

Capitolul 4

Colectarea și Transportul Deșeurilor Periculoase

4 Colectarea și Transportul Deșeurilor Periculoase

4.1 Condițiile actuale

4.1.1 Aspecte tehnice și operaționale

În România există foarte puține și limitate instalații dedicate tratării și depozitării deșeurilor periculoase. În general, generatorii de deșeurii periculoase “dispun” ei înșiși de deșeurile lor în cadrul locațiilor proprii – fie în incinta proprie, fie pe un teren deținut de societate în apropierea fabricilor lor. În acest caz, aceștia colectează propriul lor deșeu periculos și îl transportă în zonele care le aparțin. Ca o consecință, nici o întreprindere nu a dezvoltat un serviciu de transport specializat pentru generatorii de deșeurii periculoase. Excepția la cele de mai sus și principalele tipuri de deșeurii periculoase în mod current colectate și transportate în prezent sunt deșeurile spitalicești, uleiurile uzate și bateriile.

Agenții de colectare a deșeurilor par a fi, în general, companii private și sunt mai degrabă întreprinderi locale decât organizații naționale. Majoritatea agenților de colectare existenți din România se ocupă cu colectarea și transportul deșeurilor municipale, în principal. Câțiva dintre acești agenți de colectare, colectează deșeurii din sectorul comercial și industrial, deșeurii de grădina, precum și deșeurii de construcție și de la demolări. Acești agenți pretind că nu colectează nici un deșeu periculos. Există și organizații de reciclare a deșeurilor care colectează deșeurile de la generatori, câțiva dintre aceștia colectează deșeurii periculoase, cel mai notabil uleiuri uzate, baterii de automobile și, mai puțin, solvenți.

Există un număr foarte mic de furnizori de servicii pentru gestiunea deșeurilor periculoase în România. Aceia care există, oferă în general colectarea deșeurilor dar capacitatea lor de transport este redusă. Nu au fost identificați transportatori dedicați pentru deșeurile periculoase, care asigură și colectarea. Restul deșeurilor periculoase sunt transportate de către generatorii de deșeurii. Totuși, mai mult de 80% din totalul deșeurilor periculoase sunt depozitate sau stocate, și acest lucru se întâmplă, în general, la sau foarte aproape de locul de generare a deșeurilor periculoase, ceea ce necesită un transport minim. În cadrul Anuarului Transporturilor din România pe 2002 (www.transporturi.ro), există un sector de transport ADR (Convenție Europeană pentru transportul internațional al substanțelor periculoase) pentru mărfurile periculoase (de ex. produsele petroliere). Sunt incluse aproape 200 de societăți; sunt reprezentate societăți internaționale și ~70% la nivel de județ. Oricum, ca urmare a unei investigații telefonice pe un eșantion al acestor societăți nici una dintre ele nu este implicată în transportul deșeurilor periculoase.

4.1.2 Aspecte politice și legislative

Aspectele de legislație din domeniul transportului de deșeurii sunt foarte recente și încă în curs de dezvoltare. În legătură cu transportul deșeurilor, Ordonanța de Urgență 78/2000 (amendată prin legea 426/2001) stabilește:

Art.9 (3) Autorizațiile pentru activitățile care implică colectarea, depozitarea și tratarea deșeurilor vor fi eliberate de:

- autoritățile teritoriale de protecția mediului, pentru deșeurile menajere, deșeurile de producție, și;
- autoritățile publice centrale pentru protecția mediului în cazul deșeurilor menajere și a deșeurilor periculoase, în situația în care activitățile sunt realizate pe o suprafață mai mare decât aceea a unui județ ;

Art. 17.

(1) În termen de 90 de zile de la aprobarea listei deșeurilor periculoase, autoritățile competente vor adopta regulile pentru ambalarea și etichetarea deșeurilor periculoase pe timpul colectării, transportului și a depozitării temporare în conformitate cu reglementările

internaționale în vigoare.

(2) Controlul referitor la operațiunile de colectare și transport va fi efectuat, în cazul deșeurilor periculoase, de instituțiile stabilite prin lege și se va ține cont de originea și destinația acestor deșeuri.

(3) În cazul deșeurilor periculoase care sunt transportate de la un loc la altul, transportul va fi însoțit de un formular standard de identificare. Modelul acestui formular va fi aprobat prin ordin comun al autorității centrale pentru transport și al autorității centrale pentru protecția mediului în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a acestei ordonanțe de urgență.

Art.22.

(1) Transportatorii calificați pentru transportul deșeurilor orășenești vor fi autorizați de autoritățile administrației publice locale și autoritățile de protecția mediului. În cazul transportului interurban sau internațional de deșeuri, transportatorii rutieri vor trebui să aibă licență pentru mărfuri periculoase eliberată de Ministerul Transporturilor.

(2) Pentru transportul pe calea ferată, maritim sau aerian, transportatorii vor trebui să respecte regulamentele stabilite de Ministerul Transporturilor și Ministerul Apelor și Protecției Mediului.

Art.23. – Transportatorii de deșeuri au următoarele obligații:

- să folosească numai mijloace de transport corespunzătoare ținând cont de tipul de deșeu, care să nu permită împrăștierea deșeurilor și emisia de poluanți în timpul transportului astfel încât aceștia să respecte legislația referitoare la sănătatea populației și protecția mediului înconjurător ;
- să furnizeze personal pregătit pentru un transport în siguranță a deșeurilor și pentru asigurarea intervențiilor în caz de accidente;
- să dețină toate documentele necesare pentru transport inclusiv proprietarul, destinatarul, tipul deșeurilor, locul de încărcare, locul de destinație și, dacă este cazul, cantitatea de deșeu și codul acestuia conform legislației;
- să nu abandoneze deșeurile pe drum ;
- să respecte, pentru transportul deșeurilor periculoase, reglementările specifice transportului mărfurilor periculoase având caracteristici similare ;
- să folosească drumurile cele mai scurte și/sau care prezintă riscul cel mai scăzut pentru sănătatea populației și pentru mediul înconjurător, care au fost aprobate de autoritățile competente ;
- să aibă dotările tehnice necesare pentru intervenții în caz de accidente sau pagube apărute în timpul transportului de deșeuri periculoase sau, dacă nu au echipament tehnic sau personal adecvat, să asigure acestea prin intermediul unităților specializate;
- să informeze autoritățile de protecția mediului despre orice transport de deșeuri periculoase, înainte de realizarea acestuia, precum și unitățile de pompieri în cazul transporturilor de deșeuri cu risc de explozie sau foc.

Art.24. – Transporturile internaționale de deșeuri sunt efectuate cu respectarea convențiilor internaționale la care România este parte. Articolele 29~33 descriu cerințele comerțului internațional și ale tranzitului internațional de deșeuri în conformitate cu prevederile Legii nr. 6/1991 pentru ratificarea Convenției de la Basel cu privire la controlul transportului transfrontieră al deșeurilor periculoase și depozitarea acestora și, de asemenea, cu prevederile altor convenții internaționale ratificate de România.

În continuare și în baza Art.44 (amendat prin Legea nr. 426/2001 ca Art. 42), – Ministerul Transporturilor a întocmit sarcinile.

Toate cerințele referitoare la vehicule, ambalare, etichetare, semnalizare, pregătirea șoferului sunt stabilite prin legislația ‘substanțelor periculoase’ (OUG 200/2000 [asupra Clasificării, Etichetării și Ambalării Substanțelor și Compușilor Chimici Periculoși], aprobată și modificată prin Legea 451/2001 și utilizată împreună cu prevederile HG 490/2002 pentru aprobarea normelor metodologice de punere în aplicare a OUG 200/2000.

4.1.3 Aspecte instituționale și organizatorice

Cerințele de mai sus nu au fost toate implementate. În prezent, toți operatorii sunt obligați să aibă o licență de la Ministerul Transporturilor. Un permis suplimentar este necesar pentru transportul deșeurilor. Inspectoratele de Protecție a Mediului eliberează un astfel de permis pentru activitățile de colectare și transport ale Solicitanților sub forma unei Autorizații de Mediu. În acest document sunt prezentate activitățile societății. Această Autorizație folosește ca permis pentru societățile care își transportă singure deșeurile. Dacă un solicitant dorește să efectueze un transport de deșuri periculoase între orașe sau unul internațional, solicitantul trebuie să obțină o licență de transport pentru substanțe periculoase și de la Ministerul Transporturilor. Oricum, unele Inspectorate de Protecția Mediului cer tuturor Solicitanților de transporturi pentru deșuri să depună o copie a licenței lor pentru transportul mărfurilor periculoase obținut de la Ministerul Transporturilor, indiferent dacă transportul este în interiorul orașului sau între orașe. Aparent o altă cerință este ca operatorii care acționează în mai multe județe (de ex. Petrom) să obțină autorizații pentru vehicule de la fiecare Inspectorat Județean de Protecția Mediului în parte.

4.1.4 Aspecte economice și financiare

Legislația privind Deșeurile (Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 78/200, aprobată cu modificări de Legea nr. 426/2001) are următoarele prevederi la care se face referință în continuare:

Art. 13

(1) Costurile activităților de colectare, transport, depozitare, valorificare sau eliminare a deșeurilor vor fi efectuate de:

- a) deținătorii de deșuri către o unitate specializată;
- b) deținătorii anteriori de deșuri sau fabricanții de produse generatoare de deșuri ;

(2) Costurile menționate în paragraful (1) vor fi acoperite:

- a) în mod direct sau pe baza unui contract încheiat cu unitățile specializate în colectarea, transportul, depozitarea, valorificarea sau eliminarea deșeurilor ;
- b) printr-un sistem fiscal de taxe menționat în Legea nr. 73/2000 asupra fondului de mediu.

(3) Costurile pentru analiza deșeurilor, monitoringul propriei tehnologii și monitoringul factorilor de mediu și verificarea datelor declarate vor fi efectuate de deținătorii de deșuri.

(4) Dacă deținătorii de deșuri nu sunt cunoscuți, costurile pentru curățarea și reabilitarea mediului vor fi efectuate de persoanele identificate ca deținători actuali, până când autorul este identificat; acesta din urmă va suporta de asemenea costurile efectuate de deținătorul actual, în scopul identificării lui.

(5) Dacă generatorul deșeurii nu poate să fie identificat persoanele fizice sau juridice ale căror proprietăți sunt afectate pot să obțină ajutor financiar de la autoritățile locale, **iar în cazul în care sunt implicate deșuri periculoase**, de la fondurile de mediu.

4.2 Probleme

Având cantități relativ reduse de deșeurii care sunt transportate pentru eliminare finală în exteriorul zonei, România duce lipsă în prezent de pregătire și infrastructură pentru un transport în siguranță al deșeurilor periculoase. De asemenea, dată fiind absența aproape completă a transportului de deșeurii periculoase pe scară largă, România reprezintă o zonă în care Inspectoratele de Protecția Mediului au o lipsă de experiență și de capacitate legislativă care este de înțeles. Problemele principale pentru aceste activități în România sunt:

- în ce fel ar putea fi cel mai bine să fie dezvoltat un astfel de serviciu pentru industrie, în scopul transportării deșeurilor către instalații de tratare și eliminare finală; și,
- în ce fel activitățile de colectare și transport ar trebui să fie reglementate și controlate pentru a asigura faptul că deșeurile periculoase în tranzit sunt în siguranță și ajung la o instalație autorizată de ‘recuperare/tratare/eliminare finală’.

Aceste probleme cuprind toate cele 4 categorii și sunt discutate pe scurt în continuare.

4.2.1 Probleme tehnice și operaționale

O rețea integrată și adecvată de instalații de eliminare finală vor necesita eventual, de exemplu:

- o gamă completă de diferite tipuri de vehicule (de ex. vehicule cu cisternă, cu platformă, cu container)
- stații de transfer / depozitare temporară corespunzătoare pentru deșeurii periculoase
- servicii de întreținere pentru vehicule / rezervoare și servicii de curățare

Măsurile tehnice și operaționale necesare pentru această componentă (vehicule și infrastructura de susținere) vor fi conduse pe bază de cerere în conformitate cu implementarea Planului și Strategiei Naționale descrise în acest Raport. Uleiurile uzate și bateriile cu acid sunt două fluxuri de deșeurii care au o legislație specifică stabilită în România în care aceste acțiuni pot să fie implementate în mod practic și cu efect imediat pentru validarea integrității sistemului de reglementare și control.

În scopul minimizării costurilor și riscurilor transportării unor cantități relativ mici de deșeurii periculoase pe distanțe lungi, va trebui să se acorde atenție dezvoltării și exploatarei stațiilor de transfer amplasate în mod strategic. Acestea vor asigura stocarea deșeurilor anterior colectării acestora și eliminării/tratării finale la o instalație centralizată. Astfel de stații de transfer pot, de asemenea, să includă procese de pre-tratare în scopul reducerii volumului și/sau potențialul periculos al deșeurilor anterior unui transport. Multe dintre statele membre dețin astfel de instalații. Necesitățile operaționale ale ‘stațiilor de transfer’ vor fi similare aceloră descrise pentru activitatea de stocare a centrelor regionale de tratare a deșeurilor.

4.2.2 Probleme politice și administrative

Legislația primară este în vigoare. Legislația secundară necesită acum completarea și implementarea în scopul asigurării reglementării și controlului efectiv. Una dintre componentele programului de Twinning German Phare 2001 este asistența pentru aceasta și transpunerea cerințelor de Transport Intern ale Regulamentului de Transport al Deșeurilor.

Producătorii de deșeurii și alți participanți din fluxul deșeurilor vor trebui să fie în mod legal răspunzători pentru orice pagube aduse mediului înconjurător și sănătății cauzate de manipularea, tratarea și eliminarea deșeurilor periculoase. Producătorii nu ar trebui să se elibereze de responsabilitate în principal prin transferul deșeurii către o altă parte. Aceștia trebuie să fie capabili să arate că și-au realizat Obligația de Responsabilitate asigurându-se că

‘cealaltă parte’ este capabilă de asemenea și va manipula deșeurile de o manieră sigură și în conformitate cu cerințele legale relevante.

Este normal ca în Europa să se reglementeze și să se controleze mișcarea deșeurilor periculoase care utilizează un sistem de aviz de expediție și/sau de declarare a încărcăturii. Un astfel de sistem poate să ceară întreprinderilor să anunțe sau cel puțin să raporteze către autoritatea de reglementare mișcarea expedierilor deșeurilor periculoase. Rolul autorității de reglementare este în general de a asigura “bucla închisă” de ex. să se asigure de faptul ca avizele să indice că deșeurile (inclusiv cantitatea corectă), odată ce părăsește ‘sursa’ ajunge la destinația corectă de pe aviz. Aceasta are ca scop să împiedice depozitarea ilegală a deșeurilor. Sistemul poate, de asemenea, în cazul sistemului de pre-avizare, să permită autorității de reglementare de a se opune deplasării propuse sau să amendeze instrucțiunile. Un astfel de sistem de expediție sau de declarare a încărcăturii ar putea în viitor să implice un număr semnificativ de avize care să fie primite de IPM-uri. Aceste avize sunt de asemenea o sursă potențială de date corecte asupra deșeurilor periculoase. Un astfel de sistem este ideal pentru a fi introdus într-un Sistem Informațional de Gestiune a Deșeurilor pe calculator. Un sistem informațional de gestiune a deșeurilor este descris în Capitolul 7 al acestui raport.

4.2.3 Probleme instituționale și organizatorice

Există mulți potențiali participanți în această activitate la nivel local, regional și național. De exemplu : șoferii care dețin propriile lor vehicule, producătorii de deșeurii cum sunt cărașii, societățile specializate în transport, contractorii din domeniul gestiunii deșeurilor, autoritățile competente, etc. Dezvoltarea și întreținerea legăturilor bune de comunicare cu organizațiile ADR vor fi folositoare acestor participanți.

Legislația primară trebuie să fie susținută de legislația secundară, standarde și norme cu instrucțiuni și cursuri de instruire pentru toți participanții, în particular a acelor unități cu responsabilitate pentru reglementare și control (IPM-uri și poliția de circulație).

4.2.4 Probleme economice și financiare

Finanțarea infrastructurii menționate anterior urmează să fie făcută de către sectorul privat și probabil se va dezvolta din acele sectoare cu cunoștințele existente asupra acestor probleme, cum ar fi operatorii de instalații de tratare, sectorul petrolier, sectorul reciclării (REMAT). În acest caz, va fi necesară recuperarea completă a costurilor, iar aceste costuri vor fi transferate din necesitate direct producătorului de deșeurii.

4.3 Obiective și scopuri

Principalele obligații ca urmare a Directivelor UE asupra Deșeurilor sunt :

- desemnarea Autorității Competente (Punct Focal)
- stabilirea unui sistem pentru îndrumarea și controlul transportului de deșeurii în scopul implementării Convenției de la Basel și, de asemenea, încadrarea în jurisdicția națională
- punerea în aplicare a principiului ‘Poluatorul plătește’,
- stabilirea strategiei și a normelor tehnice, și
- stabilirea unei rețele integrate și adecvate de instalații de eliminare finală ținând cont de condițiile geografice sau de necesarul de instalații specializate pentru anumite tipuri de deșeurii.

În conformitate cu reglementările Directivelor UE asupra Deșeurilor este necesar într-o oarecare măsură ca:

- toți producătorii și transportatorii și colectorii de deșeuri periculoase, fie că este vorba de deșeurile lor sau acționează în numele unor terți, se vor supune îndrumării și inspecției Autorităților Competente; și să păstreze anumite informații pentru o perioadă specificată de timp și să pună acestea la dispoziția Autorității Competente
- toate transferurile de deșeuri periculoase vor fi însoțite de un formular de identificare
- amestecul deșeurilor periculoase este permis numai pe baza unei autorizații
- deținătorii de deșeuri, pe timpul colectării, transportului și depozitării temporare, vor respecta cerințele de etichetare și ambalare în conformitate cu normele Internaționale și ale CE în vigoare
- producătorii de deșeuri au responsabilitatea pentru eliminarea finală corespunzătoare sau pentru recuperare
- traficul ilegal de deșeuri este interzis și pedepsit de lege

Aceste cerințe sunt reunite în următoarele obiective și sarcini:



1. Metodele și sistemele pentru separarea, depozitarea temporară și transportul deșeurilor să fie suficiente pentru a îndeplini respectarea tuturor cerințelor Europene / naționale pentru Gospodărirea Deșeurilor .
 - Să se pună în practică sisteme adecvate pentru separarea și stocarea în mod separat a tipurilor specifice de deșeuri înainte de colectare.
 - Obligația Responsabilității să fie introdusă în cadrul transferului de deșeuri
 - Să se dezvolte sistemele de separare și de stocare în mod separat a materialelor reciclabile la sursă, înainte de colectare.
 - Să se introducă colectarea selectivă a materialelor periculoase din deșeurile orășenești.
2. Toate serviciile pentru colectarea și transportul deșeurilor periculoase să devină eficiente și din punct de vedere al operării și al costurilor.
 - Prețurile/tarifelor pentru colectarea deșeurilor periculoase să reflecte costurile reale ale serviciului furnizat (vezi secțiunea 4.4).
3. Prevenirea și monitoringul traficului ilegal al deșeurilor periculoase
 - Întărirea măsurilor de conformare în legătură cu Convenția de la Basel .

4.4 Strategie

Cerințele referitoare la transport vor stăvilii în mare măsură cererea pieței și necesitățile operaționale ale Strategiei Naționale și Planului de Acțiune evidențiate în altă parte în acest Raport. Aceasta va determina tipurile și numărul de vehicule și distribuția lor, precum și rolul ‘stațiilor de transfer/ colectare’. Natura specializată a acestor vehicule, instruirea profesională suplimentară a șoferilor și cerințele în susținerea vehiculelor se adaugă la investițiile acestora și la costurile de exploatare. Finanțarea acestei infrastructuri va fi cel mai probabil cel mai bine realizată de acele societăți de transport având acreditare ADR (Acord European pentru transportul substanțelor periculoase) și/sau acele sectoare unde există o cunoaștere a problemelor, cum ar fi operatorii instalațiilor de deșeuri, sectorul petrolier, sectorul de reciclare (REMAT).

Strategia propusă se bazează pe completarea și adoptarea integrală a legislației deșeurilor periculoase (incluzând sistemul de avize de expediere sau declarare a încărcăturii

și Obligația Responsabilității) precum și reglementările, standardele și instrucțiunile de susținere, ridicarea conștiinței și instruirea profesională în domeniul legislației deșeurilor periculoase și punerea în aplicare riguroasă. Această strategie va trebui implementată cu un prim efect asupra mișcării deșeurilor periculoase existente, care în acest moment sunt în primul rând uleiurile uzate, deșeurile spitalicești și bateriile uzate. Implementarea acestei componente va trebui să fie coordonată cu activitățile a două proiecte specifice finanțate de UE (Phare 2000 proiectul de Twinning German asupra deșeurilor și proiectul EU Life din Caraș Severin).

Gospodărirea deșeurilor periculoase nu poate fi abordată din punct de vedere al eficienței costurilor la nivel local. Această abordare se va face la nivel regional sau național. Planurile Regionale de Gospodărire a Deșeurilor propuse vor include o secțiune despre cerințele anticipate referitoare la transportul deșeurilor periculoase pentru regiunea respectivă. În toate statele membre ale UE unitățile de gospodărire a deșeurilor periculoase sunt asigurate la nivel regional sau național; excepție fac statele mai mici care se bazează pe statele vecine pentru unități care implică un capital de investiție mare, așa cum este incinerarea. Aceasta va impune construirea de ‘stații de transfer’ descrise anterior în secțiunea 4.2.1.

Tipurile de costuri asociate implementării acestei componente a strategiei sunt de obicei următoarele:

- costuri inițiale de pregătire
 - stabilirea Autorităților Competente
 - stabilirea sistemelor și procedurilor
 - pregătirea instrucțiunilor tehnice
 - asigurarea instruirii profesionale

- investiție de capital
 - stații de transfer pentru sortarea și acumularea de mici cantități de deșeuri periculoase pentru tratarea ulterioară
 - sisteme de colectare și transfer atât pentru deșeuri periculoase lichide cât și solide
 - unități de stocare la sediul producătorilor de deșeuri

- costuri de exploatare de parcurs
 - costuri anuale de exploatare ale unităților
 - inspecția periodică a producătorilor și transportatorilor de deșeuri
 - prelucrarea avizelor de expediție
 - colectarea datelor și informațiilor