



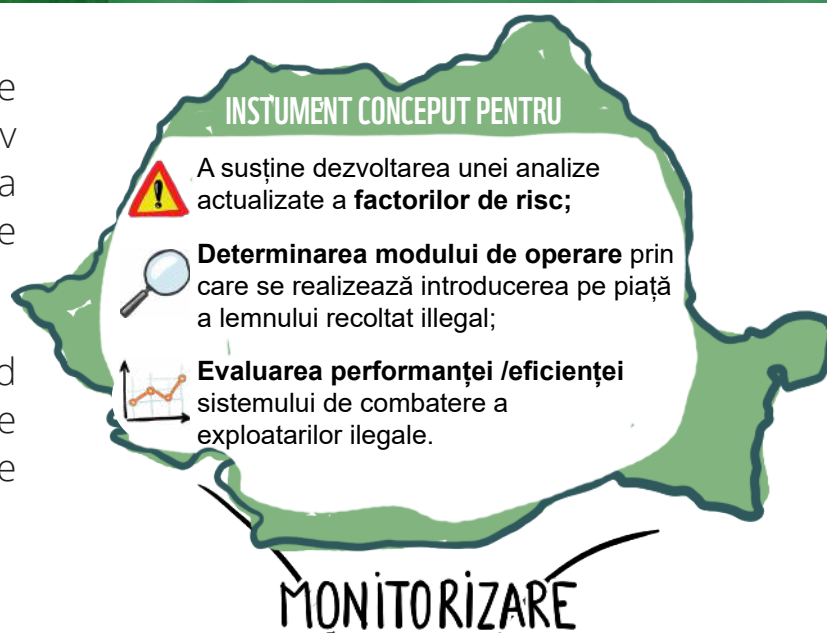
# Monitorizarea aplicării normelor privind trasabilitatea lemnului

Instrument pentru determinarea evoluției modului de operare și a factorilor de risc în ceea ce privește recoltarea ilegală a lemnului

Raport de monitorizare  
Mai 2022

Cunoașterea acestor elemente permite adaptarea continuă a cadrului legislativ și este esențială pentru a putea prioritiza în consecință controalele, pe criterii obiective și transparente.

Fără planificarea controalelor urmând o abordare de riscuri nu se poate institui un sistem eficient de combatere a recoltărilor ilegale de lemn.



**Creșterea capacității instituționale pentru prevenirea și combaterea recoltării ilegale a lemnului** prin dezvoltarea unui **instrument de monitorizare și evaluare a nivelului de aplicare a normelor** privind circulația materialelor lemnoase în situația primei introduceri pe piață a lemnului (N.B. propunem un prim instrument care are o astfel de fundamentare tehnică, bazată pe **estimarea prin metode statistice** a realităților surprinse în teren).

## Disclaimer

*Rezultatele monitorizarilor incluse în acest raport nu au relevanță statistică pentru a reflecta imaginea recoltărilor ilegale la nivel regional /național. Rezultatele acestui raport sunt prezentate pentru a ilustra potențialul acestui instrument, pe care ne dorim să-l dezvoltăm mai departe printr-un proces participativ, alături de autorități și de factorii interesați.*

**ÎN BAZA INFORMAȚIILOR ASTFEL  
OBTINUTE, SE VOR PUTEA FUNDAMENTA**



Cele mai potrivite soluții tehnice pentru îmbunătățirea continuă a cadrului legislativ care să vizeze simplitatea, transparența și eficiența;



dezvoltarea în mod adecvat a Sistemului Informațional Integrat de Urmărire a Materialelor Lemnoase (SUMAL);



Instituirea de către operatori a unor Sisteme Due Diligence adecvate;



Revizuirea în consecință a planurilor și procedurilor de control care să urmeze o abordare bazată pe riscuri (i.e. prioritizarea controalelor pe criterii obiective și transparente).





© WWF România, Radu Vlad

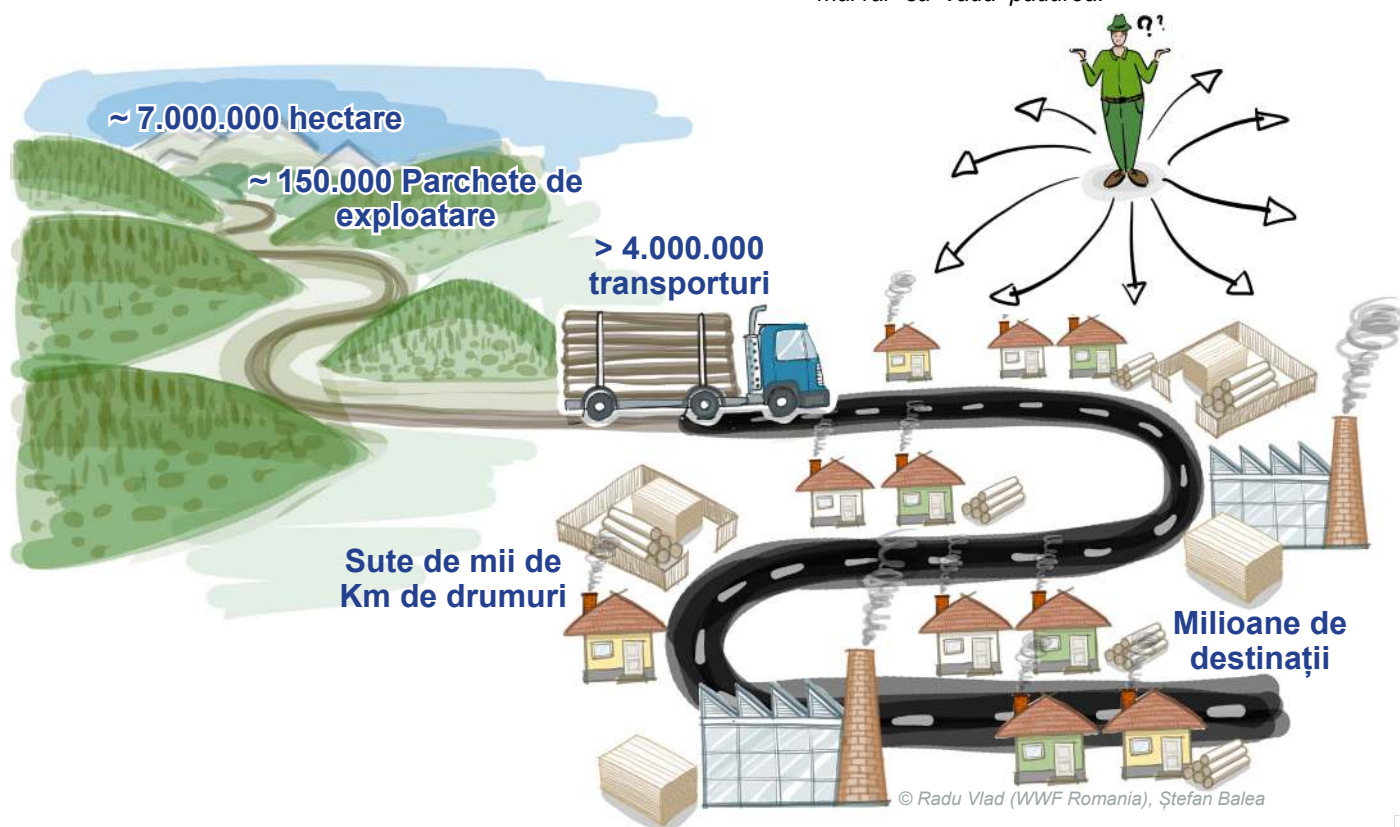
## Monitorizarea aplicării normelor privind trasabilitatea lemnului

### Context:

Atunci când **resursele de control sunt limitate**, iar numărul de transporturi de lemn la nivel național depășește cifra de 4 milioane (ce se pot realiza în 365 zile /an, plecând din peste 150 mii de locații răspândite în 7 milioane de hectare și care se desfășoară de-a lungul a sute de mii de kilometri de drumuri către alte sute de mii /milioane de destinații), apare **absolut necesară prioritizarea acestor controale urmând o abordare de riscuri**.



În cadrul Gărzilor Forestiere la nivel național, sunt doar 935 de posturi pentru personalul cu pregătire în domeniul silviculturii. Schemele de personal nu sunt completate și doar o parte din acest personal are atribuții de control în ceea ce privește circulația materialelor lemnoase /implementarea DDS. Mai mult, având în vedere multitudinea atribuțiilor legale și sarcinile administrative birocratice, comisarii din Gărzile Forestiere ajung tot mai rar să vadă pădurea.



**Planurile de control\*** trebuie să fie fundamentate în baza unui set de **criterii obiective și transparente,\*\*** care să indice **UNDE? CÂND? și CUM?** trebuie realizate aceste controale astfel încât **să fie adresate cele mai relevante zone de risc.**

- \* Este nevoie de criterii transparente, concepute astfel pentru a stimula prevenția, dar și pentru a evita abuzurile sau a controalelor realizate în mod discreționar (a se vedea aici inclusiv implicarea factorului politic).
- \*\* Legislația națională și comunitară impune instituirea “planurilor de control care urmează o abordare de riscuri”, adică controale tematice planificate în mod proactiv, care să țină cont de riscurile specifice, așa cum le înțelege autoritatea competentă. Există însă și obligația legală (inclusiv termene clare) privind analiza cu prioritate, de către autoritățile cu atribuții de control, a sesizărilor primite din partea terților. Astfel, datorită numărului mare de sesizări (care adesea se dovedesc a fi nefondate), resursele de control se epuizează înainte că planul de control conceput eventual de autorități **să poată fi realizat.**



Performanța instituțiilor cu atribuții de control ar trebui evaluată după rezultatele obținute în baza îndeplinirii propriilor planuri de control.



© WWF România, Radu Vlad

Monitorizarea aplicării normelor privind trasabilitatea lemnului

## Reguli, Sancțiuni, Controale: cei trei piloni pe care se bazează sistemul de combatere a tăierilor ilegale, optimizați continuu prin monitorizare.

Un sistem de combatere eficientă a recoltărilor ilegale de lemn se bazează pe un **set de reguli** (ce implică un sistem de trasabilitate) care **să poată fi ușor de monitorizat** și care mai ales, să producă **probe concludente** în urma controalelor.

Pentru a descuraja încălcarea regulilor instituite prin sistemul de trasabilitate, se impune adoptarea unui sistem de sancțiuni proporționale cu nivelul prejudiciilor și care să funcționeze ca un mecanism de prevenție (adică să fie disuasive).

Toate acestea nu ajută la nimic dacă în mod efectiv controalele în teren nu țin pas cu zonele critice ale lanțului de custodie a lemnului, acolo unde există cele mai mari riscuri privind plasarea pe piață a lemnului recoltat ilegal.

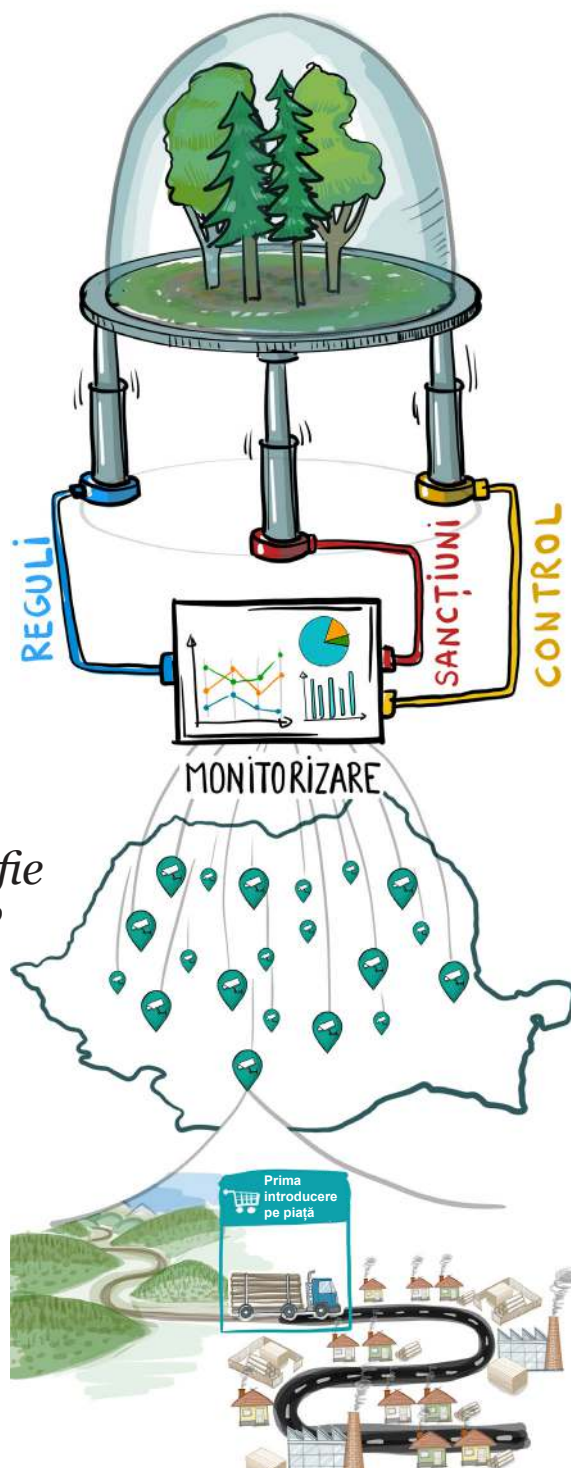
## UNDE? CÂND? și CUM? trebuie realizate aceste controale astfel încât să fie adresate cele mai relevante zone de risc?

Pentru a putea răspunde la aceste întrebări este nevoie de o monitorizare continuă a realităților din teren pentru a surprinde evoluția **modului de operare** și a **factorilor de risc** de care trebuie să se țină cont atunci când planificăm controalele. Acestea sunt elementele cheie care pot fi determinate prin această metodologie de monitorizare.

! Mai mult decât atât, prin dezvoltarea unui protocol de monitorizare adecvat, acest instrument ar putea să determine și **nivelul recoltărilor ilegale** de lemn la nivel regional / național și ar putea să funcționeze ca un barometru în ceea ce privește eficiența cadrului legislativ aflat într-o continuă dinamică.

### Modul de operare / Modus Operandi

Modul obișnuit sau caracteristic prin care operatorii pot acționa pentru a ocoli cerințele legale privind circulația materialelor lemnoase: transporturi fără aviz de însoțire a materialului lemnos / cod SUMAL, transporturi multiple efectuate în baza aceluiași aviz de însoțire a materialului lemnos /cod SUMAL, fraudarea declarațiilor privind cantitățile de lemn transportate - supraîncărcări flagrante, prevalența categoriilor de mijloace de transport utilizate, perioada din zi /săptămână în care au loc cu precădere transporturile neconforme.



© Radu Vlad (WWF Romania), Ștefan Balea

### Factori de risc

Circumstanțele administrative, socio-economice și de mediu care influențează prevalența recoltărilor ilegale la nivel local (ex. ponderea pădurilor neadministrare /servicii silvice, complexitatea formelor de administrare la nivel de bazinet, necesarul de lemn de foc pentru populație, prețul de adjudecare pentru lemnul pe picior comparativ cu prețurile din piață, situația pădurilor din afara fondului forestier național, etajul de vegetație și speciile de arbori, etc.).



© WWF România, Radu Vlad

## Probleme de bază ale sistemului de combatere a exploatărilor ilegale din România:

1. Valorificarea lemnului pe picior, prin care marcarea arborilor și estimarea cantitativă/calitativă a produselor lemnoase înainte de a fi recoltate rămân în continuare principalele repere ale sistemului de control dar care nu produc probe concludente în instanță. Este astfel legalizată o zonă „gri”, care s-a dovedit a fi imposibil de controlat. Aceste practici nu vor putea fi identificate /demontate prin metode moderne de control care utilizează analiza ADN sau izotopi.
2. Sistemul electronic integrat de urmărire a trasabilității materialelor lemnoase (SUMAL) nu a soluționat încă [breșele care permit „fabricarea” provenienței legale](#) și nu a operaționalizat sistemul de alertare automatizată și elementele de transparență cu rol de prevenție pentru care a fost conceput.
3. Nu sunt efectuate de către autorități, în mod sistematic și persistent, suficiente controale în zonele critice ale trasabilității lemnului. Este practic refuzată orientarea către un control eficient în zona primei introduceri pe piață a lemnului (adică concentrarea eforturilor pentru verificarea transporturilor ce pleacă de la locul de recoltare). Astfel, eforturile de prevenire a recoltărilor ilegale se disipează în tot lanțul de custodie a lemnului, având o eficiență redusă și prin faptul că (nici în acest sector al prelucrării lemnului) nu se pot obține probe concludente (vezi mai jos pentru mai multe explicații).
4. Nu există instrumente de verificare expeditivă a cantităților de lemn transportate. În imensa lor majoritate, controalele se rezumă la verificarea existenței avizului de însoțire a materialelor lemnoase și mai puțin la verificarea volumelor și a sortimentelor declarate.
5. Lipsa de reprezentativitate a controalelor; verificările nu sunt stabilite în baza unor criterii obiective și transparente care să urmeze o abordare bazată pe riscuri. Puținele controale care urmăresc transporturile care pleacă de la locul de recoltare, se realizează de multe ori la întâmplare sau chiar discreționar.
6. Sancțiunile prevăzute nu sunt eficiente, proporționale și disuasive. Este instituit un prag (aberant) de 10 m<sup>3</sup> pentru a sancționa ca infracțiune silvică transportul materialelor lemnoase care nu este însoțit de documente specifice de transport din care să rezulte cu certitudine legalitatea provenienței acestora; sub acest prag, amenziile nu sunt disuasive.
7. Sistemul în sine conține o serie de sarcini administrative inutile, fiind impuse formalități birocratice împovărătoare care generează o creștere semnificativă a costurilor (N.B. toate costurile generate de sistemul de norme sunt plătite în final de pădure prin lemnul ei).

O soluție pentru eliminarea conflictelor de interese sistemice:

- estimarea cantitativă și calitativă a “lemnului pe picior”, să rămână un document suport cu valoare de deviz estimativ în ceea ce privește execuția lucrărilor de exploatare și derularea procedurilor de valorificare a masei lemnoase, și să nu poată sta la baza facturării;
- în cazul valorificării masei lemnoase pe picior, plățile ar trebui să se raporteze strict la cantitățile materialelor lemnoase ce rezultă în urma exploatării, prin întocmirea unui deviz final/recepție ce va sta la baza emiterii facturii și a documentelor specifice de transport din care rezultă proveniența materialelor lemnoase.



© Radu Vlad (WWF România)

Cum arată “marca” aplicată pe arbori, după o scurtă perioadă de timp



WWF România,

Bd. Tudor Vladimirescu nr. 29, sector 5, București, 050881, România. Tel. +40 21 317 49 96 | office@wwf.ro | [www.wwf.ro](http://www.wwf.ro)

WWF® and World Wide Fund for Nature® trademarks and ©1986 Panda Symbol are owned by WWF-World Wide Fund For Nature (formerly World Wildlife Fund). All rights reserved.



© WWF România, Radu Vlad

Monitorizarea aplicării normelor privind trasabilitatea lemnului

## Metodologie

În această a doua rundă de monitorizări (realizate în noiembrie-decembrie 2021) am revenit după un an în **exact aceleași locații și aceleași zile calendaristice** (întâmplarea a făcut ca inclusiv condițiile meteo să fie absolut similare) ca și cele din prima rundă de monitorizări (noiembrie-decembrie 2020). De asemenea, au fost utilizate aceleași proceduri pentru culegerea și interpretarea datelor.

S-a acționat în acest mod pentru a surprinde utilitatea metodologiei și parametrii de care trebuie să se țină cont în **dezvoltarea protocolului de monitorizare**, dar și pentru a încerca să evaluăm **impactul modificărilor legislative<sup>1</sup>** asupra evoluției modului de operare.

Testările prezentate în acest raport au fost realizate cu scopul de a dezvolta această metodologie pentru monitorizarea aplicării cerințelor legate de trasabilitatea materialelor lemnoase ce pleacă de la locul de recoltare. Datele obținute sunt utilizate pentru dezvoltarea unui protocol de monitorizare care să permită astfel de evaluări la nivel regional / național.

Alegerea punctelor de monitorizare NU a fost deocamdată fundamentată în baza unui protocol de monitorizare (protocol care este în lucru și care ar trebui să rezulte în urma unor serii de verificări repetate), fiind în principal condiționată de cerințele logistice pentru testarea /calibrarea procedurilor și tehnicii utilizate. De asemenea, numărul de transporturi surprinse nu constituie un eșantion reprezentativ la nivel național.

Așadar, rezultatele monitorizărilor actuale nu au relevanță statistică pentru a reflecta imaginea recoltărilor ilegale la nivel național, ci surprind doar anumite situații punctuale întâlnite pe perioada monitorizării, în punctele de monitorizare respective!

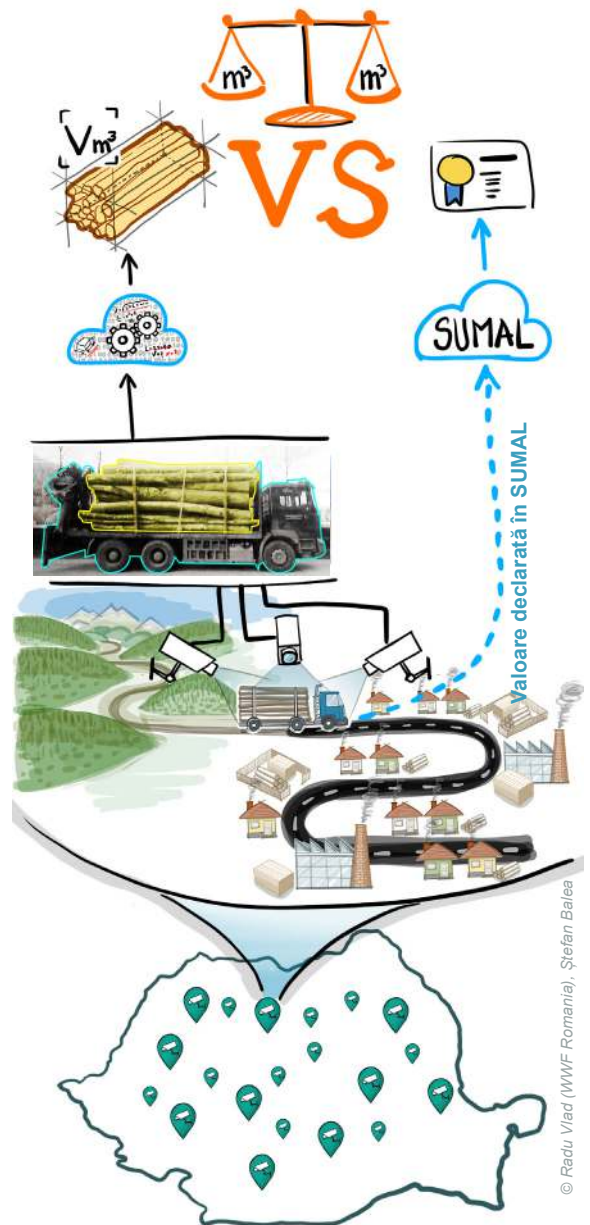
Metodologia (încă în lucru) propune monitorizarea circulației materialelor lemnoase printr-un **sistem de camere de supraveghere video** amplasate pe drumurile forestiere, în anumite **locații desemnate în mod confidențial** (N.B. eșantionate judicios în baza unui **protocol de monitorizare**), urmărind segmentul **primei introduceri pe piață a lemnului** (inclusiv pentru a evita "dubla" raportare).

Culegerea datelor din teren s-a efectuat inopinat, cu ajutorul unui sistem de camere de supraveghere amplasat în punct fix. S-a urmărit monitorizarea permanentă a circulației materialelor lemnoase în aceste locații **7 zile /săptămână, 24h /zi**.

La alegerea punctelor de monitorizare s-a ținut cont de rețeaua de acces în zonele de recoltare, evitându-se pe cât posibil orice potențial punct de descărcare (ex. depozit, punct de procesare, gospodării) existent între locul de recoltare și amplasamentul sistemului de monitorizare.

Transporturile de lemn au fost verificate exclusiv cu ajutorul datelor disponibile public, prin aplicația mobilă Inspectorul Pădurii – SUMAL 2.0, respectiv varianta desktop. Pentru a putea evalua transporturile offline, s-au ales bazine închise iar verificarea înregistrărilor în Inspectorul Pădurii a urmărit termenele legale precizate în SUMAL.

<sup>1</sup> Modificări legislative care au vizat sistemul de combatere a exploatareilor ilegale din România, referindu-ne aici în principal la instituirea SUMAL 2.0 (HG 497 /2020) respectiv modificarea regimului de sancțiuni (prin modificările aduse Codului Silvic și Legii contravențiilor silvice).



© Radu Vlad (WWF Romania), Ștefan Baiea

Metodologia se bazează practic pe **analiza comparativă între informațiile culese din teren** (în baza imaginilor surprinse de aceste camere) **și datele înregistrate în mod oficial în SUMAL**. Se mizează astfel pe identificarea transporturilor fără documente care să ateste proveniența legală, „transporturile multiple” ce utilizează aceleași documente de proveniență, dar și transporturile supraîncărcate – în situația unor diferențe flagrante între volumul real transportat și cel înregistrat /declarat în SUMAL.



*Rezultatele acestui raport sunt prezentate doar pentru a ilustra potențialul și utilitatea acestui instrument.*



© WWF România, Radu Vlad

## Monitorizarea aplicării normelor privind trasabilitatea lemnului

Pentru estimarea cantităților, speciilor și sortimentelor s-au efectuat patru evaluări independente de către specialiști în domeniu (fiind implementate 3 metodologii distincte), pe baza imaginilor colectate de camerele video coroborate după caz și cu imaginile încărcate în Inspectorul Pădurii (în situațiile în care acestea au fost realizate în mod corespunzător).

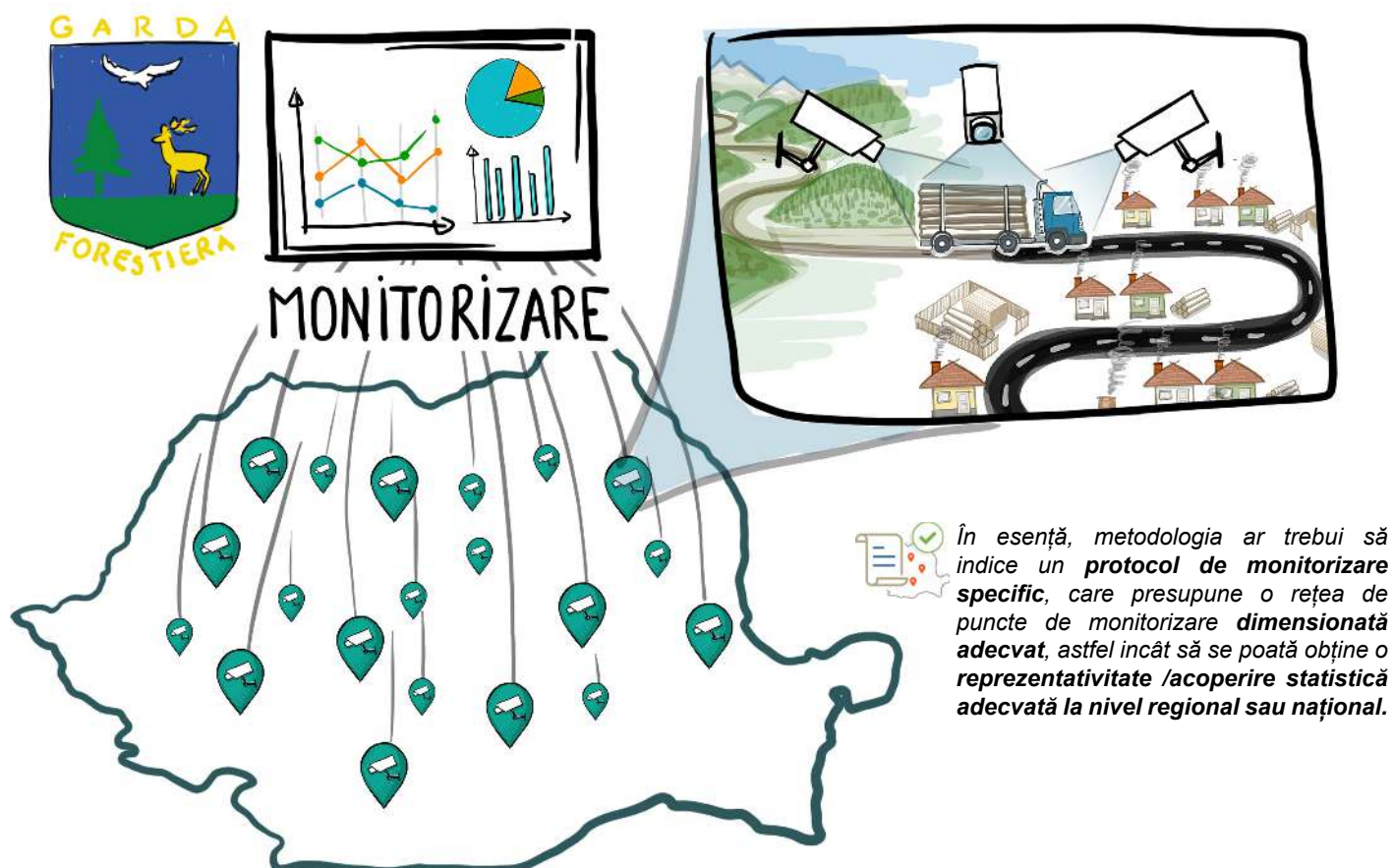


Pentru a consemna o neconformitate, toate cele patru determinări independente trebuiau să confirme supra-încărcarea și, mai mult decât atât, cea mai mică diferență în plus trebuia să depășească **20%** din volumul declarat. **Interpretarea evaluărilor a urmat o abordare precaută - valorile prezentate fiind, în accepțiunea noastră, minimale.**



## Punere în practică

Propunem înființarea unui **departament specializat** în cadrul Gărzii Naționale Forestiere care să preia inițiativa **dezvoltării acestei metodologii** și să asigure o **implementare adecvată** printr-un **proces participativ și transparent** cu implicarea factorilor interesați relevanți (e.g. mediului academic, instituții de cercetare, administratori de păduri, operatori și reprezentanți ai societății civile).



© Radu Vlad (WWF Romania), Ștefan Balea

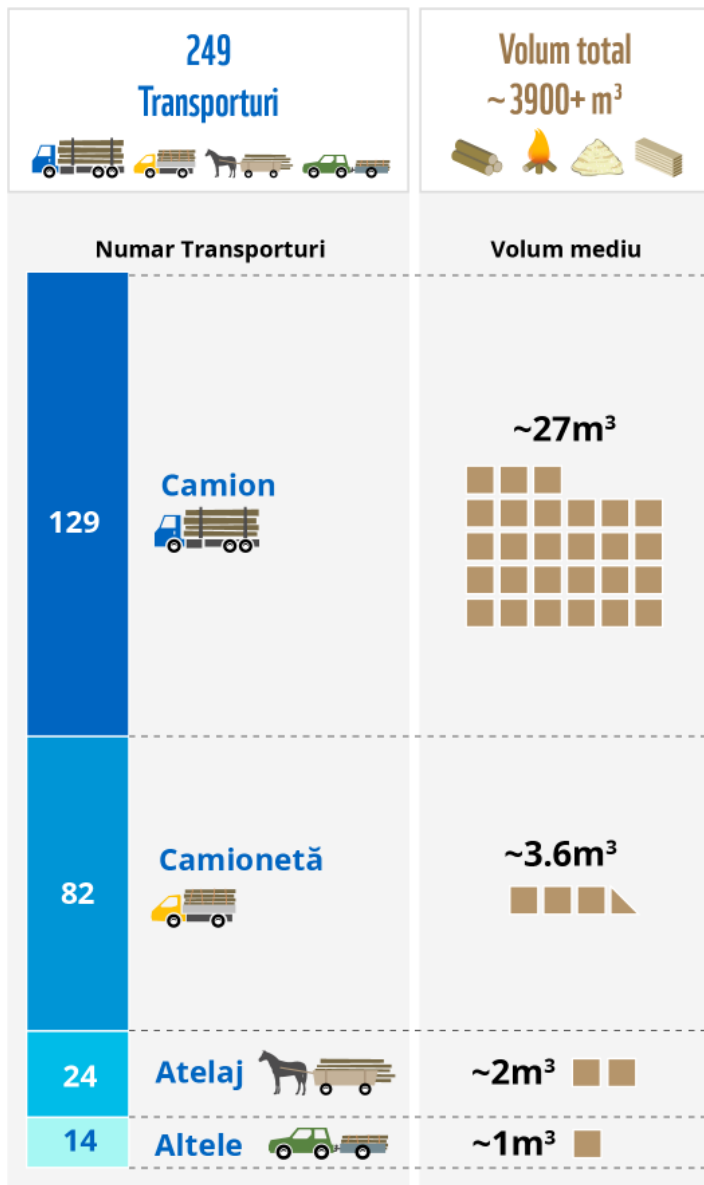
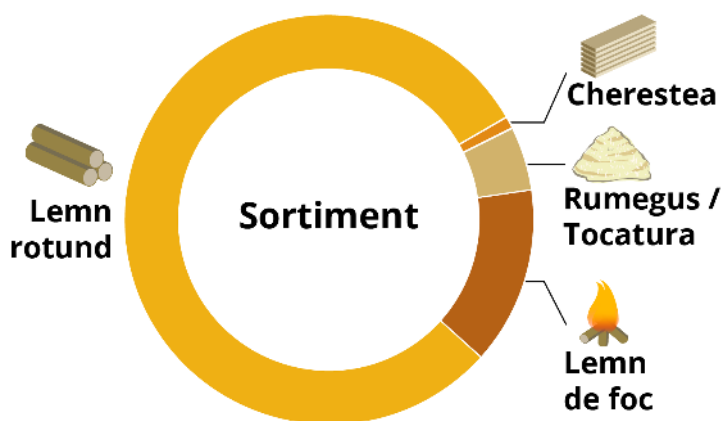


© WWF România, Radu Vlad

## Rezultate

### Rezultate generale

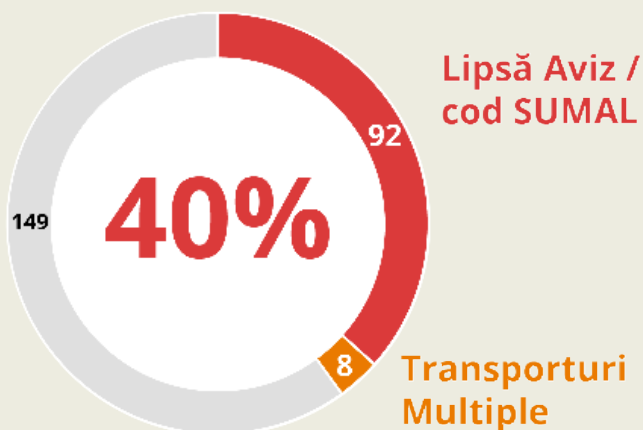
Monitorizarea s-a desfășurat în perioada Noiembrie-Decembrie 2021, revenind în aceleași 3 locații diferite în care s-au realizat primele monitorizări (2020), și au însumat în total 21 de zile de supraveghere, câte 7 zile de supraveghere video neîntreruptă a căilor de acces pentru fiecare locație.

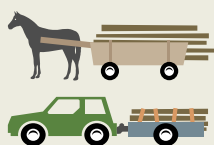
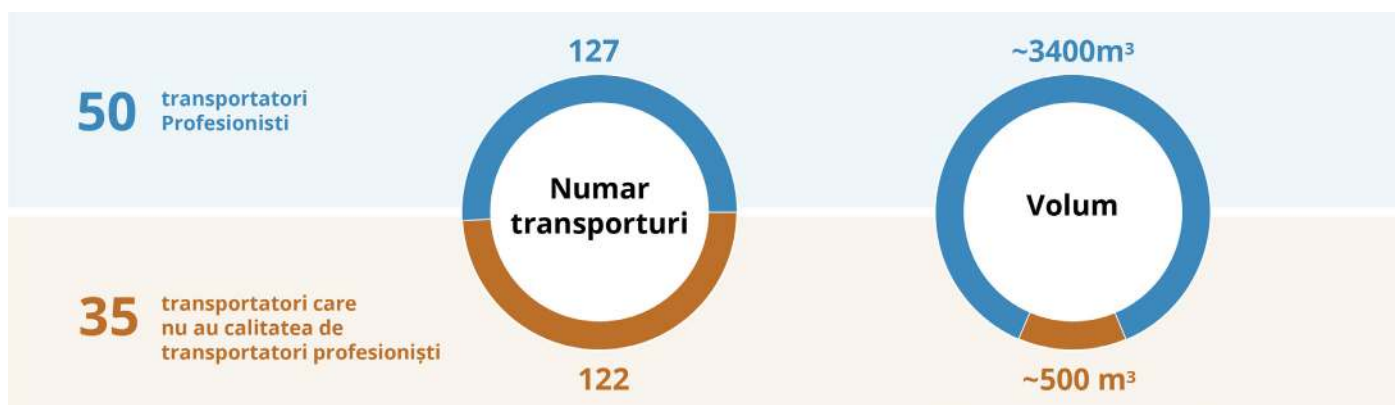


Se constată o pondere ridicată a transporturilor fără documente care să ateste proveniență legală înregistrate în SUMAL, ceea ce se datorează în principal numărului mare de transporturi fără documente care transportă lemn de foc (se regăsesc în aceasta cauză: toate transporturile din categoria remorcilor auto și atelajelor și cca 45% din categoria camionetelor);



Aproximativ 1 din 5 camioane surprinse prin programul de monitorizare, au fost realizate fără documente care să ateste proveniența legală a materialelor lemnoase înregistrate în SUMAL.



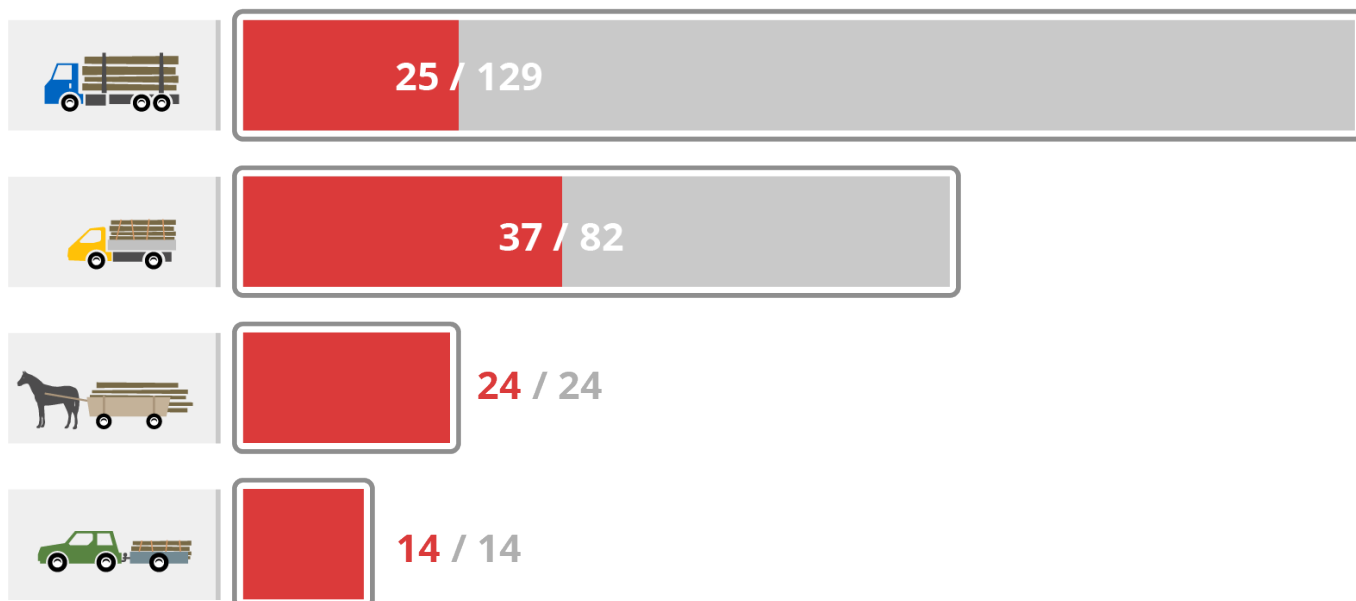


Se observă un număr mare de transporturi realizate de către transportatori neprofesioniști, dar reduse că și pondere a volumelor.



SUMAL 2.0 nu a reușit să limiteze automat transportatorii profesioniști să activeze și ca transportatori neprofesioniști (au fost surprinse transporturi înregistrate în SUMAL cu același număr auto care aveau, alternativ, calitatea de profesioniști și neprofesioniști).

## PONDEREA TRANSPORTURILOR FĂRĂ DOCUMENTE, GRUPATE PE MIJLOACELE DE TRANSPORT



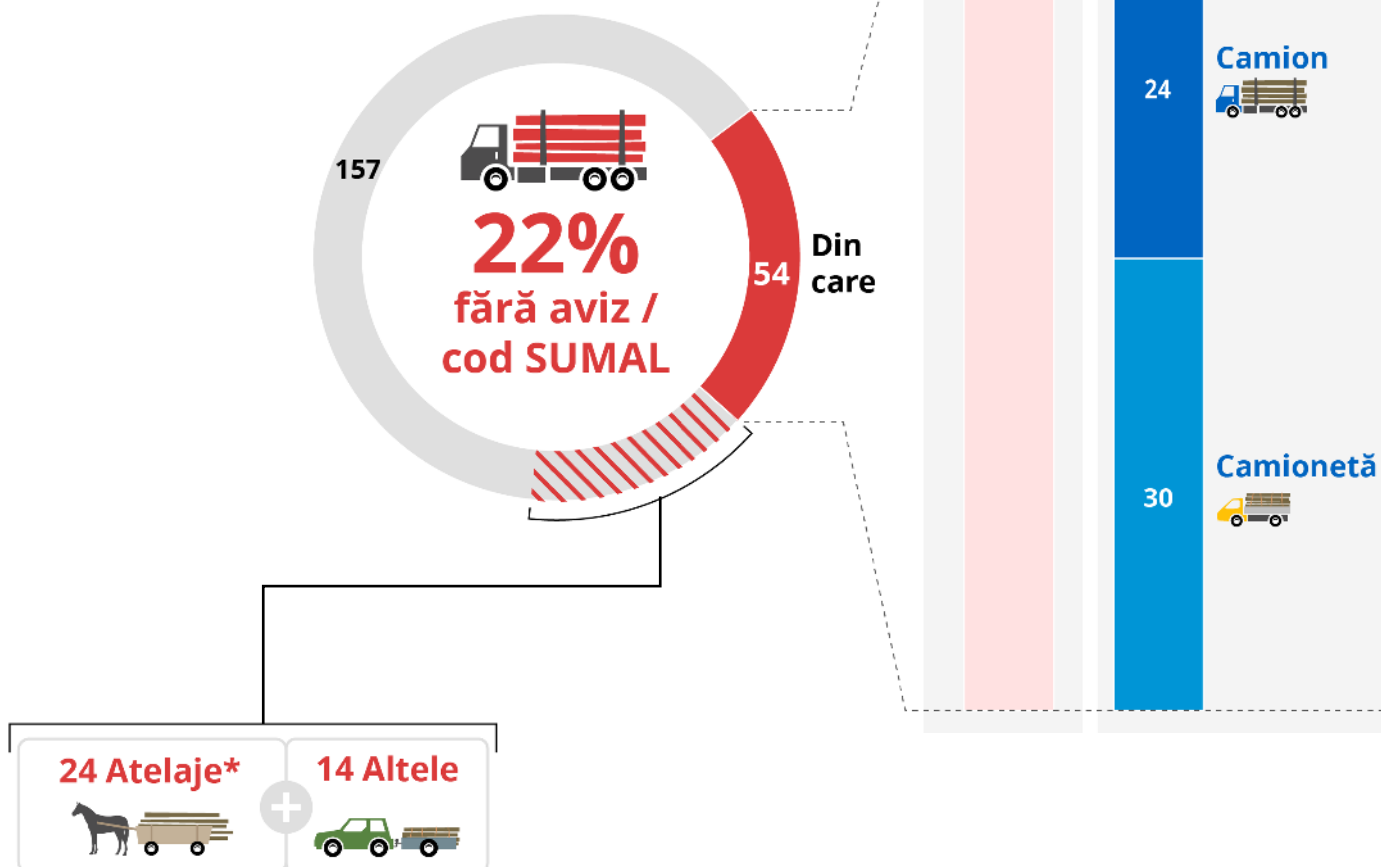
## Recomadări:

- Închiderea breșelor SUMAL 2.0, prin modificarea modului de funcționare a aplicației;
- Dezvoltarea SUMAL Proprietar pentru a simplifica /fluidiza valorificarea legală a lemnului ce aparține micilor proprietari de păduri, inclusiv vegetație forestieră din afara fondului forestier național (livezi, fânețe, pășuni, etc.), pentru consum propriu (lemn de foc, construcții rurale, araci vie, etc.); aplicabil doar pentru micii proprietari care nu au calitatea de operatori, iar lemnul nu intră în circuitul economic.



## Transporturi fără aviz

Transporturi fără aviz de  
însoțire a materialului lemnos  
înregistrate în SUMAL



- Majoritatea transporturilor fără aviz de însoțire a materialului lemnos / cod SUMAL este reprezentată de atelaje, remorci auto și camionetele cu lemn de foc, destinat cel mai probabil satisfacerii nevoilor de bază ale comunităților locale.
- **Toate transporturile** realizate de neprofesioniști cu atelaje sau remorci auto care au fost surprinse în programul de monitorizare, nu au fost înregistrate în SUMAL 2.0 (deși există această obligație legală).
- Pentru a permite o privire comparativă (rezultate monitorizare 2020 vs. 2021) și având în vedere faptul că platforma Inspectorul Pădurii V 1.0.7 nu oferă date suficiente pentru a verifica legalitatea transporturilor (N.B. pentru atelaje nefiind obligatorie utilizarea Wood Traking), categoriile Atelaje și "Altele" nu au fost cuprinse în statistică.



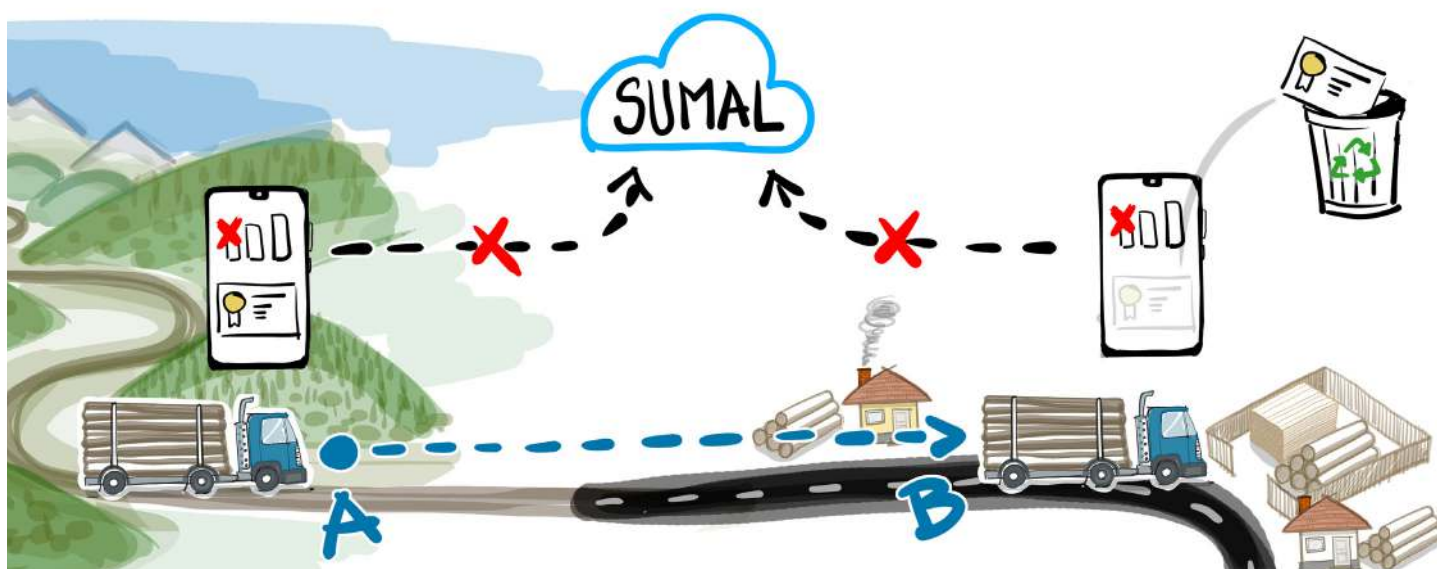
Aceasta demonstrează faptul că rezultatele prezentate nu au relevanță statistică la nivel național (N.B. în platforma Inspectorul Padurii aceste transporturi au o pondere semnificativa).



## Interpretare

Această situație poate fi explicată și prin existența [breșelor din SUMAL asupra cărora WWF a atras atenția](#) imediat după instituirea SUMAL 2.0, și anume **fabricarea legalității provenienței și ștergerea istoricului transporturilor ilegale.**

Astfel, în situația expedierii lemnului din afara ariei de acoperire cu semnal sau cu traficul de date oprit, se pot genera avize de însoțire și coduri offline în baza cărora se legalizează transporturile de lemn ce pleacă de la locul de recoltare.



© Radu Vlad (WWF Romania), Ștefan Balea

În situația în care, după ce s-a realizat livrarea, se dezinstalează aplicația sau se șterge memoria *cache* din aplicația de pe telefon, toate înregistrările operate în *offline* nu mai apar niciodată în sistem. În acest mod, avizele de însoțire generate offline doar în aplicația instalată pe telefonul operatorului nu mai ajung să fie contorizate în SUMAL.

Mecanismul funcționează ca o "factură proformă" care legalizează transporturile, dar care nu se mai înregistrează în contabilitate.

Atât timp cât aceste breșe se vor menține, aceste transporturi nu vor apărea niciodată în sistem și nu vor genera niciodată vreo alertă sau suspiciune **chiar dacă sunt verificate în aval.**



Apare evident faptul că, pentru a combate transporturile fără aviz, **simplică instituire a sistemului** electronic de urmărire a trasabilității lemnului (indiferent de îmbunătățirile SUMAL), **nu are niciun impact.** Aceste transporturi ilegale pot fi prevenite **doar prin concentrarea controalelor în teren** (controale inopinate) care să vizeze prima introducere pe piață, dublate de **sanțiuni proporționale și disuasive.**



© WWF România, Radu Vlad

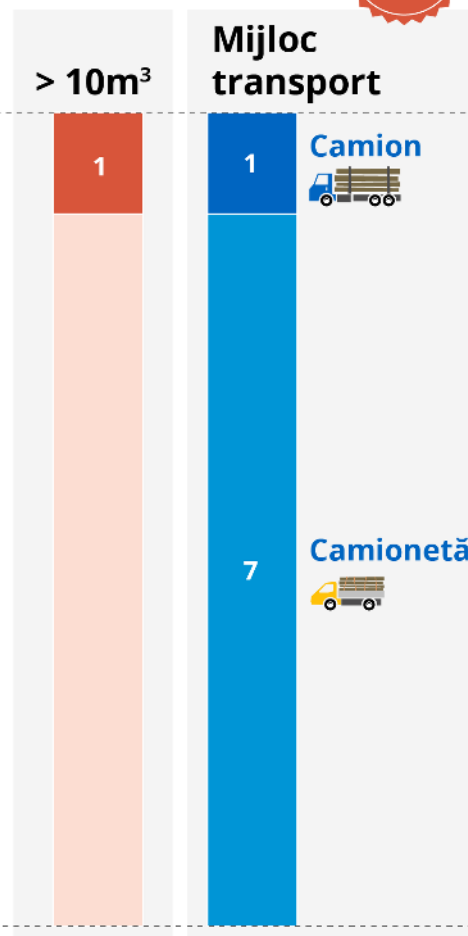
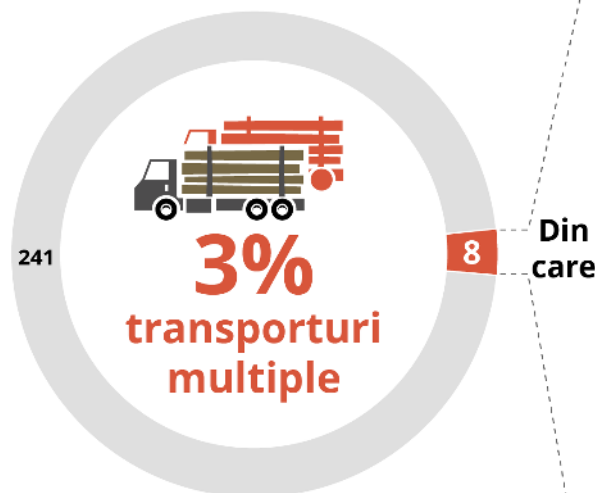
## Transporturi multiple

3 transporturi în baza aceluiași aviz /cod SUMAL

RECORD



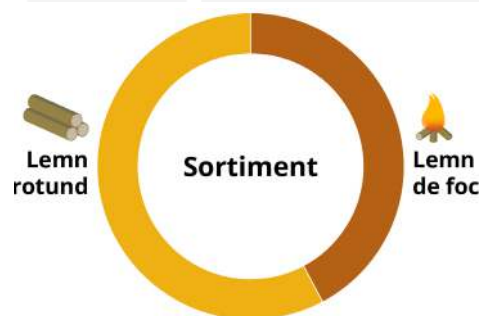
Transporturi multiple efectuate în baza aceluiași aviz de însoțire a materialului lemnos / cod SUMAL



Transporturile multiple sunt în esență transporturi fără forme legale, iar acest mod de operare este specific operatorilor care au calitatea de transportatori profesioniști.

## Interpretare

- Scăderea numărului efectiv, respectiv a ponderii transporturilor multiple (comparativ cu monitorizările realizate în anul 2020 /SUMAL 1.0, când transporturile multiple reprezentau 7%), se poate explica prin obligativitatea înregistrării în GPS a traseului, coroborat cu deschiderea noilor breșe în SUMAL 2.0 (vezi mai sus);
- Cu cât sistemul de trasabilitate este mai complicat și include sarcini administrative inutile, costisitoare, cu atât mai mult apare tendința de a acționa pe lângă sistem. Iată de ce simplitatea și transparența sunt precondiții de bază pentru instituirea unui sistem de trasabilitate eficient (a se vedea în acest context inclusiv propunerea pentru dezvoltarea SUMAL Proprietar).
- Majoritatea (cca 53%) transporturilor efectuate de profesioniști, conform înregistrărilor în Platforma Inspectorul Pădurii, nu au fost însoțite de fotografii adecvate care să cuprindă întreaga încărcătură<sup>2</sup>. Astfel, în cazul unor controale efective în teren, transporturile multiple (mai ales cele pe distanțe scurte), nu pot fi constatate /identificate în mod direct.

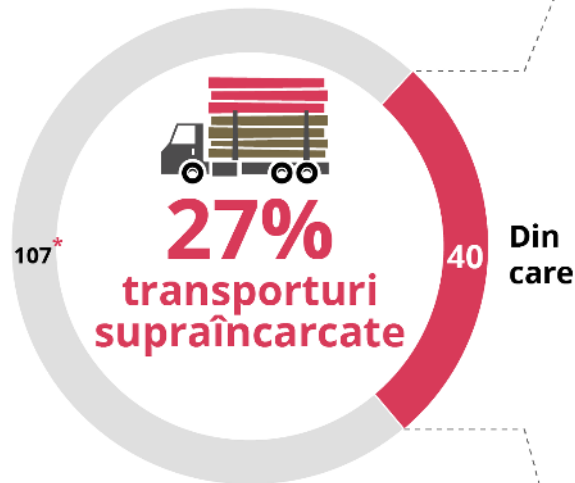


- Întrucât **transparența** este un factor cheie în eficiența sistemelor de urmărire a trasabilitatii lemnului, **conformitatea pozelor** înregistrate în SUMAL ar trebui să fie o **cerință de bază, verificată sistematic prin sistemele DDS** instituite de operatori.
- Fără o monitorizare continuă, aceste neconformități nu pot fi depistate în cazul controalelor.
- Combaterea transporturilor multiple, poate fi combătută simplu și eficient prin instituirea "**amprente digitale a transporturilor**" – sigiliul electronic al materialelor lemnoase transportate.

<sup>2</sup> În cazul avizelor primare ("**bulinutele roșii**" – locul recoltării -- din platforma Inspectorul Pădurii) există în continuare o pondere absolut semnificativă a transporturilor care nu sunt însoțite de poze adecvate care să surprindă întreaga încărcătură a materialelor lemnoase astfel cum este impus prin HG 497 /2020. De notat că, până în data de 07 februarie, numărul total al contravențiilor silvice constatate pentru acest gen de neconformități (în baza art. 19 din Legea nr. 171 /2010), a fost de doar 201 contravenții, din care 185 sancțiuni aplicate cu amendă.

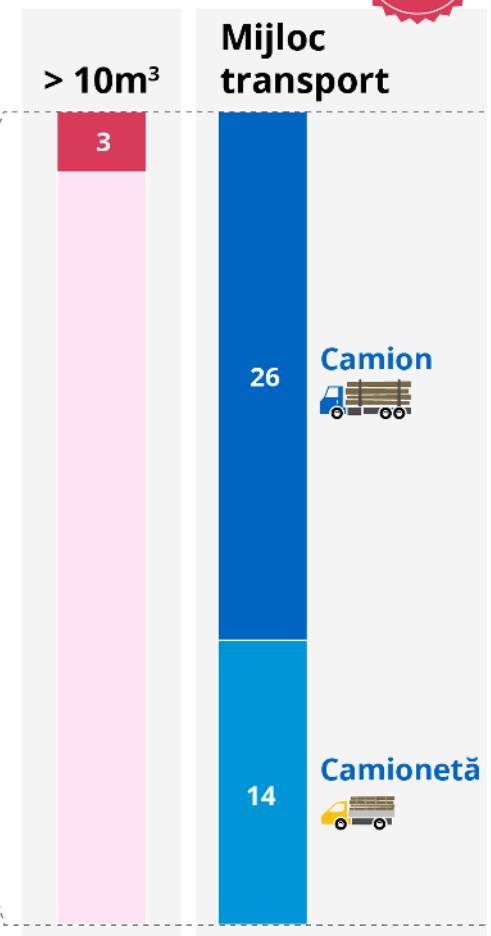
## Supraîncărcarea transporturilor

Fraudarea declarațiilor privind cantitățile de lemn transportate - supraîncărcări flagrante

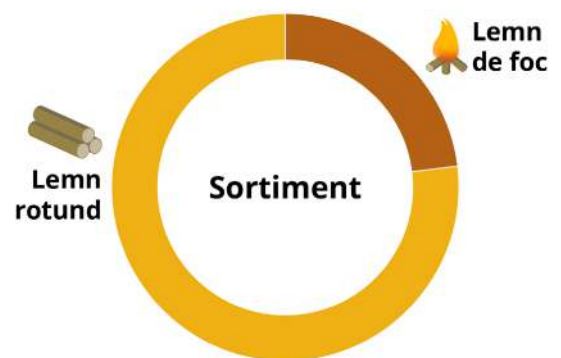


\* Pentru aceste evaluări, din motive tehnice, nu au putut fi analizate riguros toate transporturile surprinse (i.e. calitatea imaginilor înregistrate nu a permis evaluarea volumelor).

**RECORD**  
11m<sup>3</sup> supraîncărcare (+30%)



- Pentru interpretarea rezultatelor s-a ținut cont de un prag de supraîncărcare de cel puțin 1m<sup>3</sup> și care să depășească **20%** din volumul declarat (**praguri cumulative**); astfel considerăm că s-au identificat doar acele transporturi care au prezentat o supraîncărcare flagrantă ce a putut fi determinată prin metodologia utilizată.
- Nu au fost considerate în această statistică diferențele mai mici de 20% chiar dacă acestea au fost identificate în mod clar chiar din **înregistrările în SUMAL realizate de operatori**<sup>3</sup>.
- Au fost identificate și situații în care, după înregistrarea fotografiilor în SUMAL, au mai fost încărcăți câțiva bușteni (find posibil că aceștia să fie descărcați înainte ca transportul să ajungă în depozit /destinație). Iată deci că **“amprenta digitală a transporturilor”** se poate dovedi un instrument util chiar în interesul operatorilor pentru prevenirea **“scurgerilor pe traseu”**.



<sup>3</sup> În cazul aceluiași transport /încărcături (identificate în mod clar după pozele înregistrate în SUMAL), au fost identificate diferențe semnificative (e.g. 3-5 mc /transport) între volumele înregistrate în avizul primar (i.e. transporturile de la locul de recoltare până în depozit) și avizul secundar (i.e. transporturile din depozit către alte unități de procesare). Această practică este utilizată în mod frecvent de unii operatori însă ar putea fi ușor prevenită prin instituirea **“amprenței digitale a transporturilor”**.

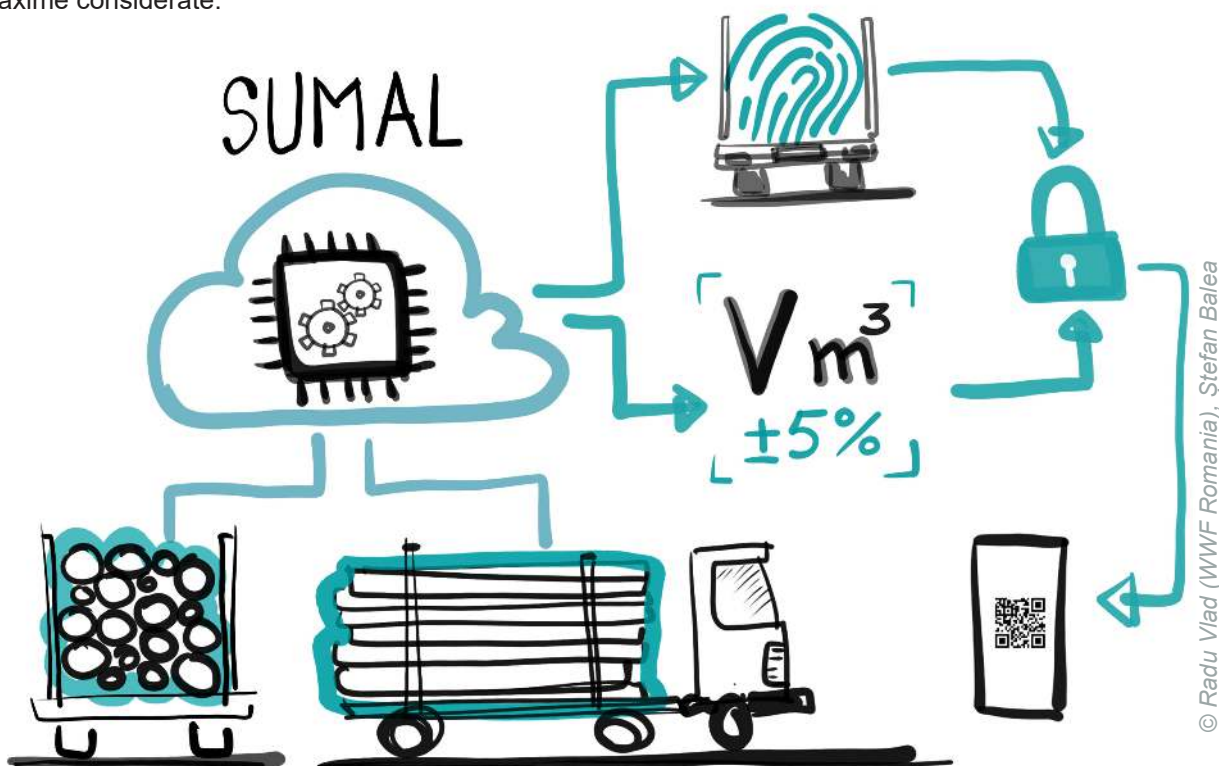


© WWF România, Radu Vlad

### Interpretare

- Supraîncărcarea se reconfirmă a fi cel mai frecvent mod de operare, fiind favorizat în principal de următorii factori:
  - » SUMAL 2.0 nu este conceput să facă o verificare preliminară, automatizată a datelor introduse referitor la cantitățile de lemn declarate;
  - » numărul controalelor este insuficient tocmai în zona primei introduceri pe piață a lemnului iar procedurile și instrumentele de control nu permit o **măsurare expeditivă a volumelor**<sup>6</sup>
  - » nivelul sancțiunilor nu este de natură să descurajeze aceste practici.
- În sprijinul realizării de controale tematice trebuie dezvoltate metode tehnice moderne care să permită verificarea expeditivă a volumului prin scanarea transportului și determinarea volumului printr-un cubaj tehnic cu o toleranță maximă acceptată și care, alături de **amprenta grafică**, să reprezinte “pașaportul electronic” pentru introducerea în piață. Procedurile clasice de verificare a cantităților ar trebui să fie obligatorii doar dacă sunt astfel indicate depășiri ale toleranței maxime considerate.

*Trebuie dezvoltate soluții tehnice moderne care să permită verificarea expeditivă a volumului*



<sup>6</sup> Procedurile legale de măsurare și verificare a cantităților de lemn transportate impun aceleași metode și instrumente precum cele din evul mediu: clupa și ruleta. Astfel controlul legalității transporturilor de lemn sub raportul volumelor trebuie să urmeze o procedură legală, greoaie și costisitoare care anulează orice eficiență a întregului sistem (i.e. se poate estima un echivalent de cca 32 ore-om pentru verificarea unui singur camion cu lemn, la care se adaugă costurile de deplasare a mai multor factori implicați, respectiv costurile cu operarea utilajelor de transport și manipulare a materialelor lemnoase).

## MODUS OPERANDI

### Înregistrarea în SUMAL a unor transporturi fictive

Au fost identificate transporturi înregistrate în SUMAL 2.0, dar care nu au fost surprinse de camerele de monitorizare (ex. 2 avize primare unul pentru camion și al doilea pentru remorcă, însă pe cameră nu apare decât camionul). Este o soluție pentru reglarea contabilității în depozit /unitățile de prelucrare.

SUMAL 2.0 și-a clamat **eficiența** prin realizarea unei verificări online permanente între „intrările” și „ieșirile” din fiecare depozit / instalație de prelucrare a lemnului (i.e. volumul de materiale lemnoase ce iese dintr-un depozit nu poate să depășească volumul „intrărilor” declarate în prealabil). În acest context, aceste practici zădărnicesc practic eficiența controalelor pentru comercianți.







*Atrăgeam atenția asupra unei alte breșe în SUMAL care permite „fabricarea provenienței legale” inclusiv prin eventuale transporturi fictive de lemn din spațiul intracomunitar (N.B. pentru transporturile din spațiul intracomunitar nu se emit avize de însoțire și nu există obligația transmiterii informațiilor standardizate în SUMAL 2.0. la intrarea în țară, transporturile sunt însoțite doar de documentele intracomunitare (ex. o simplă factură), în format tipărit iar înregistrarea în gestiune se realizează în baza unei note de intrare-recepție, pe care o face comerciantul abia la intrarea în depozit).*



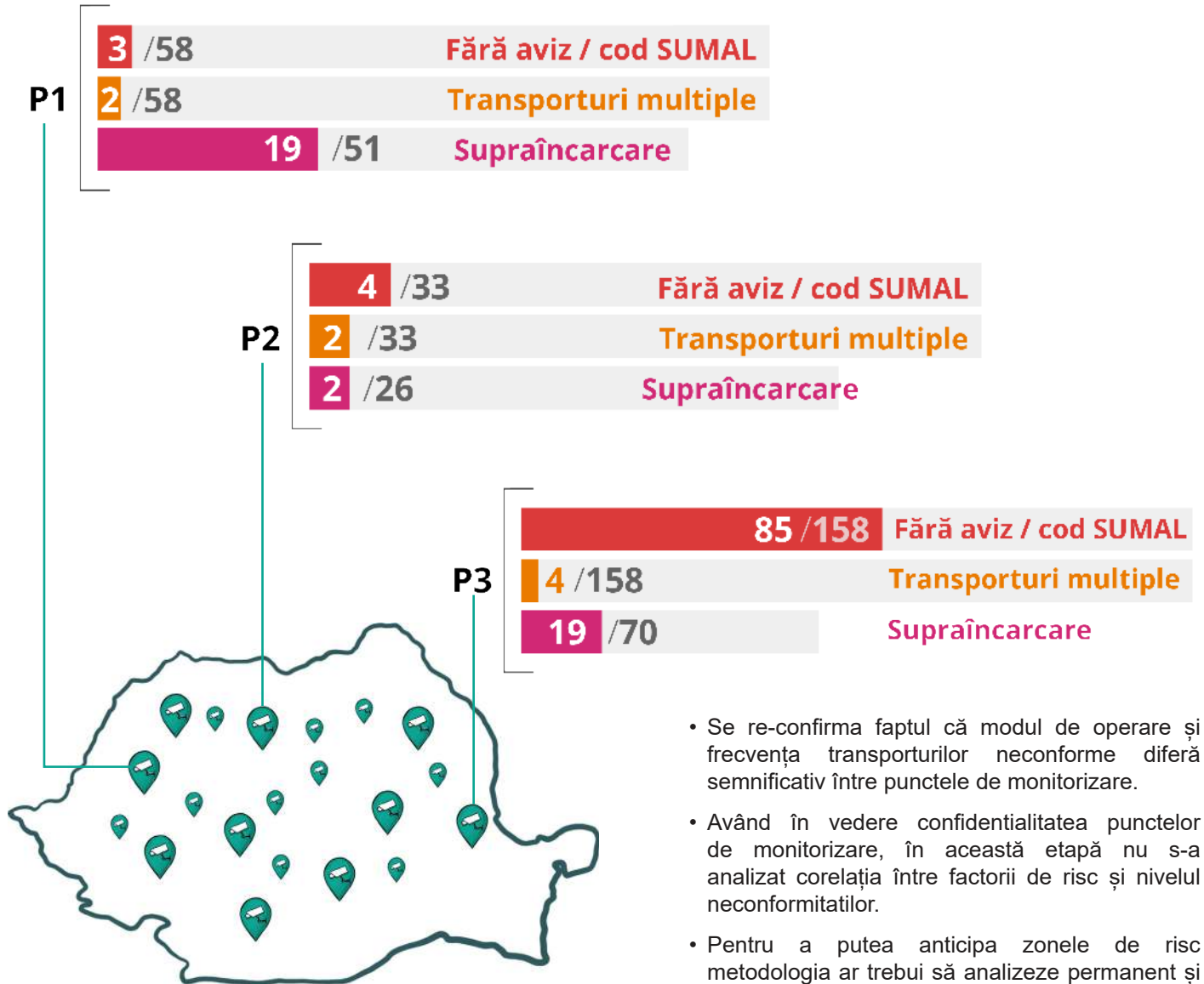
## Interpretare

Controalele realizate în cazul **depozitelor /unităților de procesare** a lemnului se bazează doar pe **verificarea înregistrărilor** privind intrările vs. înregistrările privind ieșirile + stocurile existente (care trebuie inventariate în toate fazele de prelucrare).

### EFICIENȚA ACESTOR CONTROALE ESTE REDUSĂ SAU CHIAZ ZADARNICĂ PRIN:

-  Consumul mare de resurse pentru realizarea controalelor;
-  Prin randamentele de procesare declarate (care depind în mod natural de calitatea materialelor lemnoase și capacitatea tehnică de debitare), se pot “acoperi” cantități semnificative de lemn recoltat în mod ilegal;
-  Se pot “fabrica” fără mari probleme documente de proveniență pentru intrări (i.e. “intrări fictive”);
-  “Intrările” dar și “ieșirile” materialelor lemnoase care provin din lemn recoltat în mod ilegal pot fi legalizate prin breșele din SUMAL 2.0.

## Situație comparativă între cele 3 puncte monitorizate (P1, P2, P3).



Notă: locațiile ilustrate aici sunt pur întâmplătoare

- Se re-confirmă faptul că modul de operare și frecvența transporturilor neconforme diferă semnificativ între punctele de monitorizare.
- Având în vedere confidentialitatea punctelor de monitorizare, în această etapă nu s-a analizat corelația între factorii de risc și nivelul neconformitatilor.
- Pentru a putea anticipa zonele de risc metodologia ar trebui să analizeze permanent și această corelație; pentru acest scop fiind necesar dezvoltarea unui protocol de monitorizare care să aibă și o acoperire statistică relevantă la nivel național /regional.

## Interpretare



Pe viitor, datele privind modul de operare și nivelul neconformitatilor pot fi coroborate cu situația administrativă a fondului forestier sau contextul socio-economic local și astfel ar putea fi identificați / actualizați în mod obiectiv **factorii de risc** și cauzele care favorizează exploatarea ilegală. Ar fi în acest fel posibilă o prioritizare spațială a controalelor în funcție de factorii de risc identificați (inclusiv alerte satelitare generate de SUMAL dacă vor fi operationalizate).

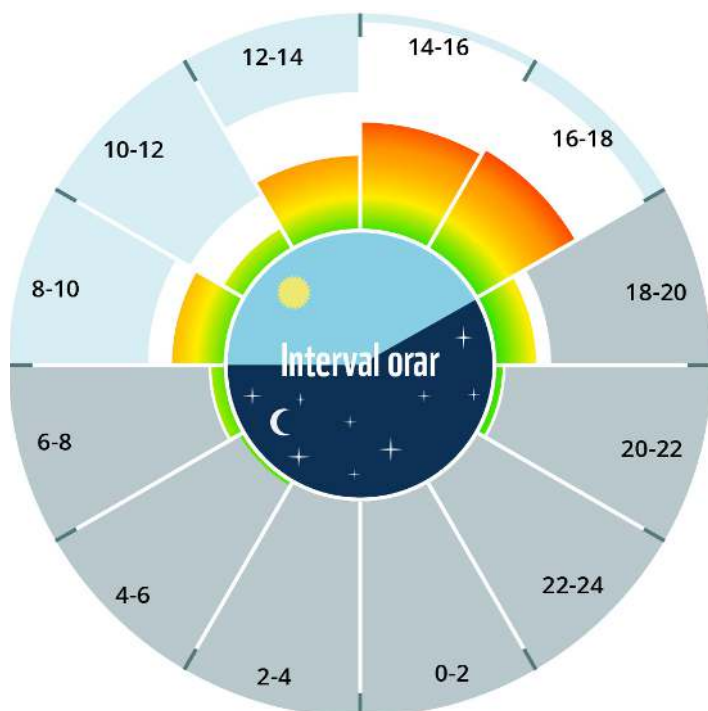


Generalizările la nivel național privind prevalența exploatarea ilegală de lemn nu este justificată.

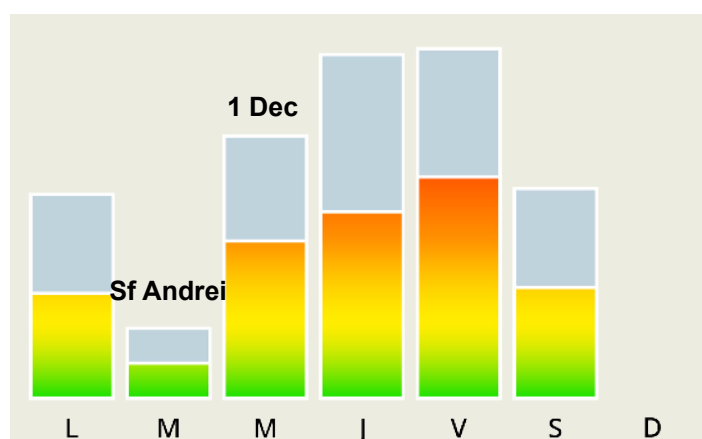


## MODUS OPERANDI

### Desfășurarea transporturilor neconforme pe intervale de timp



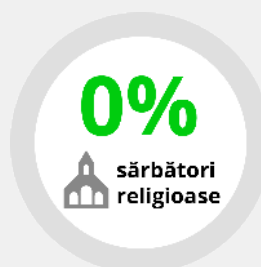
- **Se reconfirmă** faptul că frecvența transporturilor neconforme prezintă un vârf situat în intervalul orar 16:00 – 18:00, aflat în afara programului de lucru obișnuit (08:00 – 16:00) al structurilor cu atribuții de pază și control. Este de altfel evidentă și corelarea cu programul de lucru la pădure (lemnul recoltat se transportă la finalul zilei de muncă).
- Ponderea transporturilor pe timp de noapte, și cu atât mai mult ponderea transporturilor neconforme este nesemnificativă. Se poate astfel chestiona oportunitatea /relevanța hotărârii de a interzice emiterea de avize de însoțire a materialelor lemnoase de la locul de recoltare în intervalul orar 20:00 – 7:00.



**Se reconfirmă** faptul că frecvența cea mai ridicată a transporturilor neconforme este la final de săptămână (fiind evidentă și corelarea cu programul de lucru la pădure, respectiv numărul transporturilor).



**Se reconfirmă** faptul că majoritatea transporturilor neconforme s-au efectuat în afara programului normal de lucru al structurilor cu atribuții de pază și control.



**Se reconfirmă** inexistența transporturilor neconforme în zilele de sărbătoare cu caracter religios (i.e. duminică, Sf. Andrei)





© WWF România, Radu Vlad

## Concluzii & Recomandări ce rezultă din analiza datelor obținute prin monitorizările realizate în teren:

- Se reconfirmă **relevanța orientării controalelor cu prioritate în zona primei introduceri pe piață** a lemnului, ca fiind cea mai eficientă zonă de exercitare a controalelor prin **obținerea de probe concludente** și care au un **pronunțat rol de prevenție**.
- Transporturile ilegale cu materiale lemnoase ce pleacă de la locul de recoltare **continuă să fie o problemă semnificativă**. Se constată însă și diferențe semnificative în ceea ce privește frecvența /nivelul neconformităților de la un punct de monitorizare la altul. Rezultă astfel necesitatea ca planurile tematice de control să țină cont cu prioritate de **zonele de risc privind prevalența exploatărilor ilegale**. Este foarte important să înțelegem UNDE ar trebui dirijate cu prioritate controalele pentru a ținti zonele cele mai expuse riscurilor.
- Se observă că transporturile ilegale se petrec după niște **tipare predictibile** atunci când este cunoscut modul de operare și factorii de risc, ceea ce permite ca prin planificarea controalelor să răspundă CÂND și CUM trebuie realizate controalele pentru a fi cât mai eficiente. Aceste informații actualizate permanent prin intermediul unei rețele naționale de monitorizare sunt esențiale pentru dezvoltarea unui plan de control eficient, dinamic, care urmează o abordare de riscuri și care să conducă în final la descurajarea acestor practici.
- “Modul de operare” evoluează în funcție de vulnerabilitățile sistemului de trasabilitate dar și în funcție de **nivelul sancțiunilor instituite** pentru diferitele neconformități. Iată de ce fraudarea declarației cantității materialelor lemnoase trebuie adresată prioritar prin instituirea unui sistem de sancțiuni proporționale și disuasive. Pragul de 10m<sup>3</sup> pentru a sancționa că infracțiune silvică transportul materialelor lemnoase care nu este însoțit de documente specifice de transport din care să rezulte cu certitudine legalitatea provenienței acestora **trebuie reconsiderat**. În acest sens propunem ca instituirea sancțiunilor să urmeze praguri rezonabile, exprimate cumulativ ca procent din cantitățile declarate, dar și un prag minim în valoare absolută.
- Indiferent cât de bine conceput ar fi sistemul electronic de urmărire a trasabilității materialelor lemnoase, nu poate produce efecte dacă nu este completat de **controale efective în teren**, suficiente și care să **urmeze o abordare de riscuri**.
- Planificarea controalelor trebuie realizată pe **criterii obiective și transparente** iar procedurile de control trebuie să țină cont de dinamica continuă a modului de operare și a factorilor de risc. Pentru determinarea în mod obiectiv și transparent a acestor parametri variabili, **recomandăm înființarea unui departament** în cadrul Gărzii Naționale Forestiere care (dezvoltând această metodologie de monitorizare) să **analizeze permanent** zonele critice privind trasabilitatea lemnului precum și eficiența sistemului național de combatere a tăierilor ilegale.
- Rezultatele monitorizărilor pot fi utilizate ca un barometru al eficienței politicilor forestiere naționale și pot justifica relevanța și oportunitatea îmbunătățirii / adaptării continue a cadrului legislativ pentru susținerea eforturilor de prevenire a recoltărilor ilegale de lemn.
- Este **dovedit potențialul SUMAL** în combaterea eficientă a recoltărilor ilegale de lemn din România (motiv pentru care SUMAL trebuie menținut (!). Cu toate acestea, rezultatele monitorizărilor, **coroborate cu alte studii de caz** privind raportările în SUMAL, **NU ne permit să apreciem că SUMAL 2.0 a făcut cu adevărat diferența (motiv pentru care trebuie în continuare să fie îmbunătățit)**.
- Eficiența SUMAL este afectată de **breșele de sistem**. SUMAL trebuie conceput ca un instrument de prevenție care să poată adresa inclusiv **fraudarea declarației cantităților de lemn** transportate - în prezent **cel mai frecvent mod de operare** prin care lemnul recoltat ilegal este introdus pe piață. În acest sens trebuie adoptate soluții **AI /IT care să poată susține o verificare automatizată și expeditivă a datelor înregistrate în sistem**, respectiv **probe concludente** în situația supraîncărcării sau a transporturilor multiple în baza acelorași documente de proveniență.

După primele 10 luni de implementare a SUMAL 2.0, în doar 39 de cazuri (APV-uri) din peste 100k de partizi au fost raportate volume de lemn care a depășit volumul actului de punere în valoare autorizat inițial (N.B. care nu este decât o estimare a volumului cu o anumită reprezentativitate statistică). Așadar, din punct de vedere statistic (ținând cont de erorile de reprezentativitate standard exprimate prin metodele dendrometrice aprobate prin OM 1323/2015), numărul acestor partizi trebuia să fie de ordinul miilor /zecilor de mii, dar au fost raportate numai 39 de cazuri (foarte probabil mare parte din aceste partizi rezultând că urmare a exploatării masei lemnoase prin prestatori de servicii externi). Așadar SUMAL 2.0 poate în continuare “acoperi” volumele de lemn pe picior care depășesc cantitățile contractate inițial în baza APV (care se vede bine că nu exprimă decât o valoare estimativă, și aceea cu un procent ce poate să depășească în mod legal  $\pm 20\%$ ).



© WWF România, Radu Vlad

## Monitorizarea aplicării normelor privind trasabilitatea lemnului



Pentru a putea realiza un număr suficient de **controale, inclusiv sub raportul volumelor declarate** (vezi argumentele expuse în “Context”), avem nevoie de o **tehnică modernă**, simplă și accesibilă pentru a depăși etapa de utilizare a instrumentelor și a procedurilor clasice de măsurare a lemnului. Păstrând aceste instrumente și proceduri, autoritățile competente nu vor putea verifica efectiv în teren nici măcar **0,1% din transporturi**.



**Amprenta digitală a transporturilor de lemn** – sigiliul electronic al transporturilor – este o soluție promovată de WWF pentru a combate inclusiv fraudarea înregistrărilor sub raportul cantităților /calităților declarate, transporturile multiple ce utilizează aceleași documente sau “intrările fictive” (pentru detalii a se vedea materialul anexat).



România trebuie să utilizeze **fondurile disponibile prin Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) pentru operaționalizarea acestor instrumente de monitorizare**.

Combaterea tăierilor ilegale se poate face durabil doar printr-o **abordare integrată a cauzelor** care le generează. Susținem, în acest sens, necesitatea unei **reforme reale** a întregului sistem de combatere a exploatărilor ilegale, precum și dezvoltarea & promovarea unor instrumente inovative bazate pe **simplitate – transparență – eficiență**.



#### Why we are here

To stop the degradation of the planet's natural environment and to build a future in which humans live in harmony with nature.

[www.wwf.ro](http://www.wwf.ro)

### WWF Romania Contact

Phone: +40 213 17 49 96

Fax: +40 21 317 49 97

[office@wwf.ro](mailto:office@wwf.ro)

[www.wwf.ro](http://www.wwf.ro)

Bd. Tudor Vladimirescu nr. 29, sector 5,  
București, 050881, România



WWF Romania,

Bd. Tudor Vladimirescu nr. 29, sector 5, București, 050881, România. Tel. +40 21 317 49 96 | [office@wwf.ro](mailto:office@wwf.ro) | [www.wwf.ro](http://www.wwf.ro)

WWF® and World Wide Fund for Nature® trademarks and ©1986 Panda Symbol are owned by WWF-World Wide Fund For Nature (formerly World Wildlife Fund). All rights reserved.