



Exemplar unic

EVALUARE

**PRIVIND ACTIVITĂȚILE DESFĂȘURATE ȘI REZULTATELE
OBTINUTE LA NIVEL NAȚIONAL PE LINIA COMBATERII
TRANSPORTURILOR ILEGALE CU DEȘEURI**

7 Iuni 2021

August 2021

REZUMAT

✚ În ultima perioadă de timp, intensificarea activităților umane generate de pandemia de COVID-19, au dus la **creșterea considerabilă a producției de deșeuri**, cu risc semnificativ pentru sănătate și mediu, astfel că, **o reducere a controalelor realizate de autorități poate permite unor entități să efectueze transporturi ilegale de deșeuri**, în special, prin Portul Constanța, ținând cont de oportunitățile pe care această zonă le poate oferi persoanelor implicate în acest tip de activități.

✚ Pe termen scurt, **criza economică post-pandemie va crea oportunități suplimentare pentru grupurile organizate implicate** în acest tip de activitate, astfel încât, **din cauza diminuării veniturilor realizate de către societățile comerciale, acestea pot opta la serviciile de acest tip pentru reducerea fondurilor alocate eliminării deșeurilor rezultate din procesul de producție**, inclusiv în scopul evitării falimentului.

✚ Traficul ilegal cu deșeuri reprezintă o activitate profitabilă pentru mediul infracțional, fiind într-o dezvoltare continuă, preconizându-se unele **intenții din partea forurilor europene de adoptare a unor norme suplimentare în vederea înăsprii sancțiunilor pentru infracțiunile de mediu**.

✚ Pe măsură ce statele europene își actualizează și consolidează legislația, prin adoptarea de norme suplimentare pentru restricționarea importurilor de deșeuri, **se preconizează faptul că antrepriza criminală se va adapta prin redirecționarea transporturilor de deșeuri spre țări UE mai puțin dezvoltate**, cu capacități limitate de gestionare a deșeurilor, **cât și spre state UE mai dezvoltate, care însă nu dețin locuri viabile de depozitare** a deșeurilor.

✚ În perioada de referință, Garda Națională de Mediu a efectuat peste **1.430 controale fizice (+930)**, a întocmit **30 de sesizări penale (+21)** pentru transfer ilegal de deșeuri, aplicând **8 sancțiuni contravenționale (-4)** în valoare de **290.000 lei (-140.000 lei)**, iar pentru **105 transporturi/încărcături (+45)** a fost interzisă intrarea pe teritoriul României. Începând cu anul 2015 până în prezent, Garda Națională de Mediu a întocmit **peste 60 de sesizări penale** pentru transferuri ilegale de deșeuri.

✚ La nivelul structurilor MAI au fost sesizate în total **321 infracțiuni** la regimul deșeurilor, fiind înregistrată o **creștere cu 17,4%** (+56) față de perioada similară a anului trecut. În total, **a fost indisponibilizată cantitatea de 7.224 tone deșeuri (+6.745 tone)** care nu îndeplineau condițiile legale de intrare în țară, acestea fiind returnate pe teritoriul statului vecin (la frontiera terestră), respectiv firmelor exportatoare (la frontiera maritimă).

A. CONTEXT INTERNAȚIONAL

Creșterea populației la nivel mondial, accelerarea activităților umane, precum și îmbunătățirea nivelului de trai al populației au dus la o creștere exponențială a consumului de bunuri și, implicit, la apariția unor cantități mai mari de deșeuri.

Începând cu anul 1970, UE a preluat problematica legată de gestionarea improprie a deșeurilor și a transportului ilicit al acestora în spațiul european. Cu toate acestea, în anul 2002, concomitent cu demararea celui de-al 6-lea program de acțiune pentru mediu, gestionarea deșeurilor a fost inclusă printre prioritățile cheie din domeniul mediului, la nivelul UE, iar, ulterior, în anul 2007, prin Tratatul de la Lisabona problema mediului a fost inclusă, în mod oficial, în toate politicile europene.

Termenul „deșeuri” acoperă un spectru foarte larg de materiale, respectiv: articole de uz casnic, echipamente electrice și electronice (deșeuri electronice), precum și deșeuri industriale și agricole, care includ și pesticidele. De asemenea, termenul se referă la deșeuri de orice dimensiune și greutate, de la nave dezafectate, până la deșeuri petroliere/lichide, precum și anvelope. De obicei, deșeurile se împart în două categorii, respectiv: nepericuloase și periculoase, cele din urmă reprezentând amenințări substanțiale pentru sănătatea publică și mediul înconjurător.

Astfel, dacă până la finalul anului 2017, **China era principalul importator de deșeuri la nivel mondial**, începând cu data de 01.01.2018, în această țară **a fost interzis importul pentru circa 24 de tipuri de deșeuri solide, inclusiv fier vechi, deșeuri provenite din materiale plastice și deșeuri provenite din echipamente electronice.**

Deși nu au fost identificate statistici clare privind fluxurile globale de deșeuri, estimările indică faptul că cel mai mare importator de deșeuri era reprezentat de China, cu 50% din totalul importurilor de deșeuri la nivel mondial, statul Hong-Kong fiind în acest circuit un punct de tranzit major.

Ca urmare a interdicțiilor impuse de statul chinez, o serie de țări din Africa de Vest (ex. Coasta de Fildeș, Ghana, Nigeria), Asia (ex. Bangladesh, India, Pakistan, Hong Kong, Filipine, Vietnam) și din UE (ex. **România**, Bulgaria), **au devenit ținte predilecte pentru exportatorii de deșeuri ilegale.**

Rețelele și grupările infracționale organizate au devenit din ce în ce mai interesate de desfășurarea activităților transnaționale ilicite în acest domeniu, fiind atrase de câștigurile financiare substanțiale, cu un risc redus de detectare și rate mici de condamnare.

Principalele motive pentru care statele membre UE mai slab dezvoltate sunt țări de destinație ale deșeurilor sunt legate de: existența unor formalități vamale reduse la minimum pentru derularea transporturilor, nivelul limitat de control al autorităților, nivelul ridicat de corupție, precum și faptul că eliminarea deșeurilor se realizează mult mai facil și mai ieftin comparativ cu statele dezvoltate.

Infraacțiunile din domeniul gestionării deșeurilor reprezintă amenințări grave și emergente pentru calitatea mediului, integritatea ecosistemelor și sănătatea umană. Astfel, pe măsură ce legislația în domeniul protecției mediului se dezvoltă și sunt întreprinse unele măsuri stricte în vederea gestionării poluării, costurile de conformitate se situează pe un trend în creștere.

Acest aspect a transformat activitatea de gestionare a deșeurilor într-un sector de importanță economică, în care entitățile infracționale exploatează inegalitățile regionale, lacunele legislative (ex. legislația muncii, legislația de mediu), precum și limitările autorităților de aplicare a legii, în scopul reducerii costurilor operaționale.

Infraționalitatea în materie de deșeuri se poate prefigura într-un fenomen, având în vedere că există unele diferențe/asimetrii între state în domeniul gestionării deșeurilor în materie de legislație, politică, cultură, cunoaștere și conștientizare.

Activitățile ilegale¹ în acest domeniu comportă diferite **forme și modalități de comitere**, respectiv:

- transportul deșeurilor pe piața neagră;
- amestecarea diferitelor tipuri de deșeuri;
- declararea deșeurilor periculoase ca nepericuloase;
- clasificarea deșeurilor drept bunuri second-hand.

Prin clasificarea deșeurilor drept bunuri second-hand, acestea nu mai cad sub incidența reglementărilor internaționale privind deșeurile și pot fi comercializate pe piețele din statele aflate în curs de dezvoltare. De exemplu, deșeurile electronice și piesele uzate provenite de la autoturisme sunt adesea prezentate ca fiind bunuri second-hand și, ulterior, introduse în circuitul comercial sau reciclate ca bunuri în acest regim.

*Se poate observa o migrare a activităților de reciclare a deșeurilor către țări din estul Europei (Bulgaria, **România**) cu un nivel de trai mai scăzut care favorizează corupția, iar prețurile mult mai mici practicate de societățile comerciale autohtone (în cele mai multe cazuri de circa 5 ori mai mici decât în țările puternic industrializate) sunt de natură a încuraja aceste activități.*

¹ Deși o serie de state aflate în curs de dezvoltare se bazează pe importul de materiale second-hand și deșeuri electronice pentru a le reutiliza în obținerea de resurse și materii prime, reglementările internaționale și naționale nu au stabilite cerințe specifice clare pentru a distinge între cele două categorii, respectiv între materialele second-hand și deșeurile propriu-zise, în pofida reglementărilor stricte care interzic sau restricționează importul de deșeuri periculoase sau de altă natură.

Acest aspect va crea în permanență dificultăți în diferențierea transporturilor legale de deșeuri de cele ilegale și va îngreuna aplicarea legislației în materia combaterii importurilor ilegale de deșeuri.

B. REZULTATELE GĂRZII NAȚIONALE DE MEDIU

Situația actuală și evoluția fenomenului de transfer ilegal de deșeuri

În prezent, sunt transferate/importate diverse deșeuri sub forma anvelopelor uzate-deșeu, acumulatorilor auto uzați, vehiculelor scoase din uz, hainelor/materialelor textile uzate, deșeurilor de aluminiu, fier vechi, cupru, dar și deșeurilor din plastic, deșeurilor de echipamente electrice și electronice care conțin plastic și alte tipuri de deșeuri de plastic/cauciuc (respectiv aproape toate tipurile de plastic PET, HDPE, PVC, LDPE, PP, PS, OTHER/PET, PE-HD, V, PE-LD/LLDPE) sub orice formă, inclusiv tocătură, amestecate cu alte tipuri de deșeuri și resturi diverse, inclusiv mobilă uzată, etc.

Pentru deșeurile menționate, în special deșeurile din plastic sau cu conținut mare de plastic, **expeditorii au fost identificați ca fiind, atât societăți comerciale sau persoane fizice străine, cât și societăți comerciale înființate de cetățeni români în spațiul european.**

Deșeurile transferate/importate ilegal, provin din țări ca Italia, Marea Britanie, Cehia, Austria, Elveția, Ucraina, Germania, Slovenia, Portugalia, Ungaria, Franța, Bulgaria, Grecia, Republica Moldova, Turcia, Israel, Canada, etc., dar provin și din România, fiind expediate ilegal spre țări ca Italia, Slovenia, Turcia, Indonezia, Malaezia, China-Hong Kong, Republica Moldova și Irlanda.

Modul de introducere pe teritoriul național a diferitelor tipuri de deșeuri constă în completarea, în mod intenționat, eronată a datelor din actele care însoțesc transporturile sau disimularea între ce este declarat a fi în încărcături și ce se află în realitate în încărcături.

Unele societăți comerciale din România care solicită sau sunt destinatarii unor tipuri/categorii de deșeuri, exclusiv în vederea valorificării, **nu dețin fluxuri tehnologice adecvate cantitativ și calitativ de valorificare** (reciclare sau valorificare energetică) **sau nu sunt autorizate să desfășoare activități** strict de valorificare a deșeurilor. Costurile semnificativ mai scăzute în România pentru tratarea/valorificarea/depozitarea deșeurilor, inclusiv a deșeurilor din plastic provenite mai ales din spațiul european, constituie un stimulent economic important pentru expedierile ilegale de deșeuri spre România.

Deșeurile cu probleme traversează spațiul Schengen, fără a fi verificate, iar **autoritățile naționale competente 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 un control specific de vamă la granițele naționale/intracomunitare, pe zona principală de intrare–Vest cu Ungaria, dar și Sud, cu Bulgaria.** Această **diferență se observă mult mai bine în Portul Constanța, pe zona de intrare Sud-est**, unde există control vamal, iar aceste transferuri ilegale de deșeuri pot fi identificate mai facil/rapid, inclusiv cu ajutorul Gărzii de Coastă, identificarea deșeurilor ilegale desfășurându-se cu dificultate la frontiera de Nord-est, cu Republica Moldova și Ucraina.

Atractivitatea României în derularea unor activități infracționale de eliminare a deșeurilor de orice tip, derivă și din faptul că, la nivel național, depozitarea unei tone de deșeuri costă în medie 25 euro, iar la nivel european costă circa 400 euro.

În mod natural, piața deșeurilor se reconfigurează teritorial căutând noi soluții, inclusiv printr-o relocare a activităților de reciclare, prin realizarea unor investiții masive asiatice în societăți europene, cu precădere balcanice, care, însă ar trebui să graviteze, în principal, în zona economiei circulare cu recuperarea majoră de materii prime valoroase în mod corect și nu disimulat, cum se întâmplă în prezent.

România este supusă unor presiuni în creștere, sens în care mai multe solicitări de „reciclare” pentru deșeurile care provin din Vest, care au fost anterior transmise în vederea „reciclării” în China sau Turcia, țări care au interzis anterior importurile deșeurilor de plastic.

În perioada ianuarie-august 2021, au fost efectuate peste **1.430 controale fizice (+930)**, au fost întocmite **30 de sesizări penale (+21)** pentru transfer ilegal de deșeuri, au fost aplicate **8 sancțiuni contravenționale (-4)** în valoare de **290.000 lei (-140.000 lei)**, iar pentru **105 transporturi/încărcături (+45)** a fost interzisă intrarea pe teritoriul României. Ținând cont de faptul că țări ca Turcia și China au renunțat să mai importe deșeuri, presiunea asupra frontierelor României a fost de câteva ori mai mare decât în anii anteriori, și se poate observa că anul 2021 reprezintă o creștere exponențială în ceea ce privește transferul de deșeuri, inclusiv a celor ilegale, anii anteriori plasându-se pe un platou mediu de 8-9 sesizări penale/an, aferente unui număr de controale fizice cuprins între 200-500 controale/an, în jur de 50-70 de interziceri de intrare pe teritoriul României/an.

Începând cu anul 2015 până în prezent, Garda Națională de Mediu a întocmit **peste 60 de sesizări penale** pentru transferuri ilegale de deșeuri.

Dificultăți întâmpinate de comisarii Gărzii Naționale de Mediu

Garda Națională de Mediu nu este prezentă în punctele de trecere a frontierei de stat, cum este DGV și Poliția de Frontieră Română și, respectiv, nu există cadrul legal în baza căruia comisarii de mediu să-și desfășoare activitatea mai ales după orele de program, în punctele de trecere a frontierei de stat, în regim 24/24 ore, așa cum în realitate sunt solicitați de către lucrătorii poliției de frontieră sau de vamă, în baza propriilor legi speciale².

La momentul actual, la nivelul instituției își desfășoară activitatea un număr efectiv de 450 de comisari la nivel național, personal care trebuie să acopere toată paleta legislativă referitoare la protecția mediului (aproximativ 70 de legi și hotărâri de Guvern), având în supraveghere aproximativ 80.000 agenți economici cu impact asupra mediului. Aceste aspecte influențează în mod negativ controlul de specialitate la frontieră, resursa umană fiind extrem de limitată și de multe ori indisponibilă la solicitările Poliției de Frontieră sau a autorităților vamale.

De asemenea, este dificil să se realizeze diferența în punctele de trecere a frontierei, între unele tipuri de deșeuri și bunuri second-hand, bunuri folosite, materii prime, produse secundare, produse intermediare, fiind totodată foarte dificil să se probeze și mai ales să se susțină în instanțe ca probe viabile, fără dubiu, neavând un aport considerabil al unor institute/laboratoare cu competențe și expertiză de analiză și interpretare a probelor prelevate. Un alt element de dificultate întâmpinat de GNM se referă la modalitatea

² art. 20, pct. 6 din OUG nr. 105/2001 privind frontiera de stat.

deficitară de finanțare a instituției în raport cu costurile ridicate ale acestor tipuri de analize de specialitate.

La fel de problematic este și faptul că deși există aparatură de scanare în punctele de trecere a frontierei, acestea nu sunt utilizate la capacitatea lor reală, unul dintre impedimente fiind și lipsa autorizațiilor emise de Comisia Națională pentru Controlul Activităților Nucleare (CNCAN).

C. ANALIZA INDICATORILOR DIN STATISTICA STRUCTURILOR MAI³

La nivelul structurilor MAI au fost sesizate în total **321 infracțiuni** la regimul deșeurilor, fiind înregistrată o **creștere cu 17,4%** (+56) față de perioada similară a anului trecut.

În total, a fost indisponibilizată cantitatea de **7.224 tone deșuri (+6.745 tone)** care nu îndeplineau condițiile legale de intrare în țară, acestea fiind returnate pe teritoriul statului vecin (la frontiera terestră), respectiv firmelor exportatoare (la frontiera maritimă).

Rezultate obținute la nivelul Poliției Române:

- per total, au fost sesizate **307 infracțiuni**, fiind înregistrată o **creștere cu 17,2%** (+45);
- valoarea înregistrată a infracțiunilor sesizate este cu **3,4% mai mare** decât media celor 6 ani anteriori (297 infracțiuni), iar **cele mai multe infracțiuni** au fost sesizate la nivelul **municipiului București** și a **județului Galați** (câte 23 de infracțiuni);
- au fost sesizate **57 infracțiuni** la *Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor periculoase*, în **creștere cu 21,3%**;
- au fost sesizate **192 infracțiuni** la *OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului*, în **creștere cu 32,4%**;
- au fost sesizate **58 infracțiuni** la *art. 359 Cod penal (trafic de produse sau substanțe toxice)*, în **scădere cu 17,1%**;
- au fost aplicate **131 contravenții** (48 la *OUG nr.195/2005 privind protecția mediului* și 83 la *Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor*), în **scădere cu 4,4%**;
- au fost **indisponibilizate în vedere confiscării** următoarele categorii de bunuri:
 - **deșuri periculoase: 70.116,9 kg** (-225.831,2 kg) și **43.931,5 litri** (+35.909,9 litri);
 - **substanțe periculoase: 139.519,1 kg** (+133.407 kg) și **878,1 litri** (-1.196,8 litri);
 - **mercur: 103,5 kg** (+49,5 kg).

³ IGPR, IGPF.

Rezultate obținute la nivelul Poliției de Frontieră Române:

- per total, au fost sesizate **14 infracțiuni**, fiind înregistrată o **creștere de 3,6 ori (+11)**;
- au fost depistate **153 transporturi de deșuri**, respectiv **7.224 tone deșuri (+6.745 tone)** care nu îndeplineau condițiile legale de intrare în țară, acestea fiind returnate pe teritoriul statului vecin (la frontiera terestră), respectiv firmelor exportatoare (la frontiera maritimă);
- cele mai mari cantități de deșuri au fost depistate la nivelul **Gărzii de Coastă (46%)** și Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră **Giurgiu (44%)**;
- la nivelul **Gărzii de Coastă** au fost identificate **27 cazuri de transporturi ilegale de deșuri** prin intermediul cărora s-a încercat introducerea în țară a **3.331 tone deșuri amestecate, 3.200 bucăți unități PC și 3.000 bucăți alimentatoare pentru laptop**, aflate într-o avansată stare de uzură;
- la nivelul Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră **Giurgiu** au fost identificate **66 cazuri de transporturi ilegale de deșuri** prin intermediul cărora s-a încercat introducerea în țară a **3.035 tone deșuri**;
- la nivelul Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră **Oradea** au fost identificate **42 cazuri de transporturi ilegale de deșuri** prin intermediul cărora s-a încercat introducerea în țară a **619 tone deșuri**;
- la nivelul Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră **Iași** a fost identificat **1 caz de transport ilegal de deșuri** prin intermediul cărora s-a încercat introducerea în țară a **20 tone de deșuri de aluminiu**;
- la nivelul Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră **Sighetu Marmăției** au fost identificate **17 cazuri de transporturi ilegale de deșuri** prin intermediul cărora s-a încercat introducerea în țară a **219 tone deșuri** (îmbrăcăminte aflată într-un avansat grad de uzură și cauciuc).

*Activitatea desfășurată și rezultatele obținute de structurile MAI se regăsește mai detaliat în cadrul **Anexei nr. 1**.*

D. RISCURI ȘI VULNERABILITĂȚI IDENTIFICATE

- infraționalitatea în materie de deșuri se poate prefigura într-un fenomen, având în vedere că **există unele diferențe/asimetrii între state în materie de legislație, politică, cultură, cunoaștere și conștientizare în domeniul gestionării deșeurilor**;
- activitățile ilegale în acest domeniu **pot avea diverse forme și modalități de comitere**, respectiv:
 - transportul deșeurilor pe piața neagră;
 - amestecarea diferitelor tipuri de deșuri;
 - declararea deșeurilor periculoase ca fiind nepericuloase;
 - clasificarea deșeurilor drept bunuri second-hand, aspect care creează dificultăți în diferențierea transporturilor legale de cele ilegale de deșuri, îngreunând astfel aplicarea legislației în materia combaterii importurilor ilegale de deșuri.
- **prevederile legislației din domeniul protecției mediului și a deșeurilor periculoase sunt lacunare**, fiind generatoare de dificultăți de interpretare și aplicare unitară atât în sfera de autorizare, cât și în activitatea de cercetare penală;

→ Având în vedere efectele generate de **Decizia nr. 9 din 06.04.2020 a Înaltei Curți de Casație și Justiție** cu privire la cercetările penale efectuate în dosare ce privesc infracțiuni de evaziune fiscală săvârșite în scopul sustragerii de la plata taxelor și contribuțiilor ce constituie venituri la Fondul pentru mediu, **se impune modificarea art. 2 alin. (1) lit. e) din Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale, pentru redefinirea noțiunii de "obligații fiscale" care să cuprindă textul definiției noțiunii de "obligație fiscală" din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală**, astfel încât să fie extinsă sfera de aplicabilitate a acestui act normativ asupra tuturor obligațiilor fiscale convenite bugetului general consolidat și astfel normele juridice care reglementează infracțiunile de evaziune fiscală să fie aplicabile în raport de toate obligațiile fiscale administrate de instituțiile și autoritățile publice din România care au calitatea de organ fiscal.

- **entitățile infracționale exploatează inegalitățile regionale, lacunele legislative** (ex. legislația muncii, legislația de mediu) **și limitările autorităților** de aplicare a legii, în scopul reducerii costurilor operaționale;
- **persistența unor lacune legislative și riscul scăzut la care se expun societățile comerciale implicate în acest tip de infracționalitate** în raport cu veniturile obținute ilicit;
- **structura de Arme, Explozivi și Substanțe Periculoase din cadrul Poliției Române** și, în special, componenta de substanțe periculoase **este subdimensionată** în raport cu atribuțiile specifice;
- **împărțirea competențelor între structurile din cadrul Poliției Române are ca rezultat minimizarea eforturilor colective și diminuarea capacității preventiv-reativă** a structurilor în acest domeniu de activitate;

- **existența unui număr redus de procurori specializați** în infraționalitatea de mediu;
- **existența unui număr redus de inspectori de mediu** încadrați la structurile teritoriale ale Gărzii Naționale de Mediu;
- **transporturile ilegale de deșuri derulate în sistem containerizat** prin porturile Constanța și Constanța Sud - Agigea **se realizează**, în majoritatea cazurilor, **sub aparența desfășurării unor activități de comerț cu diverse bunuri și mărfuri** și mai puțin în mod direct prin evidențierea în documentele de transport a existenței deșeurilor;
- **pentru a evita descoperirea importurilor de deșuri a fost utilizată o gamă largă de bunuri de acoperire** (ex. articole de uz casnic uzate, carcase pentru anvelope, îmbrăcăminte uzată, piese și accesorii calculatoare și resturi de plastic), urmărindu-se ca prin înscrierea acestor date în cargomanifeste să nu se atragă atenția autorităților de control cu privire la marfa transportată;
- **în documentele de însoțire a mărfurilor⁴ au fost menționate ca marfă transportată șpan oțel neprocesat, sticlă și deșuri de metal, în realitate fiind descoperite și deșuri periculoase** (ex. componente din vehicule scoase din uz nedepoluate, ce conțin uleiuri, emulsii și alte substanțe periculoase, baterii, DEEE-uri, deșuri de ambalaje din plastic, lemn, carton, materiale textile, ebonită, cauciuc și substanțe gen vopsea);
- țările-furnizor ale deșeurilor sunt: Regatul Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord, Belgia, Bulgaria, Germania, Norvegia, Portugalia, Olanda, Serbia, Spania, China, Hong Kong, Pakistan, Israel, Canada și Australia;
- **diferența de preț a neutralizării deșeurilor** (500 euro în Europa, comparativ cu 20-50 euro în România) **va amplifica activitățile infraționale și implicit interesul rețelelor de infraționalitate transfrontalieră de a acționa în sfera traficului ilegal cu deșuri**, tipul de afacere între entitățile implicate fiind „win-win”/„câștig-câștig”, în dauna statului român;
- **eliberarea unor avize sau autorizații necesare pentru eliminarea și depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor unor societăți comerciale care nu îndeplinesc condițiile legale.**

⁴ În special la transporturile ilegale de deșuri din Bulgaria și Serbia.

E. Propuneri de măsuri și responsabili pe linia prevenirii și combaterii transporturilor ilegale cu deșeuri

A. Pe palier legislativ:

1. **Includerea în cadrul Strategiei Naționale de Management Integrat al Frontierei de Stat a României 2021-2027 (SNMIFS 2021-2027) a unor prevederi care să vizeze desemnarea unor birouri vamale de intrare și de ieșire din Comunitate pentru transferurile de deșeuri.**

Responsabili: MAI, DGV.

2. **Stabilirea prin Ordin comun încheiat între Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor a anumitor puncte de trecere a frontierei calificate (rutier, feroviar, maritim și naval) prin care să se efectueze importul, exportul și tranzitul de deșeuri.**

Responsabili: MAI, MMAP.

3. **Modificarea legislației naționale astfel încât să se alinieze la legislația europeană și înăsprirea pedepselor pentru acest tip de infracțiuni, având în vedere că în prezent traficul de deșeuri reprezintă o activitate ilegală cu profit ridicat și risc redus.**

→ **Modificarea și completarea Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, după cum urmează:**

- **Anexa 1**, modificarea și completarea definițiilor tratării și valorificării;
- **Anexa 3**, operațiuni de valorificare:
 - **eliminarea codului R12** - schimbul de deșeuri în vederea expunerii la oricare dintre operațiunile numerotate de la R1 la R11.
În cazul în care nu există niciun alt cod R corespunzător, aceasta include operațiunile preliminare înainte de valorificare, inclusiv preprocesarea, cum ar fi, printre altele, demontarea, sortarea, sfărâmarea, compactarea, granularea, mărunțirea uscată, condiționarea, reambalarea, separarea și amestecarea înainte de supunerea la oricare dintre operațiunile numerotate de la R1 la R11;
 - **Codului R13** - stocarea deșeurilor înaintea oricărei operațiuni numerotate de la R1 la R12 (excluzând stocarea temporară înaintea colectării, la situl unde a fost generat deșeurul). Stocarea temporară înseamnă stocarea preliminară, potrivit prevederilor pct. 6 din Anexa nr. 1 la Lege.

Motivul propunerii este legat de faptul că majoritatea transporturilor transfrontaliere consemnează în Anexa VII de transport unul dintre aceste 2 coduri care nu reprezintă operațiuni directe de valorificare/reciclare.

În context nu este clară operațiunea la care va fi supus deșeurul și mai ales dacă destinatarul este autorizat pentru respectiva operațiune.

→ **Modificarea Ordinului MMDD nr. 1798/2007 privind procedura de emitere a autorizației de mediu, după cum urmează:**

- stipularea în autorizația de mediu, cap. IV, deținută de destinatarul final al deșeurilor, a faptului că recepționează deșeuri din import, respectiv a capacităților tehnologice de procesare;
- înscrierea acestor operatori autorizați într-un Registru Național pus la dispoziția comună a autorităților de mediu, structurilor MAI, respectiv ANAF și obligativitatea ca deșeurile respective să ajungă doar la acești operatori autorizați.

→ **Emiterea unui ordin MMAP privind înființarea Registrului Național al Destinatarilor de Deșeuri din Import;**

→ **Stabilirea faptei săvârșite inclusiv în sarcina șoferului transportului ilegal de deșeuri, similar cu prevederile Codului rutier.**

Responsabili: MMAP, MJ, ANAF, MAI.

B. Pe palier tehnic-operațional:

1. **Desfășurarea de acțiuni operative comune** în baza analizelor de risc și evaluărilor integrate, **fundamentate în temeiul unui Plan Comun de Acțiune asumat de către toate instituțiile cu atribuții în domeniu**, care va fi elaborat în perioada imediat următoare.

Responsabili: MMAP, MAI, DGV.

2. **Operaționalizarea unui sistem de lucru comun între Garda Națională de Mediu și Direcția Generală Antifraudă Fiscală**, constând în:

- punerea la dispoziție, din partea DGAF, a datelor privind transporturile de peste 3,5 tone din punctele de trecere a frontierei;
- punerea la dispoziție a datelor privind lista societăților autorizate din punct de vedere al protecției mediului să desfășoare activități de colectare și valorificare a deșeurilor.

Responsabili: MMAP, DGAF.

3. **Realizarea schimbului de informații la nivel strategic, operațional și tactic între structurile naționale și internaționale** care au atribuții în prevenirea și combaterea traficului ilegal de deșeuri, precum și formarea unor grupuri de lucru și canale de comunicare eficientă, în principal, prin:

- încheierea unei colaborări cu structurile de securitate/de informații interne/internaționale pentru prevenirea faptelor de transferuri ilegale deosebit de periculoase (în sistemul Legii nr. 56/2018 privind cooperarea autorităților publice române cu Europol) prin înființarea unor NEST-uri cu puncte de contact pentru fiecare instituție din Anexa la Legea nr. 56/2018.

Responsabili: MMAP, MAI, DGV, ANAF, DGAF, alte instituții, după caz.

4. **Operaționalizarea și dezvoltarea unei structuri polițienești specializate pentru prevenirea și combaterea întregii infrafracționalități** la regimul protecției mediului.

Responsabil: MAI.

5. **Desemnarea unor birouri vamale de intrare-ieșire din comunitatea europeană pentru transferurile de deșeuri**⁵, care intră sau părăsesc comunitatea, sens în care

⁵ În considerarea art. 55 din Regulamentul CE nr. 1013/2006 al PE și CE.

nu va mai fi permis niciunui transfer de deșeuri să utilizeze alt punct de trecere a frontierei.

Responsabili: DGV, MAI.

6. **La nivelul punctelor de trecere a frontierei prin care se efectuează transporturile de deșeuri să fie asigurat 24/7 personal din cadrul structurilor teritoriale ale Gărzii Naționale de Mediu și Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor**, care să monitorizeze traficul de deșeuri. Suplimentarea schemelor de personal ale structurilor teritoriale ale Gărzii Naționale de Mediu și Autorității Pentru Protecția Consumatorilor.

Responsabili: MMAP, ANPC.

7. **Limitarea punctelor de trecere pentru deșeuri și pentru anumite produse susceptibile a fi deșeuri** (ex. acumulatori auto, haine/materiale textile, jucării SH, anvelope second-hand, electrocasnice second-hand etc.), **prin Ordin Comun MMAP și MAI, la un număr de 15, față de 77 existente la momentul actual.**

Responsabili: MMAP, MAI.

8. **Crearea unei aplicații la nivelul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor care să vizeze operațiunile cu deșeuri**, respectiv solicitările de avizare a operațiunilor de import, export și tranzit.

Responsabil: MMAP.

9. **Crearea unei baze de date/aplicații la nivel internațional care să ofere date și informații referitoare la trasabilitatea transporturilor transfrontaliere ilicite de deșeuri** (expeditor, destinatar, marfa transportată declarată, dacă entitățile au fost implicate în activități infracționale, obiectul principal de activitate al societăților comerciale implicate în transferul de deșeuri/blacklist).

Responsabil: MMAP.

10. **Inițierea demersurilor pentru înființarea unui laborator acreditat la nivel național care să analizeze cazurile de incertitudine referitoare la compoziția și încadrarea deșeurilor.**

Responsabil: MMAP.

11. **Organizarea de stagii comune de pregătire pentru personalul din cadrul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, Ministerul Finanțelor și Ministerul Afacerilor Interne** în domeniul investigării criminalității în domeniul deșeurilor.

→ cursurile pregătitoare se vor organiza în comun cu instituțiile implicate în combaterea fenomenului, respectiv: Garda Națională de Mediu, Direcția Generală a Vămilelor, Poliția Română și Poliția de Frontieră Română.

Responsabili: MMAP, DGV, MAI.

12. **Accesarea de fonduri europene nerambursabile pentru crearea infrastructurii necesare** prevenirii și combaterii activităților infracționale privind traficul cu deșeuri.

Responsabili: MMAP, MAI, DGV.

* * * * *

ANEXE

Anexa nr. 1

- *Activitățile desfășurate și rezultatele obținute la nivelul structurilor MAI pe linia combaterii transporturilor ilegale cu deșeuri.*

