

DECLARAȚIA SOCIETĂȚII CIVILE

PRIVIND PROIECTUL LEGII PENTRU MODIFICAREA ȘI COMPLETAREA UNOR ACTE LEGISLATIVE (CODUL VAMAL NR.1149/2000 – ART.20; LEGEA CU PRIVIRE LA INTRODUCEREA ȘI SCOATEREA BUNURILOR DE PE TERITORIUL REPUBLICII MOLDOVA DE CĂTRE PERSOANE FIZICE NR.1569/2002 – ART.10; Ș.A.)

Conștientizând faptul că protecția mediului este unul din cei trei piloni ai dezvoltării durabile, fiind într-o relație directă cu dezvoltarea economică și cea socială, aducând beneficii cetățenilor din Republica Moldova prin îmbunătățirea sănătății, creșterea nivelului de trai, sporirea longevității vieții, **reprezentanții societății civile din domeniul protecției mediului își exprimă profund îngrijorarea** în legătură cu promovarea proiectului *Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul vamal nr.1149/2000 – art.20; Legea cu privire la introducerea și scoaterea bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice nr.1569/2002 – art.10; ș.a.)* în vederea admiterii plasării sub regimurile vamale de import [...] înregistrate la 22 Iulie 2019, în Parlamentul RM

<http://www.parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelelegislative/tabid/61/LegislativId/4666/language/en-US/Default.aspx>.

Proiectul dat de lege propune mărirea termenului de exploatare (vârstei) la importul mijloacelor de transport auto clasificate la poziția tarifară 8702 destinate transportării **a mai mult de 20 de persoane**, precum și motoarele și caroseriile acestora, **de la 10 ani la 15 ani**. De asemenea, se propune mărirea termenului de exploatare (vârstei) la importul autovehiculelor concepute pentru transportul a **maxim 20 de persoane**, clasificate la poziția 8702, precum și motoarele și caroseriile acestora, **de la 7 ani la 10 ani**.

În același timp, prin alt proiect de lege ce ține de modificarea *Codului transporturilor rutiere* se propune ca începând cu anul 2022 limitarea termenului de exploatare (vârstei) mijloacelor de transport auto clasificate la poziția tarifară 8702 destinate transportării a **mai mult de 20 de persoane**, precum și motoarele și caroseriile acestora **cu 25 ani**, iar a autovehiculelor concepute pentru transportul a **maxim 20 de persoane**, clasificate la poziție 8702, precum și motoarele și caroseriile acestora **cu 18 ani**.

Ne exprimăm convingerea fermă că proiectul legislativ, menționat mai sus, are drept efect sporirea gradului de poluare a aerului atmosferic, deoarece mărirea vârstei medii a parcului auto de 12-16 ani pentru automobile, microbuze, troleibuze, etc., au drept efect poluarea primară a mediului ambiant (aer, apă și sol).

Atragem atenția că această abordare intră în contradicție cu prevederile Acordului de Asociere și anume art. 87, potrivit căruia cooperarea trebuie să vizeze conservarea, protejarea, îmbunătățirea și reabilitarea calității mediului, protecția sănătății umane, utilizarea durabilă a resurselor naturale și promovarea măsurilor la nivel internațional pentru a aborda problemele legate de mediu la nivel regional sau global, inclusiv în domeniul ce ține de calitatea aerului.

Analizând, multiplele cercetări la nivel internațional, calitatea și vârsta de exploatare a transportului, calitatea carburanților influențează foarte mult asupra calității aerului care are impact direct asupra calității și longevității vieții, în special a copiilor. Mai mult, reieșind din studiile efectuate de către *Organizația Mondială a Sănătății*, în Republica Moldova în anul 2016 au fost înregistrate 1874 decese generate de poluarea aerului, pe când decesele rezultate din accidente rutiere sunt de 4 ori mai puține – 394.

(https://www.who.int/gho/phe/outdoor_air_pollution/burden/en/).

Constatând că pe parcursul ultimilor ani Inspectoratul pentru Protecția Mediului declară că “ponderea maximală în poluarea totală o au totuși sursele mobile.” Impactul negativ al transportului asupra calității aerului, confirmat prin date și prin rezultatele prelevărilor de probe este confirmat și prin Anuarul Inspectoratului pentru Protecția Mediului la capitolul aer. <http://ies.gov.md/wp-content/uploads/2019/04/04.08-ANUARUL-IPM-2018.pdf>

În anul 2017, la elaborarea raportului privind Indicatorii creșterii verzi - nivelul de poluare în țară depășea zilnic de 2-3 ori normativele stabilite pentru orașul Chișinău - motivul fiind legat de transport. Depășirile la PM5 și PM10 - cele mai periculoase pentru sănătate, în mod special pentru sănătatea copiilor, sunt înregistrate îndeosebi la emisiile generate de transportul cu motoarele diesel. Unele state, orașe din țările Uniunii Europene deja au adoptat politici pentru a restricționa și elimina gradual din circuitul public, în următorii ani, autovehiculele cu motoare diesel.

Conform datelor colectate de către AO EcoContact în anul 2019, pe teritoriul mun. Chișinău: vârsta medie a parcului auto totală și după tip este de 16.87 ani; vârsta medie a parcului de troleibuze este 12.09 ani; vârsta medie a parcului de autobuze 15.63 ani; vârsta medie a parcului de microbuze 15.65 ani; numărul mediu al vehiculelor autoturismelor și motocicletate per gospodărie casnică este de 0.73 unități;

În viziunea noastră situația se va agrava și mai mult odată cu mărirea numărului de automobile cu vârstă extinsă de exploatare. Prețul mai mic la autoturismele și autocarele cu vârstă mare de exploatare este un fapt cunoscut, ceea ce va spori interesul de a mari importurile în țară a acestor categorii de bunuri.

Subliniem îngrijorarea că autorii proiectului de lege vin doar cu idei de a înrăutăți condițiile de trai a cetățenilor RM, dar nu vin cu soluții pentru diminuarea impactului negativ asupra sănătății, deja atestat în țară, cauzat de la transportul învechit care se importa. Statul nu are nici o politică clară referitoare la procesul de dezasamblare/ dezmembrare a automobilelor uzate, moral învechite și scoase din circuit. Respectiv, proiectul dat de lege va duce la faptul că importatorii vor încălca și principiul de “responsabilitate extinsă a producătorului”, prevăzut de Legea privind deșeurile, nr. 209 din 29.07.2016, (art.12).

Îngrijorarea noastră este și vis-à-vis de pierderea/reducerea interesului importului de carburanți de calitate. Actualmente, conform investigațiilor efectuate, calitatea carburanților importați în RM corespund cerințelor de standarde Euro 3 și Euro 4, însă cu acceptarea importului vehiculelor cu o vârstă mai mare de exploatare se vor mări și volumele de import ale carburanților de calitate mai proastă, ceea ce va duce la sporirea emisiilor de poluanți toxici/cancerigeni în atmosferă.

Este apreciată intenția de a stabili vârsta maximă de exploatare a transportului contra cost. Însă aceasta este benefică doar în cazul în care se prevede micșorarea termenului de exploatare și nu majorarea acestuia. Stabilirea plafonului de exploatare ar însemna determinarea, prin lege, a scoaterii treptate a acestor autobuze de capacitate mai mare și mai mică din circuit, prin asigurarea unor stimulări/subvenționări economice.

Este alarmantă inițiativa propusă, deoarece riscăm să încărcăm traficul rutier al Republicii Moldova cu unități de transport învechit, uzat și poluant, în special în localitățile urbane, care istoric nu au fost proiectate pentru trafic aglomerat. Dar cel mai lamentabil și rușinos este faptul că intenționăm să acceptăm să fim recunoscuți depozit de deșeuri pentru mașinile uzate din UE, SUA și, mai nou, China.

Pe lângă problemele de mediu, utilizarea unităților de transport cu vârstă mare de exploatare ar crea riscuri de securitate în trafic, pierderi mari la întreținerea și repararea acestora.

Reiterăm că potrivit Planului de Acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere RM- UE în domeniul protecției mediului înconjurător, pentru anul 2019 este preconizată transpunerea legislativă a *Directivei 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa*, care prevede *obligația pozitivă* de a furniza informații *privind măsurile de reducere a poluării aerului*, care au fost luate în considerare la nivelul corespunzător local, regional sau național pentru punerea în aplicare în legătură cu atingerea obiectivelor de calitate a aerului, care, printre altele, include și acțiuni de reducere a emisiilor provenite de la autovehicule prin intermediul modernizării cu ajutorul echipamentelor de control al emisiilor, (c) achizițiile efectuate de către autoritățile publice, în conformitate cu manualul privind achizițiile publice de autovehicule destinate traficului rutier, de combustibili și de echipament de combustie care asigură protecția mediului, în scopul reducerii emisiilor, inclusiv achiziționarea unor: — autovehicule noi, inclusiv autovehicule cu nivel scăzut de emisie; — autovehicule nepoluante care efectuează servicii de transport; — surse staționare de combustie cu nivel scăzut de emisie; — combustibili cu nivel scăzut de emisie pentru sursele staționare și mobile; (d) măsurile de limitare a emisiilor provenite din transporturi prin intermediul planificării și gestionării circulației rutiere (inclusiv taxarea congestiei din trafic, tarifele pentru parcare diferențiate sau alte stimulente de natură economică; stabilirea de „zone cu nivel scăzut de emisie”); (e) măsurile de încurajare a evoluției în direcția mijloacelor de transport mai puțin poluante;

În ipoteza în care vor fi acceptate modificările legislative de majorare a termenului de exploatare a autovehiculelor importate, se va încălca însuși scopul Directivei sus menționate, iar raportarea informației de mediu privind calitatea aerului va deveni practic ineficientă atâta timp cât Republica Moldova înaintează proiecte de legi care intră în disonanță cu legislația internațională.

În această ordine de idei, ne expunem cu vehemență împotriva adoptării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (codul vamal nr.1149/2000 – art.20; legea cu privire la introducerea și scoaterea bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice nr.1569/2002 – art.10; ș.a.) în redacția în care este înaintată de către autori și solicităm să fie creat

un grup de lucru extins cu includerea reprezentanților sectorului asociativ de mediu, și să fie formulate alte propuneri care să corespundă principiilor de protecție a mediului, și să asigure dreptul constituțional la un mediu curat, și să se alinieze viziunilor de integrare europeană pe care și le-a trasat Guvernul Republicii Moldova.

Solicităm să fie examinată opțiunea privind trecerea la standardele de calitate pentru motoare și combustibil, începând cu Euro 3 sau Euro 4;

Să fie modificată procedura de calculare a drepturilor vamale și, în special, să se pună accentul pe emisiile motorului, așa cum este practicat în statele uniunii europene;

Să fie introduse modificări în Legea nr. 1540 privind plata pentru poluarea mediului cu introducerea plății pentru emisiile de poluanți de la sursele mobile, unde să fie stipulat că se plătește anual la verificarea tehnică a vehiculelor rutiere cu indicarea normativelor și a modului de calcul a plății pentru emisiile de poluanți.

Codul transporturilor rutiere trebuie să fie ajustat în vederea admiterii reglementării circulației pe străzi a anumitor tipuri de vehicule, conform deciziei Consiliului local sau al Administrației Naționale a Drumurilor, pentru drumurile naționale.

Au semnat:

1. A.O. „EcoContact”;
2. A.O. „Mișcarea Ecologică din Moldova”;
3. A.O. “Asociația Internațională a Păstrătorilor Râului "Eco-Tiras”;
4. Andrei Isac – expert independent de mediu;
5. A.O. „Asociația Jurnaliștilor de Mediu și Turism Ecologic din R. Moldova”;
6. A.O. „ADR ”Habitat”;
7. A.O. “BIOS”;
8. A.O. Centrul Informațional Tighina;
9. A.O. Moștenitorii;
10. A.O. Speranța;
11. A.O. Concordia;
12. A.O. Societatea Ecologică ”BIOTICA”;
13. A.O. "Calitatea Mediului”;
14. A.O. "Terra-1530”;
15. A.O. "Viitorul”;
16. A.O. AFPMDD;
17. A.O. „CASMED”;
18. Fundația pentru Educație și Dezvoltare – Moldova;
19. A.O. "Asociația Psihologilor Tighina”;
20. A.O. “Gutta-Club”;
21. A.O. “ADTM”;
22. A.O. ”CUTEZATORUL”;
23. A.O. “Societatea Pentru Protecția Păsărilor și a Naturii”;
24. A.O. „Centrul Tineretului SPECTRU”;
25. A.O. „Eco-Riscani”;
26. Asociația Patronală ”Alianta Lantului Valoric in Agricultura Ecologica din Moldova”;
27. A.O. ”Centrul Național de Mediu”;
28. A.O. “Mișcarea Ecologistă Urbană”;
29. A.O. “Mișcarea Ecologistă Stefan Vodă”;
30. A.O. “Eco-Sor”;