

2833 a

CONFORM CU ORIGINALUL



MINISTERUL MEDIULUI

Nr. 8642 / M.R.P.  
Data 26.09.2019

SG: 5471  
02/10/2019

Secretar General

Nr. 35180 / TDI 25.09.2019

**Către :** Parlamentul României - Senat

**În atenția:** Doamnei senator Emilia Arcan

10.09

**Referitor:** *Întrebarea dumneavoastră, având ca obiect "Recuperare cauciucuri și pneuri"*

*Stimată doamnă senator,*

Referitor la *întrebarea dumneavoastră, având ca obiect "Recuperare cauciucuri și pneuri"*, vă comunicăm următoarele:

Din statistici, rezultă că în Uniunea Europeană, luată per ansamblu, cea mai mare parte a deșeurilor plastice colectate sunt refoșosite (pentru reciclare ca materie primă sau pentru recuperare energetică), însă procente importante din deșeurile plastice colectate, încă ajung la depozitele de deșeuri.

Trebuie subliniat faptul că, unele țări din Europa, sunt foarte mult în urmă cu reciclarea, reutilizarea și/sau recuperarea (valorificarea) inclusiv energetică a deșeurilor.

România se prezintă cu procente foarte mici, de doar 1-5% pentru "gunoi" în general (conform European Environment Agency) și totuși de circa 15-20% pentru reciclarea plasticului colectat.

***Cantități enorme ajung direct la depozite de deșeuri, multe dintre ele fiind depozități "istorice" poziționate încă în imediata vecinătate a localităților și sunt încă nefericit și practic ilegal "gestionate". În plus, gropile de gunoi nu reprezintă decât o ascundere a problemei, nu o rezolvare a ei, procesele foarte lungi de degradare naturală, infiltrațiile și cantitățile uriașe urmând a prelungi poluarea pe termen nedefinit.***

Menționăm faptul că, tot în țările cu rate mici de refoșosire a materiilor valoroase din deșeuri, se înregistrează și o cantitate destul de mare de deșeuri greu degradabile (în special aceste mase plastice respectiv cauciuc) care nu este înlăturată și colectată organizat, ci este pur și simplu aruncată la întâmplare, făcând și mai mult rău decât deșeurile îngropate în locuri cu minimul de amenajare specific. ***Singura soluție viabilă este colectarea selectivă la sursă, dar mai ales infrastructura de preluare, transport, stocarea temporară cât mai scurtă și introducerea în instalații de valorificare, reciclare conforme din punct de vedere al protecției mediului.***

***Pe relația statele UE-România, au fost identificate modalități de operare diverse, pe fluxuri utilizate pentru transfer de deșeuri, îndeosebi pe fluxuri cunoscute de intrare din***



*spațiul Schengen în spațiul românesc, în special pentru anvelope uzate-deșeu, acumulatori auto uzați care conțin plastic, haine/materiale textile uzate unele fiind din plastic, dar și deșeu din plastic, DEEE care conțin plastic, alte tipuri de deșeuri de plastic/cauciuc (adică aproape toate tipurile de plastic PETE, HDPE, PVC, LDPE, PP, PS, OTHER/PET, PE-HD, V, PE-LD/LLDPE).*

Pentru deșeurile enumerate mai sus, în special deșeurile din plastic, parte din expeditori, au fost identificați ca fiind atât societăți comerciale sau persoane fizice cât și societăți comerciale înființate de cetățeni români sau străini sau unele cu acționariat chinez, cu societăți comerciale corespondente în spațiul românesc.

În continuare, este foarte dificil să se facă diferența între unele tipuri de deșeuri și bunuri SH, bunuri folosite, materii prime, produse secundare, produse intermediare, este foarte dificil să se probeze acest fapt și mai ales să se susțină ca probe valabile fără dubiu, în instanțe, fără un aport considerabil al unor institute/laboratoare cu competente și expertiză de analiză și interpretare a probelor prelevate, acolo unde este cazul.

Un factor deosebit de important este costul acestui tip de analize, și faptul că la punctele de frontieră dinspre spațiul Schengen, au fost identificate în perioada 2015-2017, relativ multe tentative de penetrare a spațiului românesc cu încărcături de diverse materiale, care nu sunt însoțite de dovezi clare că reprezintă o marfă sau un deșeu/deșeu periculos, cu toată documentația legală minim necesară.

Neconcordanțele frecvente au constat în completarea greșită (uneori intenționat) a datelor din actele ce însoțeau transporturile sau neconcordanța între ce era declarat a fi în încărcături și ce se afla în realitate în acele încărcături, sau lipsa unor facilități reale de reciclare/valorificare la destinatar.

Astfel, o parte din societățile comerciale din România solicită anumite tipuri/categorii de deșeuri, exclusiv în vederea valorificării, însă se dovedesc a nu avea întotdeauna fluxuri tehnologice adecvate atât cantitativ cât și calitativ în conformitate cu standardele impuse. Pe parcurs, aceste deșeuri ajung să fie eliminate într-un fel sau altul, (fie mascat/disimulat la coincinerare în fabrici de ciment fie la deversare de ape uzate cu conținut de plastic microparticule, în canalizări, etc), fie la depozitare în depozitele de deșeuri, (gropile de gunoi) ceea ce constituie infracțiune conform prevederilor legale din România.

Toate aceste situații administrative sau cu caracter penal după caz, evident la nivel de suspiciuni cu indicii relevante/concrete, au fost instrumentate în funcție de considerentele juridice aplicabile, de echipe formate din lucrătorii Gărzii Naționale de Mediu și ai Poliției Române/Poliției de Frontieră Române sub coordonarea procurorilor din rețeaua națională de procurori de mediu, iar până se concretizează elementele care conturează fără echivoc caracterul penal, aceste dosare își urmează traseul instituțional legal, până la emiterea unor decizii definitive și irevocabile în instanțe.

Costurile semnificativ mai scăzute în România, pentru tratarea/valorificarea/reciclarea deșeurilor, inclusiv a deșeurilor din plastic provenite din spațiul european, constituie un "stimulent economic" important pentru expedierile ilegale de deșeuri spre România. Deși deșeurile traversează spațiul Schengen, autoritățile naționale competente românești au identificat o presiune în plus în a efectua controale de depistare/identificare în special pe rutele cunoscute - ca fluxuri de transport deșeuri, deoarece "filtrele la intrare" nu mai includ și controlul specific de vamă la granițele naționale/intracomunitare, pe zona de intrare - vest.



În ultima perioadă au fost identificate probleme comune noi, cu care se confruntă atât autoritățile române dar mai ales cele europene, având în vedere impunerea și menținerea de către China a unor restricții mult mai evidente, în ceea ce privește interzicerea importului a mai multor tipuri și categorii de deșuri de la deșeurile din plastic, de uz casnic până la hârtie nesortată și materiale textile reciclate și mai ales a celor din industria metalurgică, pe teritoriul chinez. (Însă probabil interdicția nu se aplică în facilitățile pe care China le deține direct sau prin interpuși în restul lumii inclusiv cele din Europa).

Astfel că, în mod natural, piețele, inclusiv piața deșeurilor se reconfigurează teritorial căutând noi soluții, (inclusiv o relocare a activităților de reciclare prin investiții masive chinezești în societăți europene) care însă ar trebui să graviteze în principal în zona economiei circulare și cu recuperare majoră de materii prime valoroase dar în mod corect și nu disimulat. De aici, tragem concluzia că spațiul românesc, în general, deși în perioada 2017-2019 a înregistrat o scădere a acestui tip de trafic cu deșeu de plastic, va fi supus unor presiuni în creștere, din cauza faptului că aparține spațiului balcanic, în sensul în care vor fi mai multe solicitări de "reciclare" pentru deșeurile care în mod normal provenind din vest ar fi fost destinate în principiu procesărilor Chinei (așa cum se întâmplă cu traficul de deșeu de plastic în creștere pentru Bulgaria, mai precis pentru fabricile de ciment bulgare).

În principiu, România este țara de destinație pentru deșeurile de plastic și cauciuc, /anvelope uzate, provenit din zona europeană, este țara de tranzit, dar este și țară de expediție în special pentru China însă preponderant în cazul deșeurilor provenite din industria metalurgică națională, caz în care se înregistrează inclusiv returnări de așa zisă "marfă" în fapt deșuri, cu precădere din China-Hong Kong, Malaezia, s.a.m.d.

A fost identificat importul/introducerea de anvelope SH, la cote considerabile mai ales pe persoană fizică dar nu numai, care nu urmează un traseu la vedere. Anvelopele SH aduse în acest mod, evident se uzează într-un timp mult mai scurt în comparație cu o anvelopă nouă. De aici rezultă un aflux mare de deșuri în piața românească de profil.

Societățile care colectează deșeurile, își stabilesc țintele de reciclare conform legii, într-un procent calculat pe baza unor informații bazate pe cantitățile introduse și raportate ca fiind introduse pe piață. (cele noi la care se adăugă cele reșapate). În fapt, cantitățile reale introduse pe piața românească sunt cu mult mai mari, pentru că vorbim de cantitățile de anvelope care se vând pe piața neagră sau gri, prin târguri sau prin intermediul unor societăți comerciale care profită de neclaritățile/lacunele existente în legislația care se aplică acestui domeniu la momentul actual. Societățile de colectare/gestionare, legal respectă un procent ținta dar care evident nu este cel real deși este legal stabilit. Acest procent legal ar fi și cel real doar dacă s-ar raporta inclusiv cantitățile introduse din transferuri/importuri de anvelope SH/uzate.

În România, este acceptat gradul de uzură de min. 1,6 mm, cu mult mai mic față de gradul de uzură acceptat în majoritatea țărilor care figurează ca țara de expediție, în transferurile identificate. Astfel, ceea ce în țările expeditoare reprezintă un deșeu, la intrarea în România, acest deșeu devine un produs "reutilizabil" prin însăși acceptarea de către statul român prin reprezentanții săi autorizați în acest domeniu, a unor criterii mai slabe din punct de vedere al stabilirii minimurilor de acceptabilitate.

A fost identificată o lacună legislativă, prin care factorii implicați în elaborarea normelor de siguranță a circulației rutiere din Ministerul transporturilor, permit practic utilizarea unor



anvelope uzate, în fapt deșeuri, însă fără a-și asuma efectiv prin emiterea unor certificate TIP RNTR 2 - ARR cum se proceda până în anul 2007.

O altă problemă este inexistența unui Registru specializat în care să fie trecute/raportate absolut toate cantitățile de anvelope care intră în România pe orice cale și în orice scop. Numai astfel cel care introduce pe piața din România o anvelopă fie ea, nouă, reșapata, uzată-SH, uzată-deșeu, să fie responsabil de trasabilitatea sa până în momentul în care se închide cercul de trasabilitate: valorificare prin reciclare/reșapare/granulare sau coincinerare.

Paradoxul este că, fabricile de ciment în calitate de valorificatori prin coincinerare au capacități triple față de ce se raportează că fiind cantități coincinerate de deșeuri de anvelope uzate. Iar aici, singurul punct de verificat în mod sistematic, fapt pe care Ministerul Mediului prin Garda Națională de Mediu îl face, rămâne existența sistemelor de monitorizare a poluanților emiși, care să respecte standardele procedurilor QAL 1 și QAL 2. Valorificatorii reciclatori pun alte probleme. Există societăți comerciale care se folosesc de existența unor instalații și în alt mod și anume fabrica de reșapat anvelope. În documentele de transport se specifică valorificarea întregilor cantități introduse în România, însă în fapt, în teren, cantitățile odată ce intră pe amplasamentul fabricii sunt manipulate diferit față de ce scrie în documente. Astfel, se împart pe categorii în anvelope supuse reșapării, anvelope tocate transformate în granule, (care contribuie enorm la poluarea cu microparticule de cauciuc/plastic) dar de unde rezultă și deșeu din fier sârmă valorificat ca atare precum și un tip de deșeu de textile - sfoară, din anvelopa care nu are o utilizare clară stabilită și raportată în consecință.

O altă categorie este cea a procentului considerabil de anvelopă vândută ca SH fără o apreciere sau o confirmare a unui factor abilitat al statului RAR, ARR, OPC, etc, astfel nimeni nu își asumă răspunderea pe capitolul siguranța rutieră, plus evaziunea fiscală, prin neplata unor taxe către stat.

În concluzie, se introduce pe piața românească o cantitate de anvelope provenite din afara țării, intercalată cu o altă cantitate colectată din țară, fiind vândute efectiv cantități foarte mari de anvelope așa-zise SH, urmând ca altcineva la sfârșitul micului ciclu de viață al acestei anvelope SH să-și asume responsabilitatea valorificării ei.

Multe din anvelopele introduse în România sunt aduse fără acte, inclusiv de către persoane fizice iar dacă nu sunt vândute într-o perioadă de timp anume (timp în care sunt depozitate în condiții necorespunzătoare îngheț, caniculă, ploaie etc) se debarasează de ele într-un mod necorespunzător, ilegal. Există și situația în care sunt arse efectiv noaptea sau în zilele de sărbătoare pe câmp, pentru a recupera sârmă.

Nu se poate ști cantitatea arsă/distrușă efectiv (dar nu coincinerată legal) atâta timp cât nu se știu cantitățile introduse pe piața de persoane fizice și care nu sunt într-un circuit de trasabilitate clară, legală. Sau, mai nou, dând o aparență de legalitate modului de operare ilicit, se caută a se introduce în circuitul legal printr-o vulcanizare sau un service autorizat, de acolo apărând ca și când ar fi generate în urma activității respective, ceea ce e fals. Pentru toate aceste probleme, măsurile și mecanismele de supraveghere, control, gestionare, valorificare, reciclare trebuie să înceapă cu:

- gestionarea mai clară a cantităților de deșeuri de plastic și cauciuc inclusiv a anvelopelor uzate, la nivel intern, prin colectare selectivă și organizarea mai aplicată a activităților de colectare chiar salubritate;



- necesitatea imperativă a interzicerii intrării în România a oricărei cantități de anvelope uzate care nu se dovedește a fi într-un circuit legal, raportat și supravegherea trasabilității acestui tip de deșeu pe întregul circuit raportat ulterior, inclusiv pe circuitul de take-back;
- diferențierea intrărilor de anvelope uzate SH cu cele uzate-deșeu prin dovada distrugerii parțiale a anvelopei uzate-deșeu (găurire/tăiere cord de metal, contorsionare ireversibilă) încă de la expeditor - ca solicitare expresă a statului destinatar România;
- angrenarea mai eficientă a organelor de control al calității pentru anvelopele declarate produs SH, dar inclusiv pentru verificarea calității la producătorii de covoare de cauciuc din granule provenite din anvelope tocate, deoarece au lianți care nu rezistă în timp, ducând în fapt la poluarea mediului cu particule și microparticule de cauciuc și plastic;
- actualizarea permanentă a actelor normative, având în vedere tendințele și chiar necesitatea reevaluării domeniului de costuri, prețuri, tarife, taxe, amenzi și recomandări aplicabile

Ministerul Mediului prin Administrația Fondului pentru Mediu realizează activități de control privind colectarea și valorificarea deșeurilor de anvelope.

În ceea ce privește cantitățile de anvelope noi și/sau uzate destinate reutilizării introduse pe piața națională în anul 2017 și în anul 2018, precum și cantitățile totale de anvelope gestionate în anul 2017 și în anul 2018, situația se prezintă astfel:

Anul	Tip Cantitate	Cantitatea (kg)
2017	Introdusa	83.633.964,00
	Gestionata	24.788.008,00
2018	Introdusa	84.991.432,00
	Gestionata	22.930.937,00
TOTAL	Introdusa	168.625.396,00
	Gestionata	47.718.945,00

Menționăm faptul că aceste cantități sunt obținute în baza raportărilor contribuabililor prin declarațiile privind obligațiile la Fondul pentru mediu depuse la Administrația Fondului pentru Mediu.

În speranța că informațiile furnizate vă sunt utile, vă asigurăm stimate doamnă senator de sprijinul nostru și totodată vă stăm la dispoziție pentru eventuale informații suplimentare.

SECRETAR GENERAL

Teodor DULCEAȚĂ

