



## NOTĂ ANALITICĂ IPRE nr. 2/2018

### Automobilele în Moldova: mai sigure ca în UE?

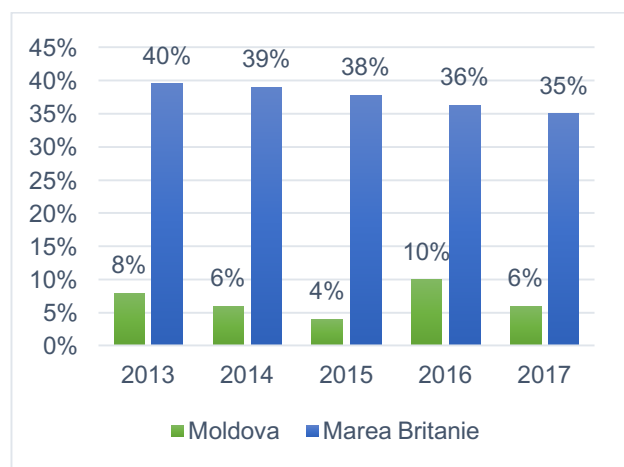
Autor: Stanislav GHILEȚCHI

Chișinău, 20 august 2018

Toate vehiculele se deteriorează și acestea pot avea un impact negativ asupra siguranței participanților în trafic. Legislația națională<sup>1</sup> permite operarea vehiculelor doar dacă acestea sunt înmatriculate și au o stare tehnică satisfăcătoare.

Cu toate acestea, sunt situații când posesorii de autovehicule nu manifestă un grad înalt de atenție la starea tehnică. Pentru a minimiza astfel de cazuri, autoritățile au instituit obligativitatea ITP.

Figura 1. Rata de faliment - Inspecția tehnică periodică



Sursa: Agenția Națională Transport Auto (Moldova) și Registrul de stat al autovehiculelor (Anglia). Calculele autorului.

În anul 2017 la inspecția tehnică periodică (ITP) s-au înregistrat 0 cazuri de interzicere a exploatării vehiculelor și doar 6% din cazuri în care s-a acordat termenul de până la 30 de zile pentru înlăturarea neajunsurilor (figura 1).

În perioada 2013-2017 din totalul de 2.5 milioane de autovehicule supuse ITP nu s-a înregistrat nici un caz de interzicere a exploatării vehiculului.

Cifrele sunt surprinzătoare pentru că în Republica Moldova 83% din parcul rulant are o vârstă de peste 11 ani, dintre care 50% are o vârstă de peste 20 de ani (figura 3).

Situația devine și mai gravă, ținând cont de faptul că în ultimul an, din totalul de 959,919 mijloace de transport au fost supuse ITP doar 561,524 (58%).

În Germania, pentru autovehiculele de peste 9 ani, în 41% din cazuri se înregistrează deficiențe minore, iar în 31% deficiențe majore (figura 2). În Marea Britanie, în anul 2017, rata de faliment la inspecția tehnică periodică a fost de 35%.

Inspecția tehnică în Moldova a devenit o formalitate și nu răspunde adecvat obiectivelor de siguranță rutieră și protecția mediului înconjurător.

Rata extrem de joasă de depistare a defecțiunilor tehnice confirmă faptul că în schimbul unei sume de bani, inspectorii stațiilor tehnice eliberează raportul de inspecție tehnică periodică.



Prezenta Analiză a fost elaborată în cadrul proiectului IPRE „Analize Tematice a politicilor publice”, realizat cu susținerea Fundației Konrad Adenauer (KAS) în Republica Moldova. Opiniile reflectate în prezenta publicație aparțin autorilor și nu reflectă neapărat opinia KAS.

<sup>1</sup> Legea nr.150/2014 - Codul transporturilor rutiere





## Obiectivele inspecției tehnice periodice

Obiectivul principal al ITP este asigurarea unui nivel minim de siguranță în exploatarea vehiculelor. În Moldova lista parametrilor supuse verificării este grupată în 8 categorii, stabilindu-se metodele de verificare și criteriile (tabelul 1).

Tabelul 1. Lista parametrilor verificate de ITP

Grupa 1	Identificarea și echiparea
Grupa 2	Motorul
Grupa 3	Dispozitivele de iluminare și semnalizare luminoasă
Grupa 4	Sistemul de direcție
Grupa 5	Sistemul de frânare
Grupa 6	Roțile și anvelope
Grupa 7	Dispozitivele de ștergere și de spălare a parbrizului
Grupa 8	Alte elemente constructive

Sursa: Hotărârea Guvernului nr.1047/1999<sup>2</sup>

Chiar dacă regulamentul actual prevede verificarea conținutului elementelor toxice și fumului în gazele de eșapament, aceasta este una formală și deseori ignorată. Astfel, tot mai mulți șoferi își scot filtrele de particule (DPF - diesel particulate filters).

Practica este extrem de nocivă pentru mediu, pentru că particulele eliminate sunt periculoase pentru oameni. Filtrele de particule pentru autovehiculele diesel au început să fie instalate la motoarele cu standard de poluare Euro 4.

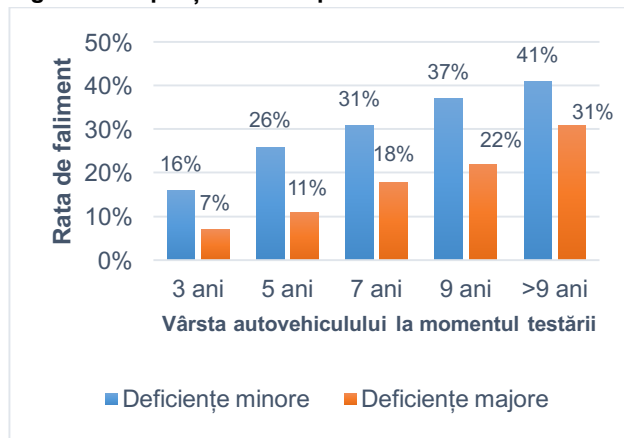
Odată înfundate, acestea trebuie schimbate. Prețul acestei piese variază de la EUR 250 și EUR 4,000 în dependență de modelul autovehiculului<sup>3</sup>. Pentru mulți soluția este scoaterea filtrului.

<sup>2</sup> Hotărârea Guvernului nr. 1047 din 8.11.1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora.

<sup>3</sup> <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=326068>

<sup>4</sup> [https://adevarul.ro/locale/galati/cum-strica-filtrul-particule-piesa-costa-4000-euro-40-dintremasinile-circula-romania-dotate-astfel-piesa-1\\_5a9050d6df52022f75e5c29e/index.htm](https://adevarul.ro/locale/galati/cum-strica-filtrul-particule-piesa-costa-4000-euro-40-dintremasinile-circula-romania-dotate-astfel-piesa-1_5a9050d6df52022f75e5c29e/index.htm)

Figura 2. Inspecția tehnică periodică în Germania



Sursa: <https://www.aeaweb.org/>

Tot mai multe vehicule care poluează aerul în Chișinău circulă pe străzile orașului. Peste 27% din emisiile de CO2 provin din transport, dintre care 22% sunt generate de vehiculele private și comerciale<sup>4</sup>.

Costul economic al deceselor premature datorate poluării în Moldova este de 3.2 milioane USD, potrivit unui raport al Organizației Mondiale a Sănătății<sup>5</sup>. Utilizarea vehiculelor private crește în mod constant. În 2018 în Chișinău au fost 290.000 autovehicule, dintre care 206.000 automobile private<sup>6</sup>, cu 35% mai mult decât au fost în anul 2009.

## Periodicitatea inspecției tehnice periodice

În Republica Moldova, ITP trebuie să fie efectuat anual. Directiva 2014/45/UE<sup>7</sup> stabilește condiții mai generoase, în comparație cu cerințele naționale. În virtutea prevederilor Acordului de Asociere, Republica Moldova s-a angajat să transpună prevederile Directivei până în septembrie 2017.

<sup>4</sup> [https://www.chisinau.md/public/files/anul\\_2017/cmc/suplim23/8\\_Energie\\_Durbila.PDF](https://www.chisinau.md/public/files/anul_2017/cmc/suplim23/8_Energie_Durbila.PDF)

<sup>5</sup> [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0004/276772/Economic-cost-health-impact-air-pollution-en.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/276772/Economic-cost-health-impact-air-pollution-en.pdf?ua=1)

<sup>6</sup> <http://asp.gov.md/ro/rst>

<sup>7</sup> DIRECTIVA 2014/45/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE,

<http://www.justice.gov.md/file/Centrul%20de%20armonizare%20a%20legislatiei/Baza%20de%20date/Materiale%202015/Legislatie/32014L0045.pdf>



În conformitate cu Planul Național de Acțiuni privind implementarea Acordului de Asociere (PNAIAA) 2017-2019, Guvernul a extins termenul pentru aprobarea unui nou Regulament ITP cu un an<sup>8</sup>. Directiva UE prevede că prima inspecție se efectuează în anul patru, ulterior repetându-se o dată la doi ani. Statele membre ale UE pot stabili o periodicitate mai mică.

În România, spre exemplu, prima inspecție se efectuează în anul trei, ulterior o dată la doi ani, iar pentru autovehiculele de peste doisprezece ani aceasta devine anuală. Letonia este unica țară din UE care prevede inspecția obligatorie anual.

Georgia în perioada 2004-2017<sup>9</sup> și Ucraina începând cu 2011<sup>10</sup> au anulat obligativitatea ITP pentru posesorii de autovehicule private ca urmare a ineficienței programului și corupției din sistem. Însă după semnarea Acordului de Asociere cu UE, ambele țări au fost nevoite să revizuiască această decizie. Georgia și-a restabilit programul de ITP începând cu ianuarie 2018 având următoarea periodicitate 4:2:2:1:1 (tabelul 2). Iar Ucraina urmează să înceapă revizia obligatorie anul viitor.

Dacă obiectivul ITP este să asigure un nivel tehnic adecvat al unităților de transport și să protejeze mediul înconjurător de emisiile nocive, atunci obligativitatea anuală în Moldova a inspecției pentru autovehiculele noi nu este justificată.

### Calitatea inspecției tehnice periodice

Rata mică a cazurilor de acordare a termenului pentru înlăturarea neajunsurilor, în comparație cu alte state din Uniunea Europeană confirmă faptul că ITP în Moldova se efectuează cu abateri. Luând în calcul vârsta ridicată a parcului rulant din Moldova, dar și condițiile infrastructurii de transport, calitatea vehiculelor din Moldova nu poate să fie mai bună decât în Uniunea Europeană. Unica explicație plauzibilă este mita oferită de către șoferi. În cadrul

unei investigații jurnalistice din martie 2017, în schimbul a MDL 50, inspectorul a acordat raportul de ITP unui automobil care avea defecte grave<sup>11</sup>.

**Tabelul 2. Periodicitatea ITP**

Țara	Anul de operare a autovehiculului									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
România			S		T		T		T	
Germania			S		T		T		T	
Marea Britanie			S	T	T	T	T	T	T	T
Danemarca				S		T		T		T
Letonia	S	T	T	T	T	T	T	T	T	T
Georgia				S		T		T	T	T
Moldova	S	T	T	T	T	T	T	T	T	T
Directiva 2014/45/UE				S		T		T		T

Sursa: <https://www.aeaweb.org/> S - prima ITP  
T - următoarea ITP

Obişnuința șoferilor de a da mită în cazul în care au fost depistate anumite defecte a dus la consecințe neintenționate. Indiferent de starea autovehiculului deseori inspectorii găsesc defecte pentru a extrage mita din partea șoferului. Începând cu anul 2012, toate stațiile de ITP au fost dotate cu camere video, dar acest lucru nu a contribuit la o schimbare semnificativă a situației în domeniu.

Pentru ca ITP să devină un program care să contribuie la protecția mediului înconjurător și să asigure un nivel ridicat de siguranță în trafic, acest cerc vicios trebuie rupt. În perioada 2015-2017, din cauza stării tehnice necorespunzătoare a automobilelor s-au produs 54 de accidente rutiere<sup>12</sup>. Aceasta reprezintă doar 0.7% din totalul cauzelor accidentelor înregistrate în această perioadă. Cu toate acestea, numărul scăzut de defecte tehnice din statistica oficială este cauzat de complexitatea detectării defectelor tehnice în cazul accidentelor rutiere.

<sup>8</sup> Hotărârea Guvernului nr. 1472 din 30.12.2016 privind aprobarea PNAIAA, <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=369730>

<sup>9</sup> <http://agenda.ge/news/92069/eng>

<sup>10</sup> <http://uprom.info/en/news/economy/rinok/z-2019-roku-v-ukrayini-mozhut-povernutis-obov-yazkovi-tehoglyadi-avtomobiliv/>

<sup>11</sup> <https://www.publika.md/emisiuni/moldova-tara-de-minune-1331-video-4929941.html#gallery>

<sup>12</sup> <https://bani.md/video-cum-se-trece-revizia-tehnica-in-republica-moldova-pentru-cateva-zeci-de-lei-poti-sa-obtii-actul---90117.html>



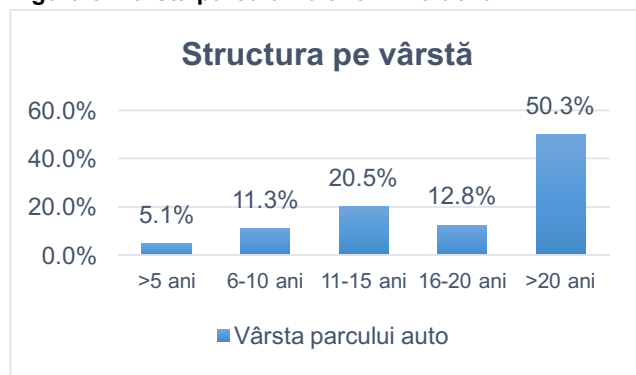
## Plata fondului rutier

Odată cu trecerea ITP, posesorii de autovehicule sunt obligați să achite taxa pentru folosirea drumurilor în Republica Moldova. Nivelul de taxare este determinat de capacitatea cilindrică a motorului și masa totală a autovehiculului și nu de distanța parcursă. În anul 2016, încasările din impozitul rutier au fost de MDL 346,590<sup>13</sup> milioane (sau 461,162 milioane dacă includem și încasările din vignetă) sau MDL 700 per vehicul care a fost supus ITP.

În Februarie 2018, Guvernul a aprobat Programul de promovare a economiei „verzi” care prevede elaborarea mecanismului de stimulare și promovare a înnoirii parcului auto național cu ajutorul următoarelor acțiuni:

- **Elaborarea stimulentei fiscale** pentru importul autovehiculelor cu motor electric și hibride, precum și dezvoltarea infrastructurii naționale necesare pentru autovehiculele electrice;
- **Aplicarea restricțiilor pentru circulația autovehiculelor** (de toate tipurile, inclusiv pentru transportul public și cel industrial/comercial) mai vechi de 15 ani;
- **Reglementarea intrării autovehiculelor în orașe și în centrul orașelor** (pentru a reduce ambuteiajele și poluarea aerului).

Figura 3. Vârsta parcului rulant în Moldova



Sursa: Agenția Servicii Publice

<sup>13</sup> Include Taxa pentru folosirea drumurilor Republicii Moldova: de către autovehiculele neînmatriculate în Republica Moldova, de către autovehiculele neînmatriculate în RM ale căror masa totală, sarcina masică pe osie sau a căror gabarite depășesc limitele admise, de către autovehiculele înmatriculate în Republica Moldova, de către autovehiculele înmatriculate în RM ale căror masa totală, sarcina masică pe osie sau a căror gabarite depășesc limitele admise.

Deși obiectivul Guvernului este de a reduce poluarea aerului cu 30% până în anul 2020, este important de subliniat faptul că programul propune diferite soluții, dar este ignorată cea care are cel mai mare potențial de rezolvare a problemei.

Într-un studiu efectuat în Elveția asupra înnoirii parcului auto, s-a constatat că stimulentele fiscale pentru importul sau deținerea unei mașini verzi (cu emisii zero sau foarte reduse) au fost cele mai puțin eficiente.

Creșterea taxelor de înmatriculare pentru vehiculele poluante a înregistrat rezultate mai bune, **dar cea mai eficientă soluție a fost creșterea taxelor pentru combustibil.**

O majorare cu 16% a taxei pe benzină, a avut același efect ca o creștere cu 50% a taxelor de înmatriculare<sup>14</sup>.

Tabelul 3. Cantitatea de produse petroliere importate în anul 2016<sup>15</sup>

Tipul produsului	2016
	tone
Benzină	169 417.9
Motorină	542 522.6
Gaz lichefiat	76 968.8

Sursa: Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică

Neinclusiunea impozitului rutier în costul combustibilului produce două efecte:

- 1) eficiența automobilului nu mai este o prioritate;
- 2) reduce din stimulentele de a conduce mai puțin.

Pe când includerea impozitului rutier în costul fiecărui litru, **ar determina șoferii să atragă o atenție sporită la eficiență și la distanța parcursă, deoarece fiecare realimentare le va aminti costul adițional.**

<sup>14</sup> <https://www.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/mtec/cer-eth/cer-eth-dam/documents/working-papers/WP-16-245.pdf>

<sup>15</sup> Datele pentru anul 2017 încă nu au fost publicate pe site-ul ANRE.



Raportând colectările fondului rutier din taxele de drum la numărul de litri de combustibil comercializați în anul 2016, constatăm că prețul unui litru ar fi crescut cu MDL 0.38. Având în vedere costul unui litru de benzină de MDL 19.01, creșterea ar fi de doar 2%.

Programe de genul „Rabla” care acordă subvenții directe de a cumpăra un automobil nou sunt îndrăgite de politicieni, dar la moment nu este o soluție mai bună care ar produce stimulente necesare pentru reducerea călătoriilor și achiziționarea vehiculelor cu consum și emisii reduse. Aceasta abordare ar fi echitabilă față de cetățenii care posedă autovehicule, dar fac eforturi de a reduce utilizarea acestora.

### Concluzii și recomandări

Protecția mediului înconjurător ar trebui să devină un obiectiv important al inspecției tehnice a automobilelor. Odată cu ratificarea Acordului de la Paris, Republica Moldova și-a asumat angajamente atât la nivel național, cât și la nivel internațional de a contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Peste 27% din emisiile de CO<sub>2</sub> provin din transport, dintre care 22% sunt generate de vehiculele private și comerciale<sup>16</sup>. Pentru a reuși limitarea emisiilor este nevoie de intervenție inclusiv în domeniul transportului.

Verificarea și aplicarea corespunzătoare a emisiilor în cadrul ITP și includerea impozitului rutier în costul combustibilului sunt soluțiile actuale care vor permite să avem un mediu curat pentru toți cetățenii Republicii Moldova.

Actuala Hotărâre de Guvern nr. 1047/1999 este depășită și nu este capabilă să răspundă adecvat problemelor din transport. În 2016 Guvernul a început elaborarea unui nou regulament al ITP care ar trebui să remedieze deficiențele constatate și să transpună principalele prevederi ale Directivei Europene, până la moment fiind adoptate doar unele modificări prin introducerea unui nou ecuson ITP.

În conformitate cu PNAIAA 2017-2019, Guvernul trebuie să adopte noul regulament ITP care să asigure transpunerea deplină a Directivei UE 2014/45 până la sfârșitul lunii septembrie 2018.

În contextul aprobării noului Regulament ITP, **IPRE recomandă Guvernului următoarele:**

1. **Anularea plății impozitului rutier** la ITP și includerea acestuia în costul combustibilului;
2. **Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transporturilor** prin stabilirea conținutului maxim admisibil al elementelor toxice în gazele de eșapament;
3. **Interzicerea exploatării autovehiculelor care nu au filtrul de particule diesel;**
4. **Creșterea periodicității pentru ITP obligatoriu**, conform prevederilor Directivei Europene 4:2:2:2 (tabelul 2). Autovehiculele mai vechi de 10 ani sunt mult mai susceptibile de a fi într-o stare tehnică mai proastă decât cele până la 10 ani;
5. **Combaterea corupției din tot sistemul de inspecție tehnică periodică**, prin identificarea atât a șoferilor care oferă mită, cât și a inspectorilor care în mod intenționat găsesc defecte pentru a solicita mită;
6. **Responsabilizarea experților de inspecție tehnică și stațiilor de inspecție tehnică** prin stabilirea răspunderii în cazul constatării încălcării legislației cu privire la ITP.

<sup>16</sup>[https://www.chisinau.md/public/files/anul\\_2017/cmc/suplim23/8\\_Energie\\_Durbila.PDF](https://www.chisinau.md/public/files/anul_2017/cmc/suplim23/8_Energie_Durbila.PDF)