

Vì sao hàng chục ngàn container phế liệu bị tồn ứ tại các cảng biển?

10:41 14/02/2019

Theo thông báo của Tổng cục Hải quan, hiện nay có đến gần 20.600 container phế liệu đang tồn đọng tại các cảng biển như Hải Phòng, Bình Dương, Đà Nẵng, Cần Thơ, Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa-Vũng Tàu, trong đó số container quá hạn trên 90 ngày khoảng 10.200 container.

Dừng để Việt Nam trở thành “bãi rác thải công nghiệp”

Theo báo cáo của Cục Hải quan tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, hiện tại khu vực Cái Mép - Thị Vải đang tồn đọng khoảng 3.000 container hàng phế liệu, chủ yếu là các mặt hàng sắt thép, nhựa, giấy.

Đánh giá của Bộ TN-MT cho thấy, nguyên nhân dẫn đến tình trạng ứ đọng container phế liệu tại các cảng biển là do từ cuối năm 2017, Trung Quốc dừng nhập khẩu 24 loại phế liệu phục vụ tái chế. Vì vậy, các nước có nhu cầu sử dụng phế liệu để tái chế, trong đó có Việt Nam, có điều kiện nhập hàng. Nhưng quy định về nhập khẩu phế liệu của nước ta khá nghiêm ngặt nên nhiều doanh nghiệp phế liệu, dù chưa có giấy xác nhận đủ điều kiện về bảo vệ môi trường nhưng vẫn ký hợp đồng mua bán với các đối tác nước ngoài. Có trường hợp doanh nghiệp không bổ sung được các giấy tờ liên quan nên bỏ luôn hàng, thậm chí một số doanh nghiệp đăng ký địa chỉ kinh doanh không đúng với thực tế, hoặc đã chuyển địa chỉ mà không cập nhật để cố tình nhập phế liệu không đáp ứng quy định.



Theo thông báo của Tổng cục Hải quan, số lượng container phế liệu nhập khẩu tại các cảng biển tại Hải Phòng, Bình Dương, Đà Nẵng, Cần Thơ, Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa-Vũng Tàu vẫn đang gia tăng.

Ngoài ra, một số hãng tàu vận chuyển trong tờ khai E-Manifest lược khai hàng hóa không có phế liệu, nhưng sau khi dỡ hàng xuống cảng mới khai báo cụ thể số lượng, chủng loại hàng phế liệu. Điều này đã dẫn đến tình trạng nhiều lô hàng phế liệu nhập về đến Việt Nam chưa đủ điều kiện thông quan, gây ùn ứ tại các cảng, trong đó có cảng Cái Mép - Thị Vải.

Tương tự theo Cục Hải quan tỉnh Bình Dương: Bình Dương có 25 doanh nghiệp đủ điều kiện về bảo vệ môi trường trong nhập khẩu phế liệu làm nguyên liệu sản xuất. Trong đó, có 11 doanh nghiệp sử dụng phế liệu giấy, 2 doanh nghiệp sử dụng kim loại màu.

Hàng năm, các doanh nghiệp nhập hơn 4,6 triệu tấn hàng hóa các loại dùng cho sản xuất. Trong đó, mặt hàng phế liệu làm nguyên liệu sản xuất khoảng 7.200 tấn. Khoảng 180 - 350 container/ngày cập cảng. Gặp ngày cao điểm, số lượng container nhập về khoảng 600 container/ngày.

Song, Bộ TNMT đã ban hành 2 Thông tư (số 08 và số 09) về quy chuẩn quốc gia đối với phế liệu nhập khẩu làm nguyên liệu sản xuất đã làm phát sinh một số khó khăn, vướng mắc cho cả doanh nghiệp sản xuất và ngành chức năng liên quan.

Trong đó, việc thông quan phế liệu, ngoài cán bộ hải quan, bắt buộc phải có sự kiểm tra của cán bộ Sở TN-MT, khiến thủ tục thông quan hàng hóa chồng chéo, gây khó khăn cho doanh nghiệp và cơ quan chức năng địa phương.

Một cán bộ Sở TNMT mỗi ngày phải giám định bằng mắt thường khoảng 20 container. Doanh nghiệp ở Bình Dương nhập hàng về qua cảng ở TPHCM hoặc Bà Rịa - Vũng Tàu, sẽ không đủ người kiểm tra và rất tốn kém thời gian di chuyển từ Bình Dương xuống các cảng để kiểm tra hết số lượng container.

Trong khi đó, trong quá trình nhập khẩu phế liệu các doanh nghiệp phải thực hiện ký quỹ từ 15-20% tổng giá trị lô hàng nên khi hàng hóa bị thông quan chậm do vướng mắc Thông tư 08 và 09/2018 của Bộ TN-MT khiến doanh nghiệp không giải ngân được, tình hình tài chính gặp khó khăn. Bên cạnh đó, hàng hóa chậm thông quan, doanh nghiệp thiếu nguyên liệu sản xuất, chi phí lưu kho bãi lớn đã ảnh hưởng không nhỏ đến doanh nghiệp.

Giải pháp nào cho tình trạng trên



Chỉ tính riêng tại Bình Dương mỗi ngày có khoảng 600 container cập cảng

Nhằm thực hiện Chỉ thị số 27 ngày 17/9/2018 của Thủ tướng Chính phủ về một số giải pháp cách bách tăng cường công tác quản lý đối với hoạt động nhập khẩu, sử dụng phế liệu nhập khẩu làm nguyên liệu sản xuất; Nghị quyết số 140 ngày 9/11/2018 của Chính phủ và ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng, Bộ Tài nguyên và Môi trường đã có Công văn số 6656 ngày 5/12/2018 gửi các Bộ: Tài chính, Giao thông vận tải, Công Thương và Tư pháp để lấy ý kiến thống nhất về phương án giải quyết, xử lý phế liệu nhập khẩu còn tồn đọng tại các cảng biển hiện nay.

Theo đó, Bộ Tài nguyên và Môi trường đã đề xuất cụ thể và chi tiết các phương án xử lý đối với các lô hàng phế liệu tồn đọng dưới 30 ngày, từ 30-60 ngày, từ 60-90 ngày và tồn đọng quá 90 ngày.

Riêng với các lô hàng phế liệu tồn đọng quá 90 ngày, Cơ quan Hải quan đã thông báo tìm chủ sở hữu mà không có người đến nhận, thì phối hợp với cơ quan chức năng tiến hành kiểm tra, khám xét phân loại để xử lý theo hướng: Đối với hàng phế liệu nhập khẩu không đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật môi trường quy định, căn cứ vào Điều 58 Luật Hải quan, Điều 76 Luật Bảo vệ môi trường và Điều 170 Bộ luật hàng hải Việt Nam, yêu cầu hãng tàu có trách nhiệm vận

chuyển lô hàng phế liệu nhập khẩu vi phạm đó ra khỏi lãnh thổ Việt Nam, trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày thông báo. Trường hợp hãng tàu không thể vận chuyển ra khỏi lãnh thổ Việt Nam thì phải tiêu hủy theo quy định của pháp luật.

Đối với lô hàng phế liệu nhập khẩu đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật môi trường, Cơ quan Hải quan thực hiện tịch thu xung công quỹ và bán đấu giá theo quy định của pháp luật. Số tiền thu được sau khi trừ đi các chi phí kiểm tra, khám xét, chi phí lưu kho, lưu cảng...được nộp vào ngân sách nhà nước.

Bộ Tài nguyên và Môi trường có trách nhiệm lựa chọn các cơ sở xử lý chất thải đủ năng lực, đã được cấp giấy phép xử lý chất thải nguy hại. Đồng thời phải đáp ứng được yêu cầu thực tế về diện tích kho bãi, bãi lưu giữ phế liệu nhập khẩu; về phương án phân loại và xử lý; về công nghệ xử lý, tiêu hủy...gửi Bộ Tài chính để lựa chọn tiêu hủy phế liệu vi phạm theo quy định.

Về phương án xử lý các lô hàng phế liệu tồn đọng còn lại, Cơ quan Hải quan tiến hành kiểm tra thực tế hàng hóa vắng mặt người khai hải quan theo quy định và phân thành 3 loại để xử lý. Trong đó phế liệu nhập khẩu không đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật môi trường, hãng vận chuyển không đưa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam sẽ bị xử lý, tiêu hủy, kinh phí thực hiện do hãng tàu và tổ chức nhập khẩu (nếu xác định được) thanh toán theo quy định và xử lý nghiêm vi phạm.

Phế liệu nhập khẩu đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật môi trường, nhưng người nhận hàng đứng tên tờ khai E-Manifest không có Giấy xác nhận còn hiệu lực và hạn ngạch nhập khẩu sẽ bị tịch thu, sung công quỹ nhà nước.

Phế liệu nhập khẩu đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật môi trường và người nhận hàng đứng tên trên tờ khai E-Manifest có Giấy xác nhận còn hiệu lực và hạn ngạch nhập khẩu. Cơ quan Hải quan yêu cầu chủ hàng hoặc thông báo tìm chủ hàng đến làm thủ tục thông quan theo quy định trong thời gian 30 ngày. Quá thời hạn trên Cơ quan Hải quan bán hàng hóa tồn đọng theo quy định và nộp ngân sách nhà nước, sau khi trừ các khoản chi phí bán hàng...

Hải Đăng