c. | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2016 şi piese de schimb pentru aceste vehicule |  |
|  | d) Plumbul din materialele ceramice dielectrice pentru condensatoare care compensează variaţiile captatorilor legate de temperatură în cazul sistemelor sonare cu ultrasunete | [3] |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr. crt. | Materiale şi componente | Obiectul şi data de expirare a exceptării | Se etichetează sau se identifică potrivit prevederilor art. 4 alin. (3) din lege |
| 11. | Iniţiatori pirotehnici | Vehicule omologate înainte de data de 1 iulie 2006 şi piese de schimb pentru aceste vehicule |  |
| 12. | Materiale termoelectrice cu conţinut de plumb utilizate în aplicaţiile electrice ale componentelor automobilelor în vederea reducerii emisiilor de CO2 prin recuperarea căldurii de eşapament | Vehicule omologate înainte de data de 1 ianuarie 2019 şi piese de schimb pentru aceste vehicule | X |
| Crom hexavalent | | | |
| 13. | a) Acoperiri anticorozive | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2007 |  |
|  | b) Acoperiri anticorozive ale ansamblurilor formate din şuruburi şi piuliţe pentru şasiuri | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2008 |  |
| 14. | Ca agent anticoroziv pentru sistemele de răcire din oţel cu carbon aplicabile frigiderelor cu absorbţie pentru rulotele auto până la 0,75% în greutate în soluţia de răcire, cu excepţia cazurilor când este posibilă utilizarea altor tehnologii de răcire (adică sunt disponibile pe piaţă pentru utilizarea la rulotele auto), fără impact negativ asupra mediului, sănătăţii şi/sau siguranţei consumatorului |  | X |
| Mercur | | | |
| 15. | a) Lămpi cu descărcare pentru faruri | Vehicule omologate înainte de data de 1 iulie 2012 şi piese de schimb pentru aceste vehicule | X |
|  | b) Tuburi fluorescente utilizate la ecranele de afişaj | Vehicule omologate înainte de data de 1 iulie 2012 şi piese de schimb pentru aceste vehicule | X |
| Cadmiu | | | |
| 16. | Baterii pentru vehiculele electrice | Ca piese de schimb pentru vehicule introduse pe piaţă înainte de data de 31 decembrie 2008 |  |

[1] Această exceptare se va reexamina în 2015.

[2] Se dezmembrează în cazul în care, în corelaţie cu poziţia 10 lit. a), se depăşeşte pragul mediu de 60 de grame pe vehicul. Pentru aplicarea acestei clauze, dispozitivele electronice care nu sunt instalate de fabricant pe linia de producţie nu se iau în considerare.

[3] Această exceptare se va reexamina în 2015.

[4] Se dezmembrează în cazul în care, în corelaţie cu poziţiile 8 lit. (a)-(j), se depăşeşte pragul mediu de 60 de grame pe vehicul. Pentru aplicarea acestei clauze, dispozitivele electronice care nu sunt instalate de fabricant pe linia de producţie nu se iau în considerare.

Observaţii:

– Se tolerează într-un material omogen plumb, crom hexavalent şi mercur în concentraţie maximă de 0,1% în greutate şi cadmiu în concentraţie maximă de 0,01% în greutate.

– Se admite reutilizarea nelimitată a părţilor de vehicule care existau pe piaţă la data expirării unei exceptări, întrucât acest aspect nu intră sub incidenţa art. 4 alin. (1) şi (2) din lege.

– Piesele de schimb introduse pe piaţă după 1 iulie 2003 care sunt folosite pentru vehiculele introduse pe piaţă înainte de data de 1 iulie 2003 sunt exceptate de la aplicarea dispoziţiilor art. 4 alin. (1) şi (2) din lege. (\*)

(\*) Această clauză nu se aplică maselor pentru echilibrarea roţilor, periilor de grafit pentru motoare electrice şi garniturilor de frână.

**ANEXA Nr. 4 Model de certificat de distrugere Nr**. ...............

|  |
| --- |
| Date de identificare ale agentului economic care tratează vehiculul uzat |
| Numele |
| Sediul social |
| Punct de lucru\* |
| Cod unic de înregistrare |
| Numărul autorizaţiei de mediu şi activitatea pentru care aceasta a fost emisă |
| Emisă de Agenţia de Protecţie a Mediului (adresa) |
|  |
|  |
| Date de identificare ale agentului economic care colectează vehiculul uzat\*\* |
| Numele |
| Sediul social |
| Cod unic de înregistrare |
| Numărul autorizaţiei de mediu şi activitatea pentru care aceasta a fost emisă |
| Emisă de Agenţia de Protecţie a Mediului (adresa) |
| Deţinătorul vehiculului uzat |
| Numele, prenumele |
| Naţionalitatea |
| Adresa |
| Actul de identitate |
|  |
| Datele de identificare ale vehiculului |
| Categoria, marca, tipul/varianta |
| Ţara de înmatriculare, ultimul număr de înmatriculare |
| Numărul şi seria cărţii de identitate\*\*\* |
| Numărul şi seria certificatului de înmatriculare |
| Numărul de identificare (serie caroserie/şasiu) |
| Semnături |
| Data .........../........../............... |
| Emitent certificat de distrugere Deţinător |
| ...............L.S. |

\* Se completează în cazul în care adresa sediului social diferă de cea a punctului de lucru.

\*\* Se completează doar de către agenţii economici care nu efectuează şi tratarea vehiculelor uzate.

\*\*\* Se completează doar dacă există carte de identitate.