

TABEL DE CONCORDANȚĂ

Legislație comunitară: DIRECTIVA 2000/53/EC privind vehiculele scoase din uz

Legislația CE	Legislația națională	Observații
<p>Directiva nr. 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18/09/2000 privind vehiculele scoase din uz (JO. L 269, 21.10.2000, p.34)</p>	<p>Proiect de lege privind modalitatea de gestionare a vehiculelor și vehiculelor scoase din uz</p>	
<p>Modificată de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶M1 Decizia Comisiei 2002/525/CE de modificare a anexei II la Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 170, 29.06.2002, p. 0081 – 0084) ▶M2 Decizia Comisiei 2005/63/CE de modificare a anexei II la Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 25, 28.1.2005, p. 73) ▶M3 Decizia Comisiei 2005/438/CE de modificare a anexei II la Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 152, 15.6.2005, p. 19) ▶M4 Decizia Consiliului 2005/673/CE de modificare a anexei II la Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 168M , 21.6.2006, p. 365-368) ▶M5 Directiva 2008/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2008 de modificare a Directivei 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz, în ceea ce privește competențele de executare conferite Comisiei (JO L 81, 20.3.2008, p. 62-64) ▶M6 Decizia Comisiei 2008/689/CE de modificare a anexei II la Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 225, 23.8.2008, p. 10-13) ▶M 7 Directiva 2008/112/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 		

<p>decembrie 2008 de modificare a Directivelor 76/768/CEE, 88/378/CEE, 1999/13/CE ale Consiliului și a Directivelor 2000/53/CE, 2002/96/CE și 2004/42/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului, pentru a le adapta Regulamentului (CE) nr. 1272/2008 privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor (JO L 345, 23.12.2008, p. 68-74)</p> <p>►M8 Decizia 2010/115/UE de modificare a anexei II la Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 48, 25.2.2010, p. 12-16)</p> <p>►M9 Directiva 2011/37/UE a Comisiei din 30 martie 2011 de modificare a anexei II la Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 85 din 31 martie 2011.</p> <p>►M10 Directiva 2013/28/UE a Comisiei din 17 mai 2013 de modificare a anexei II la Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz</p>		
---	--	--

1	2	3	4	5
Art. 1	Prezenta directivă stabilește dispoziții care urmăresc în primul rând prevenirea formării de deșeuri de la vehiculele scoase din uz și, în plus, re folosirea, reciclarea și alte forme de recuperare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșeuri, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității tuturor operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor direct implicați în tratarea vehiculelor scoase din uz.	Proiect Lege Art. 1, alin. (1)	1. Prezenta lege stabilește măsuri care urmăresc prevenirea formării de deșeuri provenite de la vehiculele scoase din uz, reutilizarea, reciclarea și alte forme de valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșeuri, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor economici direct implicați în tratarea vehiculelor scoase din uz.	
Art. 2	1. "vehicul" înseamnă orice vehicul desemnat ca aparținând categoriilor M1 sau N1 definite la anexa IIA la Directiva 70/156/CEE și autovehiculele cu trei roți, astfel cum sunt definite în Directiva 92/61/CEE, cu excepția tricicletelor cu motor;	Proiect Lege Anexa 1	a) vehicul - orice vehicul aparținând categoriilor M1 sau N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 678/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de înlocuire a anexei II și de modificare a anexelor IV, IX și XI la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora precum și a sistemelor, componentelor	

			și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) precum și vehiculele cu trei roți cu excepția tricicliurilor motorizate, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehicule cu două sau trei roți și pentru cvadricicliuri;	
2. "vehicul scos din uz" înseamnă un vehicul care constituie un deșeu în sensul stabilit la articolul 1 litera (a) din Directiva 75/442/CEE;	Proiect Lege Anexa 1	b) vehicul scos din uz – un vehicul devenit deșeu, astfel cum e definit la punctul 9 din anexa nr. 1 la Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată;		
3. "producător" înseamnă fabricantul de vehicule sau importatorul profesional al unui vehicul într-un stat membru;	Proiect Lege Anexa 1	c) producător – fabricantul de vehicule sau importatorul profesional al unui vehicul într-un stat membru;		
4. "prevenire" înseamnă măsurile care urmăresc reducerea cantității de vehicule scoase din uz, de materiale și substanțe provenite de la acestea, precum și reducerea pericolului pe care îl prezintă acestea pentru mediu;	Proiect Lege Anexa 1	d) prevenire – măsurile care urmăresc reducerea cantității de vehicule scoase din uz, a materialelor și substanțelor provenite de la acestea, precum și reducerea pericolului pe care îl prezintă acestea pentru mediu;		
5. "tratare" înseamnă orice activitate desfășurată după ce vehiculul scos din uz a fost predat unei instalații pentru depoluare, dezmembrare, mărunțire, tăiere, recuperare sau pregătire pentru eliminare a deșeurilor rezultate de la tăiere, precum și restul operațiunilor efectuate pentru recuperarea și/sau eliminarea vehiculului scos din uz și a componentelor acestuia;	Proiect Lege Anexa 1	e) tratare – orice activitate desfășurată după ce vehiculul scos din uz a fost predat unui operator economic autorizat care desfășoară activități de depoluare, dezmembrare, tăiere, mărunțire, valorificare sau pregătire pentru eliminarea deșeurilor mărunțite, precum și orice altă operațiune efectuată în vederea valorificării și/sau eliminării vehiculelor scoase din uz și a componentelor lor;		
6. "refolosire" înseamnă orice operație prin care componentele vehiculelor scoase din uz sunt utilizate în același scop pentru care au fost concepute;	Proiect Lege Anexa 1	f) reutilizare – orice operațiune prin care componentele vehiculelor scoase din uz sunt utilizate în același scop pentru care au fost concepute;		
7. "reciclare" înseamnă re prelucrarea, într-un proces de producție a materialelor uzate în scopul original sau în alte scopuri, cu excepția recuperării energiei. Recuperarea energiei reprezintă utilizarea combustibililor uzați ca mijloc de generare a energiei prin incinerare directă cu sau fără alte deșeuri, dar	Proiect Lege Anexa 1	g) reciclare - re prelucrarea, într-un proces de producție a materialelor uzate în scopul original sau în alte scopuri, cu excepția recuperării energiei. Recuperarea energiei reprezintă utilizarea combustibililor uzați ca mijloc de generare a energiei prin incinerare directă cu sau fără alte deșeuri, dar cu recuperarea căldurii;		

	cu recuperarea căldurii;		
	8. "recuperare" înseamnă oricare dintre operațiile aplicabile menționate la anexa IIB din Directiva 75/442/CEE;	Proiect Lege Anexa 1	h) valorificare – oricare dintre operațiunile aplicabile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 211/2011, republicată;
	9. "eliminare" înseamnă oricare dintre operațiile aplicabile menționate la anexa IIA din Directiva 75/442/CEE;	Proiect Lege Anexa 1	i) eliminare – oricare dintre operațiunile prevăzute în anexa nr. 2 la Legea nr. 211/2011, republicată;
	10. "operatori economici" înseamnă producători, distribuitori, colectori, companii de asigurări auto, operatori care se ocupă cu dezmembrarea, tăierea, recuperarea, reciclarea și alți operatori care se ocupă cu tratarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv a componentelor și a materialelor acestora;	Proiect Lege Anexa 1	j) operatori economici – producătorii, distribuitorii, colectorii, companiile de asigurări auto, precum și operatorii care au ca obiect de activitate dezmembrarea, tăierea, mărunțirea, valorificarea, reciclarea și alți operatori care au ca obiect de activitate tratarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv a componentelor și a materialelor acestora;
	11. „substanță periculoasă” înseamnă orice substanță care îndeplinește criteriile pentru oricare dintre următoarele clase sau categorii de pericol menționate în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor (1): (a) clasele de pericol 2.1-2.4, 2.6 și 2.7, 2.8 tipurile A și B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 categoriile 1 și 2, 2.14 categoriile 1 și 2, 2.15 tipurile A-F; (b) clasele de pericol 3.1-3.6, 3.7 – efecte adverse asupra funcției sexuale și a fertilității sau asupra dezvoltării, 3.8 – alte efecte decât efectele narcotice, 3.9 și 3.10; (c) clasa de pericol 4.1; (d) clasa de pericol 5.1;	Proiect Lege Anexa 1	k) substanță periculoasă – orice substanță care îndeplinește criteriile pentru oricare dintre următoarele clase sau categorii de pericol prevăzute în anexa nr. I la Regulamentul (CE) nr. 1.272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor, de modificare și de abrogare a Directivelor 67/548/CEE și 1.999/45/CE, precum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1.907/2006: 1. clasele de pericol 2.1 - 2.4, 2.6 și 2.7, 2.8 tipurile A și B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 categoriile 1 și 2, 2.14 categoriile 1 și 2, 2.15 tipurile A - F; 2. clasele de pericol 3.1 - 3.6, 3.7 - efecte adverse asupra funcției sexuale și a fertilității sau asupra dezvoltării, 3.8 - alte efecte decât efectele narcotice, 3.9 și 3.10; 3. clasa de pericol 4.1; 4. clasa de pericol 5.1;
	12. aparat de tăiat" înseamnă orice instrument utilizat pentru tăierea în bucăți sau pentru	Proiect Lege Anexa 1	l) instalație de mărunțire a vehiculelor scoase din uz, - orice instalație utilizată pentru tăierea în bucăți sau pentru

	fragmentarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv în scopul obținerii de deșeuri de metal direct re folosibile;		fragmentarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv în scopul obținerii de resturi metalice direct reciclabile, sau după caz, direct reutilizabile;	
	13. "informații referitoare la dezmembrare" înseamnă toate informațiile necesare pentru tratarea corectă și sigură din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz. Acestea sunt puse la dispoziția instalațiilor de tratare autorizate de către fabricanții de vehicule și producătorii de componente sub forma unor manuale sau pe suport electronic (de exemplu, CD-ROM, servicii on-line)scopul obținerii de deșeuri de metal direct re folosibile;	Proiect Lege Anexa 1	m) informații referitoare la dezmembrare – toate informațiile necesare pentru tratarea corectă și sigură din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz. Aceste informații vor fi puse la dispoziția operatorilor economici autorizați pentru tratarea vehiculelor scoase din uz de către fabricanții de vehicule și producătorii de componente sub forma unor manuale sau pe suport electronic, cum ar fi CD-ROM, servicii on-line;	
Art. 3	1. Prezenta directivă se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz, inclusiv componentelor și materialelor acestora. Fără a prejudicia articolul 5, alineatul (4), al treilea paragraf, aceasta se aplică indiferent de modul în care vehiculul a fost întreținut sau reparat pe durata utilizării și indiferent dacă este echipat cu componentele furnizate de producător său cu alte componente a căror asamblare ca piese de rezervă sau de schimb este în conformitate cu deciziile comunitare sau naționale corespunzătoare.	Proiect Lege Art.1, alin. (2)	2. Prevederile prezentei legi se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz, inclusiv componentelor și materialelor acestora, cu respectarea prevederilor art. 8 alin. (3) fără a se ține seama de modul în care vehiculul a fost întreținut sau reparat pe toată durata utilizării acestuia și 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 naționale în domeniu.	
	2. Prezenta directivă se aplică fără a aduce atingere legislației comunitare și interne relevante existente, în special cu privire la standardele de siguranță, emisiile atmosferice și controlul zgomotului, precum și la protecția solului și a apei.	Proiect Lege Art. 1, alin. (3)	3. Prezenta lege se aplică cu respectarea legislației europene și naționale relevante în special cu privire la standardele de siguranță, emisiile în atmosferă și nivelul emisiilor de zgomot, precum și la cele referitoare la protecția solului și a apei.	
	3. Atunci când un producător produce sau importă doar vehicule care sunt exceptate de la aplicarea Directivei 70/156/CEE în temeiul articolului 8 alineatul (2) litera (a), statele membre pot excepta producătorul respectiv și vehiculele sale de la	Proiect Lege Art. 1, alin. (4)	4. Producătorii care fabrică sau importă numai vehicule cu destinație specială, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 678/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de înlocuire a anexei II și de modificare a anexelor IV, IX și XI la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European	

	aplicarea articolului 7 alineatul (4), și a articolelor 8 și 9 din prezenta directivă.		și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru), precum și vehiculele respective sunt exceptați de la aplicarea art. 5, art. 6, art. 7, art. 15 și art. 17 din prezenta lege	
	4. Vehiculele cu destinații speciale, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) litera (a) a doua liniuță din Directiva 70/156/CEE, sunt excluse de la aplicarea dispozițiilor articolului 7 din prezenta directivă.	Proiect Lege Art. 1, alin. (4)	4. Producătorii care fabrică sau importă numai vehicule cu destinație specială, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 678/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de înlocuire a anexei II și de modificare a anexelor IV, IX și XI la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru), precum și vehiculele respective sunt exceptați de la aplicarea art. 5, art. 6, art. 7, art. 15 și art. 17 din prezenta lege.	
	5. În cazul autovehiculelor cu trei roți se aplică numai articolul 5, alineatele (1) și (2) și articolul 6 din prezenta directivă.	Proiect Lege Art. 1, alin. (5)	5. Pentru vehiculele cu trei roți cu excepția triciclorilor motorizate astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehicule cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri se aplică numai prevederile art. 8, art.13 și art. 18 din prezenta lege.	
Art. 4	1. a) Pentru a promova prevenirea generării de deșeuri, statele membre încurajează în special: (a) fabricanții de vehicule, în colaborare cu producătorii de materiale și echipamente, să limiteze utilizarea substanțelor periculoase la vehicule și să le reducă, pe cât posibil, începând cu faza de proiectare, astfel încât să prevină în special eliberarea acestora în mediu, facilitând reciclarea și evitând nevoia de a elimina deșeuri periculoase;	Proiect Lege Art. 3, lit. a)	3. În scopul prevenirii apariției deșeurilor, fabricanții de vehicule, în colaborare cu fabricanții de componente și de materiale, sunt obligați să ia măsurile necesare, conform legislației în vigoare, pentru: a) limitarea și reducerea utilizării substanțelor 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 și materialelor, precum și pentru a evita necesitatea eliminării deșeurilor periculoase;	
	1. b) proiectarea și producerea de noi vehicule care țin seama în cea mai mare măsură și facilitează dezmembrarea, re folosirea, recuperarea și, în special, reciclarea vehiculelor scoase din uz, a componentelor și a materialelor acestora;	Proiect Lege Art. 3, lit. b)	b) proiectarea și producerea noilor vehicule cu luarea în considerare a posibilităților de dezmembrare, reutilizare și valorificare, în special prin reciclare, a componentelor și materialelor acestora;	

<p>1. c) fabricanții de vehicule, în colaborare cu producătorii de materiale și echipamente, să integreze o cantitate sporită de material reciclat în vehicule și în alte produse, pentru a dezvolta piețe de desfacere pentru materialele reciclate.</p>	<p>Proiect Lege Art. 3, lit. c)</p>	<p>c) integrarea unei cantități sporite de materiale reciclate în vehicule, în alte produse pentru dezvoltarea pieței pentru materialele reciclate.</p>	
<p>2. a) Statele membre se asigură că materialele și componentele vehiculelor introduse pe piață după 1 iulie 2003 nu conțin plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent decât în cazurile enumerate la anexa II în condițiile specificate</p>	<p>Proiect Lege Art 4 alin. (1),(2)</p>	<p>1. Materialele și componentele vehiculelor vor fi introduse pe piață numai dacă nu conțin plumb, mercur, cadmiu și crom hexavalent.</p> <p>2. Sunt exceptate de la prevederile alin. (1) materialele și componentele vehiculelor prevăzute în Anexa nr. 3, în condițiile specificate în această anexă.</p>	
<p>2. b) Anexa II se modifică în mod periodic, în funcție de progresul științific și tehnic, pentru ca:</p>	<p>Proiect Lege Art 23</p>	<p>Anexele nr. 1 – 4 fac parte integrantă din prezenta lege și se actualizează în funcție de progresul științific și tehnic, prin ordin al ministrului mediului, apelor și pădurilor.</p>	
<p>2. b) (i) după caz, să stabilească valorile concentrațiilor maxime până la care este tolerat nivelul substanțelor menționate la litera (a) în anumite materiale și componente ale vehiculelor;</p>		<p>Nu este aplicabilă.</p>	
<p>2. b) (ii) să excepteze anumite materiale și componente ale vehiculelor de la aplicarea dispozițiilor literei (a), dacă utilizarea acestor substanțe nu poate fi evitată;</p>		<p>Nu este aplicabilă.</p>	
<p>2. b) iii) să anuleze materiale și componente ale vehiculelor din anexa II, dacă utilizarea acestor substanțe poate fi evitată;</p>		<p>Nu este aplicabilă.</p>	
<p>2, b) iv) pe baza punctelor (i) și (ii) să desemneze acele materiale și componente ale vehiculelor care pot fi detașate înainte de continuarea tratării; acestea sunt etichetate sau identificate prin mijloace adecvate;</p>		<p>Nu este aplicabilă.</p>	
<p>Măsurile menționate la punctele (i)-(iv), destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de</p>		<p>Nu este aplicabilă.</p>	

	reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (3).			
	2. c) Comisia modifică anexa II pentru prima dată până la 21 octombrie 2001. În nici un caz, nici una dintre excepțiile enumerate aici nu sunt eliminate din anexă înainte de 1 ianuarie 2003.			Nu este aplicabilă.
Art. 5	<p>1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că:</p> <ul style="list-style-type: none"> - operatorii economici stabilesc sisteme pentru colectarea tuturor vehiculelor scoase din uz și, pe cât posibil din punct de vedere tehnic, a părților uzate înlăturate la repararea mașinilor pentru transport de persoane; - instalațiile de colectare de pe teritoriul lor sunt disponibile în mod corespunzător. 	Proiect Lege Art. 8 alin. (5) și (6)	<p>5. În scopul aplicării prevederilor alin. (1) al prezentului articol, producătorii și/sau distribuitorii de vehicule au obligația:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) să asigure, individual sau prin contracte cu operatorii economici autorizați să desfășoare activități de colectare a vehiculelor scoase din uz, minimum: <ul style="list-style-type: none"> i) un punct de colectare în fiecare județ; ii) un punct de colectare în fiecare oraș cu peste 100.000 de locuitori; iii) 6 puncte de colectare în municipiul București, câte unul în fiecare sector. b) să încheie un contract, cu cel puțin un operator economic autorizat, pentru tratarea vehiculelor scoase din uz a căror marcă o introduc pe piață, cu excepția vehiculelor scoase din uz prevăzute la alin. (4) și pentru acoperirea eventualelor costuri pentru atingerea obiectivelor prevăzute la art. 15 din prezenta lege în cazul în care nivelul costurilor de colectare și tratare al acestora depășesc veniturile obținute din vânzarea pieselor reutilizabile și a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora. <p>6. În cazul vehiculelor scoase din uz prevăzute la alin. (4), operatorii care desfășoară doar operații de colectare sau colectare și dezmembrare sunt obligați să încheie contract, cu cel puțin un operator economic autorizat, pentru tratarea vehiculelor scoase din uz colectate și pentru acoperirea diferențelor în cazul în care nivelul costurilor de tratare al acestora depășește veniturile obținute din vânzarea</p>	

		pieselor reutilizabile și/sau a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.	
2. Statele membre iau și măsurile necesare pentru a se asigura că toate vehiculele scoase din uz sunt transferate în instalațiile de tratare autorizate.	Proiect Lege Art. 18 pct. a) și b)	Persoanele fizice sau persoanele juridice deținătoare de vehicule scoase din uz au următoarele obligații: a) să nu depoziteze vehiculele scoase din uz ori componentele solide și/sau lichide ale acestora; b) să predea vehiculele scoase din uz operatorilor economici autorizați să desfășoare activități de colectare a vehiculelor scoase din uz sau direct operatorilor economici care sunt autorizați să efectueze operații de tratare a vehiculelor scoase din uz.	
3. Statele membre stabilesc un sistem care impune necesitatea prezentării unui certificat de distrugere pentru radierea unui vehicul scos din uz. Acest certificat este eliberat deținătorului și/sau proprietarului atunci când vehiculul scos din uz este transferat în instalațiile de tratare	Proiect Lege Art. 19, alin. (1), (2)	1. Radierea definitivă din circulație a vehiculului se realizează în condițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și 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 și tratării acestuia la operatorii economici autorizați.	
	Proiect Lege Art. 20, alin (1)	1. La preluarea vehiculului scos din uz operatorul economic autorizat pentru tratarea acestuia are obligația să emită certificatul de distrugere și să îl înmâneze ultimului deținător al vehiculului.	
Instalațiile de tratare care au obținut un permis în conformitate cu Articolul 6 au dreptul de a elibera un certificat de distrugere.	Proiect Lege Art. 20, alin. (1)	1. La preluarea vehiculului scos din uz operatorul economic autorizat pentru tratarea acestuia are obligația să emită certificatul de distrugere și să îl înmâneze ultimului deținător al vehiculului.	
Statele membre pot permite producătorilor,	Proiect Lege	4. Prin derogare de la prevederile alin. (1) în cazul	

<p>vânzătorilor și întreprinderilor de colectare ca, în numele unei instalații de tratare autorizate, să elibereze certificate de distrugere, cu condiția ca aceștia să garanteze că vehiculul scos din uz este transferat într-o instalație de tratare autorizată și să fie înregistrați la autoritățile publice.</p>	<p>Art. 20, alin. (4)</p>	<p>vehiculelor scoase din uz predate operatorilor economici care desfășoară numai activități de colectare, certificatele de distrugere sunt emise în numele unității de tratare cu care aceștia au contract, cu acordul scris al acestora și cu respectarea prevederilor legale în vigoare.</p>	
<p>Eliberarea certificatului de distrugere de către instalațiile de tratare sau de către vânzători sau întreprinderi de colectare, în numele unei instalații de tratare autorizate, nu îi îndreptățește pe aceștia să solicite rambursări financiare, cu excepția cazurilor în care acest lucru a fost stabilit în mod expres de statele membre.</p>	<p>Proiect Lege Art. 20, alin. (5)</p>	<p>5. Eliberarea certificatului de distrugere se face gratuit.</p>	
	<p>Proiect Lege Art. 8, alin. (3) și (4)</p>	<p>3. Pentru vehiculele scoase din uz, predarea la instalația de tratare a vehiculelor scoase din uz nu trebuie să implice niciun cost pentru ultimul deținător și/sau proprietar.</p> <p>4. Sunt exceptate de la aplicarea prevederilor alin. (3):</p> <p>a) vehiculele scoase din uz care nu mai conțin una sau mai multe componente esențiale, precum elemente ale trenului de rulare, șasiul, componente de baza ale motorului, elemente mari de caroserie, convertizorul catalitic sau sistemele electronice de control;</p> <p>b) vehiculele scoase din uz cărora li s-au adăugat deșeuri;</p> <p>c) vehiculele care au suferit avarii și ale căror componente esențiale prevăzute la lit. a) nu mai pot fi reutilizate sau pregătite pentru reutilizare;</p> <p>d) vehiculele scoase din uz care nu au fost înmatriculate permanent sau după caz nu au fost înregistrate în România;</p>	
<p>Statele membre care nu au un sistem de radiere la data intrării în vigoare a prezentei Directive stabilesc un sistem pe baza căruia autorităților competente li se prezintă un certificat de distrugere atunci când vehiculul scos din uz este transferat către o instalație de tratare și respectă prevederile prezentului</p>		<p>Nu este aplicabilă.</p>	

	<p>paragraf. Statele membre care aplică prezentul paragraf informează Comisia cu privire la motivele respective.</p>			
	<p>4. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că livrarea vehiculelor la o instalație de tratare autorizată în conformitate cu alineatul (3) nu induce nici un cost asupra deținătorului și/sau a proprietarului ca urmare a faptului că vehiculul nu are nici o valoare comercială sau are o valoare negativă. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii acoperă toate sau cea mai mare parte din costurile punerii în aplicare a acestei măsuri și/sau preiau vehiculele scoase din uz în aceleași condiții ca cele menționate la primul paragraf.</p>	<p>Proiect Lege Art. 8 alin. (1), (2), (3), (5) pct. b) și alin. (6)</p>	<p>1. Producătorii de vehicule au obligația de a asigura primirea de la ultimul deținător a vehiculelor pe care le-au introdus pe piață, atunci când acestea devin vehicule scoase din uz, și predarea acestora către operatori economici autorizați să desfășoare activități de tratare, cu respectarea prevederilor alin. (3).</p> <p>2. Prevederea prevăzută la alin. (1) se aplică și părților uzate care sunt înlăturate la repararea vehiculelor, devenite deșeuri, în măsura în care este posibil din punct de vedere tehnic.</p> <p>3. Pentru vehiculele scoase din uz, predarea la instalația de tratare a vehiculelor scoase din uz nu trebuie să implice niciun cost pentru ultimul deținător și/sau proprietar.</p> <p>5. În scopul aplicării prevederilor alin. (1) al prezentului articol, producătorii și/sau distribuitorii de vehicule au obligația:</p> <p>a) să asigure, individual sau prin contracte cu operatorii economici autorizați să desfășoare activități de colectare a vehiculelor scoase din uz, minimum:</p> <p>i) un punct de colectare în fiecare județ;</p> <p>ii) un punct de colectare în fiecare oraș cu peste 100.000 de locuitori;</p> <p>iii) 6 puncte de colectare în municipiul București, câte unul în fiecare sector.</p> <p>b) să încheie un contract, cu cel puțin un operator economic autorizat, pentru tratarea vehiculelor scoase din uz a căror marcă o introduc pe piață, cu excepția vehiculelor scoase din uz prevăzute la alin. (4) și pentru acoperirea</p>	

			<p>eventualelor costuri pentru atingerea obiectivelor prevăzute la art. 15 din prezenta lege în cazul în care nivelul costurilor de colectare și tratare al acestora depășesc veniturile obținute din vânzarea pieselor reutilizabile și a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.</p> <p>6. În cazul vehiculelor scoase din uz prevăzute la alin. (4), operatorii care desfășoară doar operații de colectare sau colectare și dezmembrare sunt obligați să încheie contract, cu cel puțin un operator economic autorizat, pentru tratarea vehiculelor scoase din uz colectate și pentru acoperirea diferențelor în cazul în care nivelul costurilor de tratare al acestora depășește veniturile obținute din vânzarea pieselor reutilizabile și/sau a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.</p>	
	<p>Statele membre pot stabili ca livrarea vehiculelor scoase din uz să nu fie în totalitate gratuită dacă vehiculul scos din uz nu conține componentele esențiale ale unui vehicul, în special motorul și caroseria, sau conține deșeuri care au fost adăugate vehiculului scos din uz.</p>	<p>Proiect Lege Art. 8 alin. (3), (4)</p>	<p>3. Pentru vehiculele scoase din uz, predarea la instalația de tratare a vehiculelor scoase din uz nu trebuie să implice niciun cost pentru ultimul deținător și/sau proprietar.</p> <p>4. Sunt exceptate de la aplicarea prevederilor alin. (3):</p> <p>a) vehiculele scoase din uz care nu mai conțin una sau mai multe componente esențiale, precum elemente ale trenului de rulare, șasiul, componente de baza ale motorului, elemente mari de caroserie, convertizorul catalitic sau sistemele electronice de control;</p> <p>b) vehiculele scoase din uz cărora li s-au adăugat deșeuri;</p> <p>c) vehiculele care au suferit avarii și ale căror componente esențiale prevăzute la lit. a) nu mai pot fi reutilizate sau pregătite pentru reutilizare;</p> <p>d) vehiculele scoase din uz care nu au fost înmatriculate permanent sau după caz nu au fost înregistrate în România;</p>	

	Comisia monitorizează periodic punerea în aplicare a primului paragraf pentru a se asigura că nu conduce la perturbarea pieței și, dacă este necesar, propune Parlamentului European și Consiliului o modificare a respectivului paragraf.		Nu este aplicabilă.	
	5/ Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că autoritățile competente recunosc și acceptă reciproc certificatele de distrugere eliberate în alte state membre în conformitate cu alineatul (3).	Proiect Lege Art. 20, alin (7)	7. Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, unitățile aflate în coordonare, subordonare ori sub autoritatea sa, Ministerul Afacerilor Interne, prin structurile specializate recunosc și acceptă certificatele de distrugere sau orice document echivalent al acestuia eliberate în alte state membre ale Uniunii Europene potrivit prevederilor Deciziei Comisiei 2002/151/CE privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu art. 5 alin. (3) din Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz.	
	În acest scop, se stabilesc cerințele minime pentru certificatul de distrugere. Această măsură destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (3).	Proiect Lege Art. 20, alin. (6)	Modelul certificatului de distrugere este prevăzut în Anexa nr. 4.	Cerintele minime ptr certificatul de distrugere sunt reglementate de Ordinul nr. 527 din 25/02/2005 care transpune Decizia Comisiei 2002/151/CE privind cerințe minime pentru emiterea certificatului de distrugere
		Proiect Lege Anexa 4	Model de Certificat de Distrugere Nr. <hr/> <hr/>	