

Legea nr. 212/2015 privind modalitatea de gestionare a vehiculelor și a vehiculelor scoase din uz

În vigoare de la 30 iulie 2015

Consolidarea din data de **11 decembrie 2019** are la bază [publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 554 din 27 iulie 2015](#)

Include modificările aduse prin următoarele acte: Ordin [1986/2016](#); Ordin [443/2018](#); L [203/2018](#).

Ultimul amendament în 24 august 2018.

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Art. 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.

(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.

(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.

(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 (Directiva-cadru), precum și vehiculele respective sunt exceptați de la aplicarea [art. 5-7](#), [art. 15](#) și [17](#).

(5) Pentru vehiculele cu 3 roți, cu excepția triciclurilor 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](#), [13](#) și [18](#).

Art. 2. - Semnificațiile termenilor specifici utilizați în prezenta lege sunt prevăzute în anexa [nr. 1](#).

Art. 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;
- 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;
- c)** integrarea unei cantități sporite de materiale reciclate în vehicule și în alte produse, în vederea dezvoltării

piețelor de desfacere pentru materialele reciclate.

Art. 4. - (1) Materialele și componentele vehiculelor vor fi introduse pe piață numai dacă nu conțin plumb, mercur, cadmiu și crom hexavalent.

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

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

Art. 5. - (1) Producătorii de vehicule, împreună cu fabricanții de componente sau de materiale, au obligația de a folosi standarde de codificare pentru componente și materiale pentru a facilita identificarea acelor componente și materiale care sunt adecvate pentru reutilizare și valorificare.

(2) Standardele menționate la alin. (1) sunt cele prevăzute în Decizia Comisiei 2003/138/CE de stabilire a standardelor de codificare a componentelor și a materialelor pentru vehicule în temeiul Directivei 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz.

Art. 6. - (1) Producătorii de vehicule și operatorii economici implicați în gestionarea vehiculelor scoase din uz sunt obligați să publice, după caz, în cartea tehnică, pe propriul site sau prin alte mijloace de informare informații privind:

a) proiectarea vehiculelor și a componentelor acestora din punctul de vedere al posibilităților de reciclare și valorificare a acestora;

b) modalitățile de tratare sigură din punctul de vedere al protecției mediului a vehiculelor scoase din uz, în special în ceea ce privește dezmembrarea și evacuarea tuturor fluidelor;

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

d) progresele realizate în domeniul valorificării și reciclării în scopul reducerii cantității de deșeuri eliminate, precum și pentru creșterea gradului de valorificare și reciclare.

(2) Producătorii de vehicule au obligația de a pune la dispoziția potențialilor cumpărători informațiile prevăzute la alin. (1). Datele generale referitoare la informațiile prevăzute la alin. (1) vor fi incluse în materialele promoționale utilizate la comercializarea noilor vehicule.

Art. 7. - (1) Fabricanții de componente pentru vehicule au obligația de a furniza operatorilor economici autorizați, care realizează dezmembrarea și/sau tratarea vehiculelor scoase din uz, gratuit, la cererea acestora, cu respectarea secretului industrial și comercial, potrivit Legii nr. 11/1991 privind combaterea concurenței neloiale, cu modificările și completările ulterioare, informațiile necesare privind dezmembrarea, depozitarea și testarea componentelor reutilizabile.

(2) Producătorii de vehicule au obligația de a furniza operatorilor economici autorizați, care realizează dezmembrarea și/sau tratarea vehiculelor scoase din uz, gratuit, la cererea acestora, informațiile privind dezmembrarea tipurilor noi de vehicule, în termen de cel mult 6 luni de la punerea pe piață a acestora.

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

Art. 8. - (1) Producătorii de vehicule au obligația de a asigura primirea de la ultimul deținător legal 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).

(2) Dispozițiile 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.

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

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

- a) vehiculele scoase din uz care nu mai conțin una sau mai multe componente esențiale, precum elemente ale trenului de rulare, șasiul, 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 deșeuri;
- c) vehiculele care au suferit avarii și ale căror componente esențiale 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 și/sau distribuitorii de vehicule au obligația:

a) să asigure, individual sau prin contracte cu operatorii economici autorizați să desfășoare activități de colectare a vehiculelor scoase din uz, minimum:

1. un punct de colectare în fiecare județ;
2. un punct de colectare în fiecare oraș cu peste 100.000 de locuitori;
3. 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](#), în cazul în care costurile de colectare și tratare a acestora depășesc veniturile obținute din vânzarea pieselor reutilizabile și a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.

(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 un contract, cu cel puțin un operator economic autorizat, pentru tratarea vehiculelor scoase din uz colectate și pentru acoperirea diferențelor, în cazul în care costurile de tratare a acestora depășesc veniturile obținute din vânzarea pieselor reutilizabile și/sau a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.

Art. 9. - Producătorii de vehicule au obligația:

a) să transmită anual, dar nu mai târziu de 31 decembrie a anului în curs, la solicitarea autorității publice centrale pentru protecția mediului, lista cu operatorii economici autorizați să desfășoare activități de tratare a vehiculelor scoase din uz cu care au semnat contract potrivit prevederilor [art. 8 alin. \(5\) lit. b\)](#) și 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 dispoziția publicului, pe propriul site și la punctele de vânzare a vehiculelor noi, listele prevăzute la lit. a).

Art. 10. - (1) Finanțarea colectării și tratării vehiculelor scoase din uz care conțin toate componentele esențiale prevăzute la [art. 8 alin. \(4\) lit. a\)](#), introduse pe piață de producătorii care și-au încetat activitatea, se asigură de către producătorii existenți, proporțional cu numărul de vehicule vândute în anul precedent, numai în cazul în care nivelul costurilor de colectare și tratare a vehiculelor scoase din uz depășește veniturile obținute din vânzarea pieselor reutilizabile și a materiilor prime secundare rezultate din tratarea acestora.

(2) Costurile de tratare și colectare a vehiculelor scoase din uz prevăzute la [alin. \(1\)](#), care se finanțează, nu pot depăși maximul costurilor de finanțare asigurat de producătorii existenți pe piață, potrivit contractelor încheiate conform prevederilor [art. 8 alin. \(5\)](#) pentru autovehiculele proprii având același an sau, după caz, aceeași perioadă de fabricație.

(3) Modalitatea de distribuire a finanțării pentru fiecare producător de vehicule existent pe piață se stabilește, în scopul atingerii obiectivelor de la [art. 1 alin. \(3\)](#), [art. 3, 5, 6](#), [art. 7 alin. \(2\) și \(3\)](#) și [art. 8 alin. \(5\) și \(6\)](#), prin acord încheiat în condițiile legii între autoritatea publică centrală pentru protecția mediului, producătorii de vehicule și operatorii economici care desfășoară activități de tratare a vehiculelor scoase din uz, precum și alți operatori economici interesați, 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 cerințe:

- a) acordurile au forță obligatorie pentru părțile semnatare;
- b) acordurile trebuie să specifice obiectivele cu termenele- limită respective;
- c) acordurile sunt publicate în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a, și sunt transmise Comisiei Europene;
- d) rezultatele obținute pe baza acordurilor sunt monitorizate regulat, sunt raportate autorităților competente și Comisiei Europene și sunt puse la dispoziția publicului, în conformitate cu condițiile stabilite în acestea;
- e) autoritățile 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 sancțiunile prevăzute la [art. 21 lit. b\)](#), pentru nerealizarea obligației respective.

Art. 11. - Operatorii economici care efectuează operațiuni de întreținere și reparații auto au obligația de a preda pentru reciclare, valorificare sau reutilizare materialele și piesele înlocuite, care constituie deșeuri, către operatorii economici autorizați, potrivit prevederilor legislației în vigoare.

Art. 12. - (1) Operatorii economici care desfășoară numai activități de colectare predau vehiculele scoase din uz operatorilor economici autorizați pentru tratarea vehiculelor scoase din uz, așa cum au fost preluate de la ultimul deținător legal/propietar, după caz.

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

(3) O copie de pe certificatul de distrugere, însoțită de nota prevăzută la [alin. \(2\)](#), va fi transmisă către operatorii economici autorizați pentru tratarea vehiculelor scoase din uz.

Art. 13. - (1) Operatorii economici care desfășoară activități de colectare, tratare, colectare și tratare a vehiculelor scoase din uz sunt obligați să solicite și să obțină autorizație/autorizație integrată de mediu emisă de autoritățile competente pentru protecția mediului, potrivit prevederilor legislației de protecție a mediului în vigoare.

(2) Operatorii economici care desfășoară activități de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz sunt obligați să solicite și să obțină autorizația/autorizația integrată de mediu prevăzută la [alin. \(1\)](#), precum și autorizația tehnică de funcționare și avizul de funcționare prevăzute la [art. 1 alin. \(4\) și \(5\)](#) din Ordonanța Guvernului [nr. 82/2000](#) privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 222/2003](#), cu modificările și completările ulterioare.

(3) Operatorii economici autorizați să desfășoare activități de colectare și tratare a vehiculelor scoase din uz sunt obligați să le stocheze, chiar și temporar, și să trateze vehicule scoase din uz potrivit prevederilor [art. 20](#) din [Legea nr. 211/2011](#) privind regimul deșeurilor, republicată, și conform cerințelor prevăzute în anexa [nr. 2](#), cu respectarea reglementărilor cu privire la sănătatea umană și mediu.

(4) Operatorii economici autorizați să desfășoare operații de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să îndeplinească obligațiile prevăzute în anexa [nr. 2](#).

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

(7) Operatorii economici autorizați să desfășoare numai activități de colectare sunt obligați să încheie un contract cu cel puțin un operator economic autorizat să desfășoare operații de tratare a vehiculelor scoase din uz și să predea acestora vehiculele scoase din uz colectate în maximum o lună de la data preluării lor.

(8) Respectarea cerințelor aplicabile prevăzute în anexa [nr. 2](#) reprezintă condiție pentru obținerea autorizației

de mediu prevăzute la [alin. \(1\)](#), respectiv pentru desfășurarea activității.

(9) Autoritatea publică județeană pentru protecția mediului poate acorda derogări potrivit prevederilor [art. 35](#) din Legea nr. 211/2011, republicată, numai pentru operațiile de valorificare a deșeurilor provenite de la vehicule scoase din uz după tratarea acestora potrivit prevederilor pct. 3 din anexa [nr. 2](#) și numai în baza unei inspecții efectuate înainte de înregistrare.

(10) Inspecția prevăzută la [alin. \(9\)](#) verifică:

- a)** tipul și cantitățile de deșeuri tratate;
- b)** cerințele tehnice generale ce trebuie respectate;
- c)** măsurile de siguranță ce trebuie luate.

(11) Inspecția prevăzută la [alin. \(9\)](#) se efectuează o dată pe an, în scopul realizării obiectivelor prevăzute la [art. 20](#) din Legea nr. 211/2011, republicată.

(12) Pentru derogările acordate, autoritatea publică centrală pentru protecția mediului, prin Agenția Națională pentru Protecția Mediului, informează Comisia Europeană în legătură cu rezultatele inspecției prevăzute la [alin. \(9\)](#).

Art. 14. - Operatorii economici care efectuează operații de tratare a vehiculelor scoase din uz pot introduce sisteme de management de mediu certificate, prin mecanisme de acordare a sprijinului financiar nerambursabil și de la bugetul de stat, potrivit legislației naționale în vigoare privind sprijinul financiar.

Art. 15. - Începând cu data intrării în vigoare a prezentei legi, operatorii economici autorizați să desfășoare activități de tratare a vehiculelor scoase din uz sunt obligați să asigure, pentru toate vehiculele scoase din uz preluate în vederea tratării, realizarea următoarelor obiective:

- a)** reutilizarea și valorificarea a cel puțin 95% din masa medie pe vehicul și an;
- b)** reutilizarea și reciclarea a cel puțin 85% din masa medie pe vehicul și an.

Art. 16. - **(1)** În cazul vehiculelor scoase din uz pentru care s-a emis un certificat de distrugere în România și ale căror materiale și componente au fost livrate intracomunitar către alt stat membru al Uniunii Europene sau altă țară terță pentru tratare ulterioară, acea tratare va fi atribuită României în scopul calculării obiectivelor, dacă există dovada că reciclarea și/sau valorificarea au loc în condiții echivalente cu cele prevăzute de legislația europeană în domeniu.

(2) Vehiculele scoase din uz pentru care un alt stat membru al Uniunii Europene sau altă țară terță a emis un certificat de distrugere și care sunt importate în România pentru reciclare și/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 și/sau al materialelor și componentelor acestora spre țări terțe se aplică prevederile Regulamentului (CE) [nr. 1.013/2006](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 17. - **(1)** În scopul monitorizării atingerii obiectivelor prevăzute la [art. 15](#), operatorii economici care desfășoară activități de colectare, respectiv tratare a vehiculelor scoase din uz au obligația de a raporta autorităților județene pentru protecția mediului datele și informațiile cu privire la îndeplinirea obiectivelor de reutilizare, reciclare și valorificare.

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

(3) La solicitarea autorităților pentru protecția mediului, operatorii economici prevăzuți la [alin. \(1\)](#) au obligația de a dovedi, prin documente, corectitudinea datelor raportate.

(4) Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne va furniza anual Agenției Naționale pentru Protecția Mediului informații privitoare la:

- a)** parcul auto privind categoria M1, exceptând vehiculele cu destinații speciale;

- b) parcul auto privind categoria N1, exceptând vehiculele cu destinații speciale;
- c) înmatriculările vehiculelor noi din categoria M1, exceptând vehiculele cu destinații speciale;
- d) înmatriculările vehiculelor noi din categoria N1, exceptând vehiculele cu destinații speciale;
- e) înmatriculările vehiculelor second-hand din categoria M1, exceptând vehiculele cu destinații speciale;
- f) înmatriculările vehiculelor second-hand din categoria N1, exceptând vehiculele cu destinații speciale;
- g) radiatorile, în urma dezmembrării, ale vehiculelor din categoria M1, exceptând vehiculele cu destinații speciale;
- h) radiatorile, în urma dezmembrării, ale vehiculelor din categoria N1, exceptând vehiculele cu destinații speciale.

(5) La interval de 3 ani, Agenția Națională pentru Protecția Mediului întocmește și transmite Comisiei Europene un raport privind punerea în aplicare a dispozițiilor prezentei legi, în baza 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 Directivei [2000/53/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, în scopul elaborării unei baze de date privind vehiculele scoase din uz și tratarea acestora.

(6) Raportul prevăzut la alin. (5) conține informații relevante referitoare la posibilele modificări în structura comercializării autovehiculelor și în sectoarele de colectare, dezmembrare, mărunțire, valorificare și reciclare, care pot duce la perturbarea concurenței dintre sau în interiorul statelor membre ale Uniunii Europene, și este înaintat Comisiei Comunităților Europene în termen de 9 luni de la sfârșitul perioadei de 3 ani pe care o acoperă.

Art. 18. - 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.

Art. 19. - (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.

Art. 20. - (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.

(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 și 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 aparțin 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, însoțit de actul notarial de împuternicire;
- c) în cazul vehiculelor scoase din uz care aparțin unei persoane juridice, documentul de identitate al persoanei delegate să efectueze predarea vehiculului și delegația din partea societății deținătoare 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 unităților administrativ-teritoriale și trecute în proprietatea unităților administrativ-teritoriale de pe a căror rază au fost ridicate potrivit Legii nr. [421/2002](#) privind regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare.

(4) Prin excepție de la prevederile [alin. \(1\)](#), în cazul vehiculelor scoase din uz predate operatorilor economici care desfășoară numai activități de colectare, certificatele de distrugere sunt emise de aceștia în numele unității de tratare cu care au contract, cu acordul scris al unității de tratare și 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 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 acestora, eliberate în alte state membre ale Uniunii Europene potrivit prevederilor Deciziei [2002/151/CE](#) a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu articolul 5 [alineatul \(3\)](#) din Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz.

Art. 21. - Încălcarea prevederilor dispozițiilor prezentei legi constituie contravenții, dacă nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să fie considerate infracțiuni, și se sancționează după cum urmează:

a) cu amendă de la 25.000 lei la 50.000 lei, în cazul nerespectării de către fabricanții de vehicule și fabricanții de componente și de materiale a obligațiilor prevăzute la [art. 3](#);

b) cu amendă de la 20.000 lei la 30.000 lei, în cazul nerespectării de către operatorii economici a obligațiilor prevăzute la [art. 4 alin. \(1\)](#) și [art. 5](#), precum și al nerespectării de către operatorul economic a obligațiilor 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 implicați în gestionarea vehiculelor scoase din uz, fabricanții de componente pentru vehicule, operatorii economici autorizați pentru tratarea vehiculelor scoase din uz, operatorii economici care desfășoară activități de colectare a vehiculelor scoase din uz a obligațiilor prevăzute la [art. 6, 7](#) și [art. 20 alin. \(1\), \(4\) și \(5\)](#);

d) cu amendă de la 40.000 lei la 50.000 lei, în cazul nerespectării de către producătorii și/sau distribuitorii de vehicule a obligațiilor 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 autorizați să desfășoare activități de colectare, respectiv tratare a vehiculelor scoase din uz a obligațiilor prevăzute la [art. 9, 15](#) și [art. 17 alin. \(1\) și \(3\)](#);

f) cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, în cazul nerespectării de către operatorii economici care efectuează operațiuni de întreținere și reparații auto a obligațiilor prevăzute la [art. 11](#);

g) cu amendă de la 1.000 lei la 2.000 lei, pentru persoanele fizice, și de la 20.000 lei la 40.000 lei, pentru persoanele juridice, în cazul nerespectării de către operatorii economici care efectuează operațiuni de colectare, colectare și tratare, tratare, de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz a obligațiilor prevăzute la [art. 13 alin. \(1\) - \(7\)](#), precum și a cerințelor minime prevăzute în anexa [nr. 2](#);

h) cu amendă de la 2.000 lei la 5.000 lei, pentru persoane fizice, și de la 10.000 lei la 20.000 lei, pentru persoane juridice, în cazul nerespectării de către persoanele fizice sau persoanele juridice deținătoare de vehicule scoase din uz a obligațiilor prevăzute la [art. 18](#).

Art. 22. - **(1)** Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către personalul Gărzii Naționale 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 eonstatator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul verbal.~~

(3) Contravențiilor prevăzute la [art. 21](#) le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului [nr. 2/2001](#) privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea [nr. 180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare.

Art. 23. - Autorizațiile 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 și se actualizează, în funcție de progresul științific și tehnic, prin ordin al ministrului mediului, apelor și pădurilor.

Art. 25. - La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă:

a) Hotărârea Guvernului [nr. 2.406/2004](#) privind gestionarea vehiculelor și a vehiculelor scoase din uz, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 32 din 11 ianuarie 2005, cu modificările și completările ulterioare;

b) Ordinul ministrului mediului și gospodăririi apelor, al ministrului administrației și internelor și al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului [nr. 87/527/411/2005](#) privind aprobarea modelului și a condițiilor de emiteră 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 și gospodăririi apelor și al ministrului economiei și comerțului [nr. 1.224/722/2005](#) pentru aprobarea [Procedurii](#) și condițiilor de autorizare a persoanelor juridice în vederea preluării responsabilității privind realizarea obiectivelor anuale de reutilizare, reciclare și valorificare energetică a vehiculelor scoase din uz, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.178 din 27 decembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare;

d) Ordinul ministrului mediului și gospodăririi apelor [nr. 625/2007](#) privind aprobarea Metodologiei pentru urmărirea realizării de către operatorii economici a obiectivelor prevăzute la [art. 15 alin. \(1\) și \(2\)](#) 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 Directiva [2000/53/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene, seria L, nr. 269 din 21 octombrie 2000, amendată de Decizia Comisiei [2002/525/CE](#) din 27 iunie 2002 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. 170 din 29 iunie 2002; Decizia [2005/63/CE](#) a Comisiei din 24 ianuarie 2005 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. 25 din 28 ianuarie 2005; Decizia [2005/438/CE](#) a Comisiei din 10 iunie 2005 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. 152 din 15 iunie 2005; Decizia [2005/673/CE](#) a Consiliului din 20 septembrie 2005 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. 254 din 30 septembrie 2005; Decizia [2008/689/CE](#) a Comisiei din 1 august 2008 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. 225 din 23 august 2008; Directiva [2008/33/CE](#) 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, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 81 din 20 martie 2008; Directiva [2008/112/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 16 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. 1.272/2008](#) privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și a amestecurilor, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 345 din 23 decembrie 2008; Decizia [2010/115/UE](#) a Comisiei din 23 februarie 2010 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. 48 din 25 februarie 2010; 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, și 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, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 135 din 22 mai 2013, precum și Decizia [2002/151/CE](#) a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat potrivit prevederilor art. 5 [alin. \(3\)](#) din Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene, seria L, nr. 50 din 21 februarie 2002.

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor [art. 75](#) și ale [art. 76 alin. \(2\)](#) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI
DEPUTAȚILOR
VALERIU-ȘTEFAN ZGONEA

PREȘEDINTELE SENATULUI
CĂLIN-CONSTANTIN-ANTON POPESCU-
TĂRICEANU

București, 21 iulie 2015.

Nr. 212.

ANEXA Nr. 1

În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

- 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, precum și vehiculele cu trei roți, cu excepția triciclurilor motorizate, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [nr. 168/2013](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013;
- b)** vehicul scos din uz - un vehicul devenit deșeu, astfel cum e definit la pct. 9 din anexa [nr. 1](#) la 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 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;
- 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;
- f)** reutilizare - orice operațiune prin care componentele vehiculelor scoase din uz sunt utilizate în același scop pentru care au fost concepute;
- g)** reciclare - reprelucrarea, 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;
- h)** valorificare - oricare dintre operațiunile aplicabile prevăzute în anexa [nr. 3](#) la Legea [nr. 211/2011](#), republicată;
- i)** eliminare - oricare dintre operațiunile prevăzute în anexa [nr. 2](#) la Legea [nr. 211/2011](#), republicată;
- 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;
- k)** substanță periculoasă - orice substanță care îndeplinește 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 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;

l) shredder/instalație de tocare și 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 resturi metalice direct reciclabile sau, după caz, direct reutilizabile;

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;

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

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

p) certificat de distrugere - documentul eliberat ultimului deținător al vehiculului scos din uz de către operatorii economici autorizați 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 și în baza căruia este obligatorie radierea din circulație a vehiculului;

q) acord - acordul încheiat între autoritățile publice competente și reprezentanții sectoarelor economice implicate, deschis tuturor partenerilor care doresc să se conformeze condițiilor acordului, în vederea atingerii obiectivelor prevăzute în prezenta lege;

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

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

ș) deținător - deținător mandatat de proprietarul vehiculului pentru folosința 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 autorizați să desfășoare activități de colectare și/sau tratare.

ANEXA Nr. 2

CERINȚE MINIME

necesar a fi îndeplinite de către unitățile de colectare și de cele de tratare a vehiculelor scoase din uz, în scopul minimizării impactului asupra mediului, al colectării, dezmembrării și reciclării vehiculelor scoase din uz, precum și al eliminării în condiții de siguranță pentru mediu și sănătate umană a deșeurilor rezultate

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

a) suprafețe impermeabile pentru zonele adecvate, prevăzute cu sisteme de colectare a scurgerilor, decantoare

și dispozitive de curățare-degresare;

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

c) operațiile de depozitare trebuie efectuate fără a deteriora piesele de schimb și componentele care conțin lichide sau care sunt recuperabile.

2. Cerințe care trebuie îndeplinite de unitățile de colectare a vehiculelor scoase din uz:

a) unitățile de colectare a vehiculelor scoase din uz nu au dreptul să trateze vehiculele scoase din uz, în mod special în ceea ce privește evacuarea fluidelor și dezmembrarea acestora. Acestea trebuie să încheie contracte cu unitățile de tratare a vehiculelor scoase din uz în ceea ce privește perioadele de preluare a vehiculelor, în scopul evitării prejudiciilor produse mediului de stocarea prelungită a acestora și al evitării blocării activității de colectare. Aceste prevederi nu se aplică operatorilor economici care sunt autorizați să desfășoare activități de colectare și tratare a vehiculelor scoase din uz;

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

c) este interzisă stocarea vehiculelor unul peste altul, precum și așezate pe una dintre părțile laterale sau pe plafon. Vehiculele trebuie stocate în așa fel încât să se evite orice prejudiciu ce ar putea fi adus componentelor care conțin fluide sau părților ușor demontabile din sticlă cum ar fi, dar fără a se limita la: parbrizul, luneta sau geamurile laterale;

d) suprafața pentru colectare trebuie împărțită într-o suprafață unde vehiculele scoase din uz sunt predate de către deținători și o suprafață pentru stocarea temporară a acestora în vederea predării către unitățile de tratare a vehiculelor scoase din uz. Această ultimă suprafață trebuie să fie impermeabilă, protejată împotriva scurgerilor de ulei mineral, potrivit reglementărilor legale în vigoare, și să fie prevăzută, în mod obligatoriu, cu sisteme de colectare a scurgerilor, decantoare și dispozitive de curățare-degresare;

e) deținerea echipamentelor necesare transportării vehiculelor la unitățile de tratare a vehiculelor scoase din uz, ținându-se seama de faptul că vehiculele scoase din uz colectate nu mai au drept de circulație pe drumurile publice odată cu emiterea certificatului de distrugere și implicit cu radierea din circulație;

f) sunt obligatorii deținerea rezervoarelor de depozitare adecvate pentru depozitarea separată a lichidelor vehiculelor scoase din uz și stocarea în condiții corespunzătoare a substanțelor pentru tratarea și neutralizarea oricărui posibil scurgeri de fluide;

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

h) unitatea de colectare trebuie să aibă o capacitate adecvată de prevenire și 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 și orele de funcționare ale unității;

k) toate vehiculele scoase din uz, colectate de la ultimul deținător, precum și cele care urmează să fie transferate către unitățile de tratare a vehiculelor scoase din uz vor fi evidențiate în scris într-un registru de operare. În plus, vor fi înregistrate următoarele informații:

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

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

3. pentru persoanele juridice - copii ale documentelor de identitate ale persoanelor delegate de societățile deținătoare 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 și avarii incluzând cauzele și măsurile de remediere a acestora.

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

3. Cerințe pentru unitățile de tratare a vehiculelor scoase din uz:

a) zona de lucru trebuie să fie împărțită în:

1. zona de livrare, respectiv zona de primire și 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 părților reutilizabile care nu conțin fluide;
7. zona de stocare a părților reutilizabile care conțin fluide;
8. zona de stocare a deșeurilor solide pentru reciclare/valorificare energetică/eliminare;
9. zona de stocare a deșeurilor 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 operațiune;
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, și să fie prevăzute cu sisteme de colectare a scurgerilor, decantoare și dispozitive de curățare-degresare;

c) pe durata depozitării, înaintea depoluării și dezmembrării, este interzisă stocarea vehiculelor așezate pe una dintre părțile 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 conțin fluide;

d) în zonele în care se realizează depoluarea, dezmembrarea, stocarea fluidelor și a părților care conțin fluide, precum și compactarea, trebuie luate măsuri pentru a se asigura evitarea degradării deșeurilor valorificabile;

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

f) operatorii au obligația de a ține un registru de evidență a operațiunilor de tratare a vehiculelor scoase din uz;

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

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

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

j) în vederea reducerii oricărui impact negativ asupra mediului, vehiculele scoase din uz sunt dezmembrate înainte de tratare sau de alte operații 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 și componentele periculoase sunt înlăturate selectiv pentru a nu contamina deșeurile provenite de la shredder, urmând ca operatorii unităților de tratare a vehiculelor scoase din uz să efectueze cu prioritate următoarele operațiuni de depoluare: îndepărtarea acumulatorilor; demontarea rezervorului de combustibil lichid sau gazos de către personalul autorizat, conform instrucțiunilor producătorului; tratarea componentelor pirotehnice, fie prin dezmembrare și eliminare conform instrucțiunilor producătorului, fie prin detonare, pentru a le face inofensive, atât timp cât sunt instalate pe vehicule; îndepărtarea pe cât posibil a tuturor componentelor conținând mercur;

l) Înaintea oricărei tratări operatorii unităților de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să îndepărteze de pe vehicule, să colecteze și să stocheze selectiv următoarele materiale și componente periculoase, pentru a nu contamina deșeurile provenind de la vehiculele scoase din uz, produse de mașina de mărunțit: combustibilul, inclusiv gazul lichefiat, lichidul de răcire, lichidul de frână, agentul frigorific din instalația de aer condiționat, antigetul, condensatoare ce conțin PCB/PCT, uleiul de motor, uleiul de cutie de viteze, de transmisie, uleiul hidraulic și cel utilizat în amortizoare, orice alte lichide conținute de vehiculul scos din uz, cu excepția cazului când acestea sunt necesare pentru reutilizarea componentelor pe care le conțin. Componentele și materialele care prezintă riscuri pentru pânza freatică și pentru apele de suprafață sunt depozitate pe suprafețe acoperite și impermeabilizate;

m) operatorii economici autorizați pot îndeplini cerințele legate de depoluarea și tratarea vehiculelor scoase din uz și prin utilizarea de instalații de depoluare mobile, cu respectarea dispozițiilor prevăzute la pct. 2 lit. a);

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

o) unitățile de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să dețină containere adecvate pentru stocarea bateriilor, cu neutralizare electrolică în același spațiu sau în altă parte, și containere adecvate pentru stocarea filtrelor și a condensatoarelor care conțin PCB/PCT;

p) unitățile de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să dețină 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 condiționat și orice alte lichide conținute de vehiculul scos din uz;

Tratare pentru promovarea reciclării

q) Înaintea oricărei tratări ulterioare, operatorii unităților de tratare a vehiculelor scoase din uz trebuie să îndepărteze selectiv următoarele substanțe, materiale și componente periculoase, pentru a nu contamina deșeurile provenind de la vehiculele scoase din uz, produse de mașina de mărunțit: componentele potențial periculoase indicate de producători, suspensiile, dacă nu au fost golite de fluide, componentele conținând azbest, componentele conținând mercur, cum ar fi întrerupătoarele, în măsura în care este posibil, componentele și materialele care conțin cadmiu, plumb, crom hexavalent, substanțele care nu au legătură cu vehiculele scoase din uz;

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

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

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

1. convertoare catalitice;

2. greutate de echilibrare;

3. jante de aluminiu;

4. lunetă, parbriz și geamuri laterale;

5. anvelope;

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

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

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

t) componentele și substanțele obținute din vehiculele scoase din uz trebuie să fie reciclate sau reutilizate într-o măsură cât mai mare, acordându-se prioritate reutilizării. În măsura posibilităților tehnice și financiare, lichidul de frână, uleiurile hidraulice, lichidul de răcire și agentul frigorific din instalația de aer condiționat trebuie să fie reciclate. Deșeurile care vor fi reciclate trebuie să fie depozitate separat de deșeurile care urmează să fie eliminate;

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

Documente

u) operatorii unităților de tratare a vehiculelor scoase din uz au obligația de a ține un registru de operare înseriat și numerotat, în care se vor menționa datele de identificare a vehiculelor, operațiile de evacuare a fluidelor, reutilizarea și reciclarea materialelor, materialele valorificate energetic, alte tratamente aplicate unor componente;

v) registrul de operare va conține și toate datele esențiale privind funcționarea unității, care rezultă din principiile de transparență și trasabilitate în ceea ce privește gestionarea ecologică și rațională a vehiculelor scoase din uz, respectiv:

1. copii ale certificatelor de distrugere;
2. inventarele și locațiile, pe tipuri și cantități, ale tuturor substanțelor, materialelor și componentelor rezultate în urma operațiunilor de depoluare și tratare a vehiculelor scoase din uz;
3. evidența tuturor deșeurilor reciclate sau eliminate, precum și informații privind componentele reutilizate;
4. informații privind fluxurile de deșeuri din alte domenii de activitate ale unității, care vor fi eliminate împreună cu fluxurile de deșeuri rezultate de la gestionarea vehiculelor scoase din uz;
5. probleme în funcționare, cauzele acestora și măsurile luate pentru soluționarea acestora.

ANEXA Nr. 3

LISTA

materialelor și componentelor exceptate de la aplicarea prevederilor art. 4 alin. (1) din Legea nr. 212/2015 privind modalitatea de gestionare a vehiculelor și a vehiculelor scoase din uz

Într-un material omogen se tolerează o concentrație maximă de plumb, crom hexavalent și, respectiv, mercur de până la 0,1% în greutate și o concentrație maximă de cadmiu de până la 0,01% în greutate.

Piese de schimb puse pe piață după 1 iulie 2003 care sunt folosite pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2003, cu excepția maselor de echilibrare pentru roți, a periilor de grafit pentru motoare electrice și a garniturilor de frână, sunt exceptate de la dispozițiile art. 4 alin. (1) din Legea nr. 212/2015 privind modalitatea de gestionare a vehiculelor și a vehiculelor scoase din uz.

Materiale și componente	Domeniul de aplicare și data de expirare a exceptării	Se etichetează sau se identifică potrivit prevederilor art. 4 alin. (3) din Legea nr. 212/2015.
Plumbul ca element de aliere		
1(a). Oțel pentru prelucrări mecanice și componente din oțel galvanizate la cald în loturi, cu conținut de plumb de până la 0,35% în greutate		

1(b). Table din oțel galvanizate continuu, cu conținut de plumb de până la 0,35% în greutate	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
2(a). Aluminiiu pentru prelucrări mecanice, cu conținut de plumb de până la 2% în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2005	
2(b). Aluminiiu cu conținut de plumb de până la 1,5% în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
2(c)(i). Aliaje de aluminiiu pentru prelucrări mecanice, cu conținut de plumb de până la 0,4% în greutate	(1)	
2(c)(ii). Aliaje de aluminiiu care nu sunt incluse la punctul 2(c)(i), cu conținut de plumb de până la 0,4% în greutate (1a)	(2)	
3. Aliaje de cupru cu conținut de plumb de până la 4% în greutate	(1)	
4(a). Carcase de lagăr și buceșe	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
4(b). Carcase de lagăr și buceșe în motoare, transmisii și compresoare de aer condiționat	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2011	
Plumb și compuși ai plumbului în componente		
5(a). Plumbul din bateriile sistemelor de înaltă tensiune (2a), care sunt utilizate numai pentru propulsie în vehiculele din categoriile M1 și N1	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2019 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
5(b). Plumbul din bateriile destinate altor aplicații decât cele incluse la pct. 5(a)	(1)	X
6. Amortizoare de vibrații	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
7(a). Agenți de vulcanizare și stabilizatori pentru elastomerii utilizați în furtunurile de frână, furtunurile pentru combustibil, furtunurile pentru ventilare și piesele din elastomeri/metal ale șasiului și ale suporturilor motorului	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2005	
7(b). Agenți de vulcanizare și stabilizatori pentru elastomerii utilizați în furtunurile de frână, furtunurile pentru combustibil, furtunurile pentru ventilare, piesele din elastomeri/metal ale șasiului și ale suporturilor motorului, cu conținut de plumb de până la 0,5% în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2006	
7(c). Lianți pentru elastomerii utilizați în aplicații de transmisie, cu conținut de plumb de până la 0,5 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe	

	piață înainte de 1 iulie 2009	
8(a). Plumbul din aliajele de sudură pentru lipirea componentelor electrice și electronice pe plăcile de circuite electronice și plumbul din finisajele de pe bornele componentelor, altele decât condensatorii electrolitici cu aluminiu, de pe contactele componentelor și de pe plăcile de circuite electronice	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽⁴⁾
8(b). Plumbul din aliajele de sudură utilizate în aplicații electrice, altele decât sudura pe plăcile de circuite electronice sau pe sticlă	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2011 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽⁴⁾
8(c). Plumbul din finisajele de pe bornele condensatorilor electrolitici cu aluminiu	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2013 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽⁴⁾
8(d). Plumbul utilizat la sudura pe sticlă în senzori de flux de masă de aer	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2015 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽⁴⁾
8(e). Plumbul din aliajele de sudură cu temperatură ridicată de topire (și anume aliajele de plumb cu conținut de plumb de cel puțin 85% în greutate)	(3)	X ⁽⁴⁾
8(f)(a). Plumbul din sistemele conforme de conectori cu pini	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2017 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽⁴⁾
8(f)(b). Plumbul din sistemele conforme de conectori cu pini, altele decât aria de joncțiune a conectorilor cablurilor vehiculului	(3)	X ⁽⁴⁾
8(g). Plumbul din aliajele de sudură utilizate pentru realizarea unei conexiuni electrice viabile între purtător și pastila semiconductoră în capsulele de circuite integrate tip Flip Chip	(3)	X ⁽⁴⁾
8(h). Plumbul din aliajele de sudură utilizate pentru fixarea disipatorilor de căldură la radiator în ansamblurile de semiconductori de putere cu un cip cu zona de proiecție de cel puțin 1 cm ² și densitatea curentului nominal de cel puțin 1 A/mm ² de suprafață din siliciu a cipului	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și, după această dată, ca piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽⁴⁾
8(i). Plumbul din aliajele de lipit utilizate în aplicații electrice pe sticlă, cu excepția lipirii pe sticlă laminată	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și, după această dată, ca piese de schimb pentru aceste vehicule	X ⁽⁴⁾
8(j). Plumbul din aliajele de lipit utilizate pe sticlă laminată	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2020 și, după această dată, ca	X ⁽⁴⁾

	piese de schimb pentru aceste vehicule	
9. Scaune de supapă	Ca piese de schimb pentru tipurile de motoare proiectate înainte de 1 iulie 2003	
10(a). Componente electrice și electronice care conțin plumb, inserate în sticlă sau materiale ceramice, în matrice de sticlă sau de ceramică, în materiale vitroceramice sau în matrice vitroceramică Această exceptare nu se referă la utilizarea plumbului în: - sticla becurilor și glazura bujiilor; - materialele ceramice dielectrice ale componentelor de la pct. 10(b), 10(c) și 10(d).		X ⁽⁵⁾ (pentru alte componente decât cele piezoelectrice din motoare)
10(b). Plumbul din materialele ceramice dielectrice de tip PZT ale condensatorilor care fac parte din circuite integrate sau din semiconductori discreți		
10(c). Plumbul din materialele ceramice dielectrice ale condensatorilor cu o tensiune nominală mai mică de 125 V c.a. sau 250 V c.c.	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
10(d). Plumbul din materialele ceramice dielectrice ale condensatorilor care compensează deviațiile legate de temperatură ale senzorilor din sistemele sonar cu ultrasunete	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2017 și, după această dată, ca piese de schimb pentru aceste vehicule	
11. Inițiatori pirotehnici	Vehicule omologate înainte de 1 iulie 2006 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
12. Materiale termoelectrice care conțin plumb, utilizate în aplicații electrice la vehicule pentru reducerea emisiilor de CO ₂ prin recuperarea căldurii gazelor de eșapament	Vehicule omologate înainte de 1 ianuarie 2019 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
Crom hexavalent		
13(a). Acoperiri anticorozive	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2007	
13(b). Acoperiri anticorozive pentru ansamblurile șurub-piuliță ale șasiului	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
14. Ca agent anticoroziv, cu o concentrație de până la 0,75% în greutate în soluția de răcire, utilizat în sistemul de răcire din oțel-carbon al frigiderelor cu absorbție pentru rulote, cu excepția		X

cazurilor în care se pot utiliza alte tehnologii de răcire (și anume, dacă acestea sunt disponibile pe piață pentru utilizarea la rulote), ce nu produc efecte negative asupra mediului și asupra sănătății și/sau siguranței consumatorilor		
Materiale și componente	Domeniul de aplicare și data de expirare a exceptării	Se etichetează sau se identifică potrivit prevederilor art. 4 alin. (3) din Legea nr. 212/2015.
Mercur		
15(a). Lămpi cu descărcare pentru faruri	Vehicule omologate înainte de 1 iulie 2012 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
15(b). Tuburi fluorescente utilizate la panourile de afișaj	Vehicule omologate înainte de 1 iulie 2012 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
Cadmiu		
16. Baterii pentru vehicule electrice	Ca piese de schimb pentru vehiculele puse pe piață înainte de 31 decembrie 2008	

(1) Această exceptare va fi revizuită în 2021.

(1a) Se aplică aliajelor de aluminiu în care plumbul nu este introdus în mod intenționat, ci este prezent ca urmare a utilizării de aluminiu reciclat.

(2) Această exceptare va fi revizuită în 2024.

(2a) Sistemele cu o tensiune mai mare de 75 V c.c., astfel cum sunt definite în Directiva [2006/95/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune (JO L 374, 27.12.2006, p. 10).

(3) Această exceptare va fi revizuită în 2019.

(4) Se demontează dacă, în corelație cu pct. 10(a), se depășește un prag mediu de 60 de grame per vehicul. La aplicarea acestei clauze nu se iau în considerare dispozitivele electronice care nu sunt instalate de fabricant pe linia de producție.

(5) Se demontează dacă, în corelație cu pct. 8(a)-8(j), se depășește un prag mediu de 60 de grame per vehicul. La aplicarea acestei clauze nu se iau în considerare dispozitivele electronice care nu sunt instalate de fabricant pe linia de producție.

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 autorizației de mediu și activitatea pentru care aceasta a fost emisă
Emisă de Agenția de Protecție a Mediului (adresa)
Date de identificare ale agentului economic care colectează vehiculul uzat**
Numele
Sediul social
Cod unic de înregistrare
Numărul autorizației de mediu și activitatea pentru care aceasta a fost emisă
Emisă de Agenția de Protecție a Mediului (adresa)
Deținătorul vehiculului uzat
Numele, prenumele
Naționalitatea
Adresa
Actul de identitate
Datele de identificare ale vehiculului
Categoria, marca, tipul/varianta
Țara de înmatriculare, ultimul număr de înmatriculare
Numărul și seria cărții de identitate***
Numărul și seria certificatului de înmatriculare
Numărul de identificare (serie caroserie/șasiu)
Semnături
Data / /
Emitent certificat de distrugere Deținător
..... L.S.

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

** Se completează doar de către agenții economici care nu efectuează și tratarea vehiculelor uzate.

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