



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.8.7.  
COM(2012) 448 final

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK**

**az Európai Közösségen belüli, az oda irányuló és az onnan kifelé történő  
hulladékszállítás felügyeletéről és ellenőrzéséről szóló, 1993. február 1-jei  
259/93/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról, valamint a hulladékszállításról szóló,  
2006. június 14-i 1013/2006/EK rendelet végrehajtásáról**

**A veszélyes hulladékok és egyéb hulladékok keletkezése, kezelése és országhatárokat  
átlépő szállítása az Európai Unió tagállamaiban, 2007–2009**

{SWD(2012) 244 final}

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK**

**az Európai Közösségen belüli, az oda irányuló és az onnan kifelé történő  
hulladékszállítás felügyeletéről és ellenőrzéséről szóló, 1993. február 1-jei  
259/93/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról, valamint a hulladékszállításról szóló,  
2006. június 14-i 1013/2006/EK rendelet végrehajtásáról**

**A veszélyes hulladékok és egyéb hulladékok keletkezése, kezelése és országhatárokat  
átlépő szállítása az Európai Unió tagállamaiban, 2007–2009**

## TARTALOMJEGYZÉK

1.	Bevezetés.....	4
2.	A tagállamok jelentései .....	4
3.	A veszélyes hulladék keletkezése .....	5
4.	A tagállamokból kifelé történő hulladékszállítás.....	6
5.	A tagállamokba irányuló hulladékszállítás .....	7
6.	Illegális szállítmányok, ellenőrzések és végrehajtási intézkedések.....	9
7.	A végrehajtás helyzetére vonatkozó általános következtetések.....	10
8.	Következő lépések .....	11

**AZ EU TAGÁLLAMAIBAN A VESZÉLYES HULLADÉKOK ÉS EGYÉB HULLADÉKOK  
KELETKEZÉSÉVEL, KEZELÉSÉVEL ÉS SZÁLLÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS  
FEJLEMÉNYEK,  
2007–2009**

**1. BEVEZETÉS**

A veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállítását és ártalmatlanítását az 1989. március 22-i Bázeli Egyezmény szabályozza, amelynek az Európai Unió (EU) is részes fele.

Az Európai Unió az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) országaival, a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezettel (OECD), valamint az egyezményben részes egyéb harmadik országokkal együtt rendszert hozott létre a hulladékok uniós határokon belüli szállításának felügyeletére és ellenőrzésére. Az egyezményt a hulladékszállításról szóló 1013/2006/EK rendelet<sup>1</sup> ülteti át az uniós jogba.

A tagállamok minden naptári évben olyan jelentést nyújtanak be az előző naptári évről vonatkozóan az Egyezmény Titkárságának, amely jogi rendelkezésekkel, végrehajtással és környezetvédelmi intézkedésekkel foglalkozik. A jelentést kérdőív formájában kiegészítő információkkal együtt a Bizottságnak is megküldik<sup>2</sup>. A Bizottság a tagállamok által benyújtott jelentések alapján háromévente jelentést készít<sup>3</sup>. Ez a jelentés a szállítási korlátozásokkal, az ellenőrzéssel, az illegális szállítmányok elleni intézkedésekkel és a pénzügyi fedezettel foglalkozik.

A Bizottság első, 2006-ban közzétett jelentése az 1997–2000 közötti éveket ölelte fel<sup>4</sup>. A második, 2009-ben megjelent jelentés a 2001–2006 közötti évekre vonatkozott<sup>5</sup>. Ez a harmadik végrehajtási jelentés, amely a 2007–2009 közötti évekről számol be. A tagállamoknak a 2007–2009 közötti évekre vonatkozó bázeli és a bizottsági kérdőívre adott válaszairól részletes információk találhatóak az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum B. és E. részében. A hulladék keletkezésére, kezelésére és szállítására vonatkozó kvantitatív adatokat a munkadokumentum A. részében szereplő táblázatok és ábrák foglalják össze.

Megjegyzendő, hogy a Bázeli Egyezmény az egyezményben részes országokba irányuló és onnan kifelé történő szállítás esetében a „behozatal” és a „kivitel” kifejezést használja. Az uniós jog szerint ezek a kifejezések kizárólag az Európai Unió egészébe irányuló vagy onnan kifelé történő szállítás esetében alkalmazandók. Ebben a jelentésben azonban a könnyebb olvashatóság kedvéért a kifejezések idézőjelben szerepelnek, és alkalmanként általánosságban a hulladékszállításra használatosak. A munkadokumentumban mindkét kifejezés ugyanabban az értelemben szerepel, ahogyan azt a Bázeli Egyezményben is használják.

---

<sup>1</sup> HL L 190., 2006.7.12., 1. o.

<sup>2</sup> Az 1999/412/EK határozat (HL L 156., 1999.6.23., 37. o.) és az 1013/2006/EK rendelet 51. cikkének (2) bekezdése.

<sup>3</sup> A 259/93/EGK rendelet 41. cikke és az 1013/2006/EK rendelet 51. cikke.

<sup>4</sup> A Bizottság jelentése, SEC(2006) 1053, 2006.8.1.

<sup>5</sup> A Bizottság jelentése, SEC(2009) 811, 2009.6.24.

Az 1013/2006/EK rendelet 60. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság 2007. július 12-től számított 5 éven belül felülvizsgálja a 12. cikk (1) bekezdése c) pontjának (hasznosításra szánt hulladék szállításával szembeni kifogások, ha az nincs összhangban a küldő ország nemzeti jogszabályaival) végrehajtását, ideértve ennek a környezetvédelemre és a belső piac működésére való hatását is. E felülvizsgálatra készülve 2010-ben a Bizottság a 12. cikk (1) bekezdése c) pontjának alkalmazására vonatkozóan információkat kért a tagállamoktól. Három kisebb eset kivételével, amikor a rendelkezés alkalmazása nem volt egyértelműen releváns, a tagállamok nagyrészt azt a választ adták, hogy ezt a rendelkezést még nem használták.

Következésképpen a 12. cikk (1) bekezdésének c) pontjában foglalt rendelkezésnek eddig semmilyen hatása nem volt a környezetvédelemre és a belső piac működésére. A Bizottság továbbra is figyelemmel kíséri e rendelkezés alkalmazhatóságát, és a rendelet valamely későbbi felülvizsgálatának keretében megfelelő lépéseket tehet.

## 2. A TAGÁLLAMOK JELENTÉSEI

E jelentés elkészítésekor a tagállamok többsége már választ adott a 2007–2009 közötti évekre vonatkozó bázeli és bizottsági kérdőívre. A 2009. évi jelentéseket ugyan 2010. december 31-ig be kellett volna nyújtani a Bizottságnak, de határidő-hosszabbítást engedélyeztek. A bázeli jelentések kvantitatív adatainak elemzésére kijelölt záró időpont 2011. július 15-e volt. Adminisztratív okokból Görögország (2009), Ciprus (2008 és 2009) és Málta (2007) bázeli jelentéseit a záró időpont után nyújtották be, így ezeket nem lehetett figyelembe venni. A tagállami válaszoknak a szolgálati munkadokumentum B. és E. részébe történő beillesztésére záró időpontként 2011. november 30-át jelölték ki. A Cseh Köztársaság a megadott időpontig nem küldte be a 2008-ra vonatkozó bizottsági kérdőívet, Hollandia pedig a 2009-re vonatkozó bizottsági kérdőívvvel maradt adós. Franciaországból egyetlen 2007–2009 közötti évekre vonatkozó jelentés sem érkezett. A hiányzó adatokat a szolgálati munkadokumentum 1. táblázata foglalja össze. Jogsértési eljárásokat eddig nem indítottak, a Bizottság azonban EU Pilot kérvényeket nyújtott be a hiányzó jelentések ügyeinek kivizsgálására.

A vonatkozó nemzeti rendelkezésekkel kapcsolatos elengedhetetlenül fontos adminisztratív adatok és információk általában véve teljesek és pontosak voltak. A legtöbb tagállam számos olyan intézkedésről számolt be, amelyek a hulladék keletkezésének megakadályozására irányultak. A hulladékszállítás csökkentésére irányuló intézkedések említése kevésbé fordult elő. A veszélyes hulladékok és egyéb hulladékok keletkezésének, szállításának és ártalmatlanításának emberi egészségre és környezetre gyakorolt hatásáról kevesebb információt közöltek, vagy több esetben nem állt rendelkezésre adat.

Az illegális szállítmányokra vonatkozóan néhány tagállam több esetről is beszámolt, míg mások csak néhány esetet említettek, vagy nem tettek ilyenről említést. Kevés olyan esetet jelentettek, amelyek során az ártalmatlanítás nem a tervek szerint folyt, és egyik tagállam sem számolt be a veszélyes hulladékok és egyéb hulladékok országhatárokat átlépő szállítása és ártalmatlanítása során előforduló balesetéről.

A tagállamok között szállított hulladék összmennyiségeinek összevetésekor ellentmondásra derült fény a különböző tagállamok által ugyanazokra a szállítmányokra bejelentett mennyiségek között, amelyeknek azonosnak kellene lenniük. A veszélyes hulladékot illetően az összes „kivitel” a tagállamok között több, mint az összes „behozatal” (2009-ben például a különbség 27% volt). Az egyéb bejelentett hulladékok esetében a „behozatal” több, mint a

„kivitel” (2009-ben például a különbség 36% volt). A Bizottság a tagállamokkal együttműködésben arra törekszik, hogy javítsa a bejelentett adatok minőségét.

### 3. A VESZÉLYES HULLADÉK KELETKEZÉSE

A Bázeli Egyezmény kérdőívében minden országtól adatokat kérnek a veszélyes hulladékok és „egyéb hulladékok” összes mennyiségéről. Az „egyéb hulladékok” ebben az összefüggésben a háztartásokból gyűjtött hulladékokat, illetve a háztartási hulladékok égetéséből származó maradékokat jelentik, amelyek különleges megfontolást igénylő és a Bázeli Egyezmény szerint a veszélyes hulladékokkal azonos módon ellenőrizendő két hulladékkategóriát képviselnek (az Y46, illetve az Y47 tétel). A veszélyes hulladékokat a hulladékáramok, illetve összetevők jegyzékének (az Y1–18, illetve az Y19–45 tétel) és egyes veszélyességi jellemzőknek megfelelően határozzák meg. Ugyanakkor, ha a nemzeti jog egy adott hulladékot veszélyesnek ítél meg, az egyezmény alkalmazásában az is az arra vonatkozó fogalom meghatározás körébe tartozik.

E jelentés elkészítésekor a veszélyes hulladék teljes mennyiségére vonatkozó 2009. évi adatok még hiányosak voltak. 11 ország akkor még nem nyújtott be a keletkező veszélyes hulladék 2009. évi teljes mennyiségére vonatkozó adatokat. 2008-ra vonatkozóan négy (Ciprus, Franciaország, Olaszország, Spanyolország), 2007-re vonatkozóan pedig három (Franciaország, Olaszország, Svédország) érték hiányzott. A hiányzó adatok pótlására a korábbi évek alapján becsléseket végeztek.

2009-ben az EU-27 országaiban<sup>6</sup> körülbelül 77 millió tonna veszélyes hulladék keletkezett, amelyből 58 millió tonna az EU-15 országoknak tulajdonítható<sup>7</sup>. 2000–2008 között az EU-27 országaiban keletkező veszélyes hulladék össz mennyisége 46%-kal nőtt. Ugyanebben az időszakban az EU-15 országaiban keletkező veszélyes hulladék mennyisége 57%-kal emelkedett. A 2009-ben keletkező veszélyes hulladék mennyisége kicsivel alacsonyabb, mint a 2008. évi érték (az EU-27 és az EU-15 esetében is 8%-kal). 2009-ben az Európai Unió egészében (EU-27) az egy főre eső összes keletkező veszélyes hulladék évente 154 kg volt, az EU-12 országainak<sup>8</sup> éves átlaga pedig kicsivel magasabb, 186 kg volt. Az Unióban keletkező veszélyes hulladék mennyiségében megfigyelhető ingadozások az ugyanazon időszak gazdasági tevékenységében bekövetkező ingadozásokkal függhetnek össze.

A 2007–2009 közötti időszakban keletkező veszélyes hulladék mennyiségét tekintve évi mintegy 19 millió tonnával Németország állt az élen, amelyet Olaszország<sup>9</sup>, Észtország<sup>10</sup>, Franciaország, az Egyesült Királyság és Lengyelország követett. Az Egyesült Királyságban a keletkező veszélyes hulladék mennyisége 2009-ben jelentősen visszaesett. A lengyelországi mennyiség 2007–2008 között jelentős mértékben nőtt.

Az egy főre jutó keletkező veszélyes hulladékot tekintve, a 2007–2009 közötti időszakban Észtország, Finnország, Hollandia, Svédország, Portugália és Németország számadatai voltak a legmagasabbak. A legalacsonyabb egy főre eső mennyiséget Lettországból, Romániából, Litvániából és Görögországból mérték.

---

<sup>6</sup> Az Európai Unió minden jelenlegi tagállama.

<sup>7</sup> Az Európai Unióhoz 2004 előtt csatlakozó országok.

<sup>8</sup> Az Európai Unióhoz 2004-ben vagy 2007-ben csatlakozó országok.

<sup>9</sup> Olaszország és Franciaország értékei becsléseken alapulnak.

<sup>10</sup> Az észtországi adatok az olajpala-hulladékot is tartalmazzák, amely a teljes mennyiség 95%-át teszi ki.

A Bázeli Egyezmény hatálya alá eső hulladéokra vonatkozó Y-kódokat a tagállamok igen eltérően alkalmazták. Több olyan tagállam volt, amely az Y-kódok szintjén nem adott meg adatot a veszélyes hulladék keletkezéséről. Egyes tagállamok jelentésében kizárólag a háztartásokból összegyűjtött hulladékok (Y46) és a háztartási hulladékok égetéséből származó maradékok (Y47) szerepelnek.

#### 4. A TAGÁLLAMOKBÓL KIFELE TÖRTÉNŐ HULLADÉKSZÁLLÍTÁS

Ciprus, Franciaország, Görögország és Málta kivételével valamennyi tagállam nyújtott be információkat a bejelentett hulladékok kifelé irányuló szállításáról (a Bázeli Egyezmény értelmében vett „kivitelről”) a 2007–2009 közötti időszak mindhárom évére vonatkozóan.

2009-ben a tagállamokból (EU-27) kifelé szállított bejelentett hulladék összmenyisége körülbelül 11,4 millió tonnát tett ki; ebből 7,2 millió tonna volt veszélyes hulladék. Az EU-12 a kifelé szállított bejelentett hulladék összmenyiségét tekintve csupán 2%-ot, külön a veszélyes hulladékokra vonatkozó ugyanezen értékeket tekintve pedig 3%-ot képvisel.

A bejelentett hulladék tagállamokból kifelé történő szállítása egyenesen bővült. 2001–2009 között a tagállamokból kifelé szállított bejelentett hulladék összmenyisége 80%-kal nőtt. A veszélyes hulladék szállításában 2007-ig növekvő tendenciát lehet megfigyelni. 2001–2007 között a tagállamokból kifelé szállított veszélyes hulladék mennyisége 150%-kal nőtt. A tagállamokból kifelé szállított veszélyes hulladék mennyisége 2007 óta kissé mérséklődött (2007–2009 között 9%-os csökkenés).

A 2007–2009 közötti időszakban a veszélyes hulladék legnagyobb „exportőre” Hollandia volt (2009-ben 2,8 millió tonnával), utána Olaszország, Belgium, Franciaország és Írország következett. Míg Hollandiában 2006–2009 között a veszélyes hulladék kifelé történő szállítása 14 %-kal visszaesett, addig Olaszország ugyanebben az időszakban 64%-os növekedésről számolt be. A veszélyes hulladékok kifelé történő szállításának kg/fő mértékegységben kifejezett értékét tekintve, a 2007–2009-es időszakban a tagállamok között Hollandia és Luxemburg állt az élen, utánuk pedig Írország és Belgium következett.

A 2007–2009 közötti időszakban a bejelentett hulladék kifelé történő szállításában a legnagyobb összmenyiséget elérő tagállam szintén Hollandia volt (2009-ben körülbelül 3 millió tonnával), amelyet Olaszország, Németország, Ausztria és Belgium követett. A bejelentett hulladék kifelé történő szállításának kg/fő mértékegységben kifejezett értékét tekintve a tagállamok között Luxemburg, Hollandia, Ausztria, Írország és Belgium állt az élen.

2009-ben az Unióban található veszélyes hulladéknak több mint 90%-át a származási országban kezelték. 40%-nál magasabb „kiviteli” arányt Luxemburgban, Szlovéniában, Írországban, Hollandiában, Belgiumban és Dániában lehetett megfigyelni.

Az „Y1–Y18” csoport számít a legfontosabb hulladékkategóriának: 2009-ben az EU-27 országokból kiszállított bejelentett hulladék összmenyiségéből mintegy 38%-ot tett ki. Az „Y19–Y45” kategória 13%-os arányt, az egyéb hulladék kategóriája (Y46–Y47) (azaz a vegyes háztartási hulladék és az égetési maradékok kategóriája) pedig körülbelül 10%-os arányt képviselt. Kisebb mennyiségeket (mintegy 1%-ot) az Y1–Y45 vegyes kategóriába sorolták be. A szállítások körülbelül 35%-át sorolták be nemzeti vagy uniós osztályokba. Ez a statisztika 2007 és 2008 esetében hasonló értéket mutat.

2009-ben csupán a hulladék 3%-át szállították osztályozás nélkül. Az ezt megelőző években (2005–2008) ez az arány 7–14% között változott. A 2007–2009 közötti időszakban legnagyobb mennyiségben osztályozás nélküli hulladékot kifelé szállító tagállamok: Németország, Franciaország, Svédország, Dánia, az Egyesült Királyság és Írország. Vegyes Y-kódokat csak ritkán és kis mennyiségek esetében alkalmaztak. 2008–2009 között Ausztriából nagy mennyiségű (2008-ban 0,6 millió tonna, 2009-ben pedig 1,8 millió tonna) bejelentett nem veszélyes hulladékot szállítottak ki. Dánia, Franciaország, Szlovénia és Olaszország számolt be olyan hulladék kifelé történő szállításáról, amelyek „veszélyes, nemzeti meghatározás” osztályozást kaptak.

A tagállamokból kifelé szállított<sup>11</sup> veszélyes hulladék többségét hasznosítási művelet keretében kezelték. A 2007–2009 közötti időszakban az EU-15 és az EU-27 országaiból kifelé szállított hulladék esetében a hasznosítás aránya 72–77% között volt. Az EU-12 országaiból kifelé szállított hulladék hasznosítási aránya a 2007–2009 közötti időszakban még ennél is magasabb, 85–89% közötti értéket ért el.

2009-ben az EU-27 országaiból hasznosításra kiszállított veszélyes hulladék több mint 40%-a Hollandiából származott. Franciaország, Belgium, az Egyesült Királyság és Olaszország szintén nagy arányban és összmennyiségben szállított ki hasznosításra szánt veszélyes hulladékot.

Görögország, Bulgária, Olaszország és Románia 2009-ben túlnyomó többségben ártalmatlanításra szállított veszélyes hulladékot. Az ártalmatlanításra szállított veszélyes hulladék legnagyobb mennyisége Olaszországból és Hollandiából származik.

A 2007–2009 közötti időszakban a bejelentett kifelé történő hulladékszállítás javarészt más tagállamba irányult. Az EU-27 országaiból kifelé szállított összes bejelentett hulladék 99%-a az EU-27 és az EFTA országaiba irányult, 87%-a pedig az EU-15 országain belül maradt. Noha az EU-12 országokból kifelé szállított hulladék többsége más tagállamba került, jelentéktelen része azonban nem OECD-országba is eljutott (2009-ben 7%, 2008-ban 11%, 2007-ben azonban 0%). A tagállamokból (EU-27) kifelé szállított veszélyes hulladék 99%-a az EU-27 és az EFTA országaiba irányult, 95%-a pedig az EU-15 országain belül maradt.

## **5. A TAGÁLLAMOKBA IRÁNYULÓ HULLADÉKSZÁLLÍTÁS**

Ez a rész 20 tagállam jelentésein alapul, mivel Ciprus, Franciaország, Görögország, Írország, Málta, Portugália és Románia a 2007–2009 közötti időszakra vonatkozóan nem közölt információkat.

2009-ben a tagállamokba szállított bejelentett hulladék összmennyisége körülbelül 12,4 millió tonnát tett ki, ebből 6,7 millió tonna volt veszélyes hulladék. A tagállamokba szállított veszélyes hulladék mennyiségének alakulásában 2007-ig jelentős mértékben növekvő tendencia figyelhető meg. 2001–2007 között a tagállamokba szállított veszélyes hulladék mennyisége 147%-kal nőtt. E szállítmányok többsége Unión belüli szállítmány volt, a megfigyelhető növekedés pedig valószínűleg annak tudható be, hogy egyes tagállamok fejlett berendezésekkel rendelkeznek a veszélyes hulladékok kezelésére, míg más tagállamokban nincsenek ilyen berendezések.

---

<sup>11</sup> A tagállamokból „kifelé szállított hulladék” kifejezés az Unión belüli szállítást is magában foglalja. Az országhatárokon átszállított hulladék túlnyomó többsége az Unión belül marad.



A tagállamokba szállított veszélyes hulladék mennyisége 2008-ban csökkent, 2009-ben azonban újra nőtt. A 2009. évi mennyiség alacsonyabb, mint a 2007. évi, de magasabb, mint a 2006. évi érték. Ez az általános tendencia minden bejelentett hulladék esetében hasonló. 2001–2007 között a tagállamokba szállított bejelentett hulladék összmennyisége 72%-kal nőtt.

A 2007–2009 közötti időszakban a veszélyes hulladék legnagyobb „importőre” Németország volt (2009-ben 2,7 millió tonnával), utána Hollandia, Belgium, Olaszország, Franciaország és Svédország következett. Németország a tagállamokba szállított veszélyes és egyéb bejelentett hulladék összmennyiségét (2009-ben 7,6 millió tonna) tekintve is egyértelműen az élen áll. Olaszország, Hollandia, Belgium, Svédország és Franciaország szintén nagy összmennyiségben „hozott be” veszélyes és egyéb bejelentett hulladékot a 2007–2009 közötti időszakban. Az EU-12 országai – a kifelé történő szállításhoz hasonlóan – kisebb szerepet játszanak. Az EU-12 országaiba szállított veszélyes és egyéb bejelentett hulladék aránya csupán mintegy 2% volt. A 2007–2009-es időszakban, a befelé irányuló hulladékszállítás kg/fő mértékegységben kifejezett értékét tekintve, a veszélyes és a bejelentett hulladékok terén egyaránt Belgium, Hollandia, Svédország és Németország állt az élen a tagállamok között.

A kifelé történő hulladékszállításhoz hasonlóan itt is az „Y1–Y18” csoport számít a legfontosabb hulladékkategóriának: 2009-ben az EU-27 országokba szállított bejelentett hulladék összmennyiségéből mintegy 29%-ot tett ki. 2009-ben az EU-27 országaiban az „Y19–Y45” kategória 12%-os arányt, az egyéb hulladék kategóriája (Y46–Y47) pedig körülbelül 5%-os arányt képviselt. Ez a megoszlás a 2007–2009 közötti időszak minden referenciaévében igen hasonló.

2006-ban a hulladéktípusok osztályozásakor még a „nem besorolt” hulladék kategóriája volt az uralkodó, amely az Európai Unióba irányuló összes szállítás 36%-át tette ki. 2007-ben a „nem besorolt” hulladék aránya 22%, 2009-ben pedig csupán 13% volt. 2009-ben Németországba, Svédországba, Franciaországba és az Egyesült Királyságba szállítottak meghatározatlan hulladékot. Németországba nagy mennyiségű (2009-ben 3,2 millió tonna), „uniós hulladékszállítási rendelet vagy nemzeti nem veszélyes hulladék” besorolású hulladékot szállítottak be. 2009-re és 2008-ra vonatkozóan Ausztria bejelentett nem veszélyes hulladék „behozataláról” számol be (2009-ben körülbelül 142 000 tonna, 2008-ban 96 000 tonna). 2007-re és 2009-re vonatkozóan Olaszország nagy mennyiségű „veszélyes, nemzeti szintű meghatározás” osztályozású hulladék „behozataláról” tesz említést (2007-ben körülbelül 295 000 tonna, 2009-ben 705 000 tonna).

A tagállamokba szállított hulladék többségét hasznosítási művelet keretében kezelték. Az utóbbi években azonban csökkent a hasznosítás aránya. 2004-ben az EU-27 országaiba szállított hulladék 84%-át hasznosítási műveletnek vetették alá, 2009-ben ugyanakkor a hasznosítás aránya 70%-ot tett ki. Ez tendencia külön az EU-15 országokat tekintve is hasonló.

A hasznosítás arányát az ártalmatlanításhoz viszonyítva jelentős különbségeket lehet találni a tagállamok között. 2008-ban és 2009-ben a következő tagállamokba szállított hulladék több mint 40%-át ártalmatlanítási művelet keretében kezelték: Ausztria, Dánia, Németország és Spanyolország. A legnagyobb mennyiségű, ártalmatlanítási célra „behozott” hulladékról 2009-ben Németország (1,5 millió tonna), Hollandia (135 000 tonna) és Franciaország (102 000 tonna) számolt be.

A tagállamokba a 2007–2009 közötti időszakban szállított veszélyes és egyéb bejelentett hulladék legnagyobb része más tagállamokból származott. A tagállamokba szállított összes bejelentett hulladék több mint 97%-a más tagállamból vagy EFTA-országokból, és több mint 84%-a az EU-15 országaiból származott. Külön a veszélyes hulladékot tekintve, annak több mint 96%-a származott más tagállamból vagy EFTA-országból, és több mint 80%-a az EU-15 országaiból. A nem OECD-országból származó hulladék aránya a veszélyes és a bejelentett hulladékok tekintetében egyaránt minimális volt.

## **6. ILLEGÁLIS SZÁLLÍTMÁNYOK, ELLENŐRZÉSEK ÉS VÉGREHAJTÁSI INTÉZKEDÉSEK**

A tagállamok többsége azt közölte, hogy a 2007–2009 közötti időszakban volt példa illegális hulladékszállításra. Míg néhány tagállam számos esetről is beszámolt, mások csak néhány esetet említettek, vagy nem tettek ilyenről említést. A legtöbb esetről Németország, Hollandia, Belgium, az Egyesült Királyság és Ausztria számolt be (ezek a 2007–2009 közötti időszakra vonatkozóan bejelentett esetek több mint 70%-át tették ki).

2009-re vonatkozóan a tagállamok mintegy 400 illegális hulladékszállítási esetről tettek említést, amelyek közül néhány esetet valószínűleg kétszeresen is bejelentettek: egyszer a célország, egyszer pedig a küldő ország. 2009 esetében a tagállamok által jelentett illegális szállítmányok körülbelül felének szállítására a tagállamok között került sor, az esetek másik felében pedig az Unióba irányuló vagy az Unióból kifelé történő szállítmányokról volt szó. Azt azonban nem szabad elfeledni, hogy az illegális szállítmányok teljes mennyisége számottevően magasabb, mint a hivatalosan bejelentett esetek száma. A jelentéstételi időszak (2007–2009) után például az IMPEL-TFS közös végrehajtási intézkedéseiből az derült ki, hogy a hulladékot tartalmazó uniós szállítmányok több mint 20%-a nem felelt meg az 1013/2006/EK rendelet előírásainak<sup>12</sup>.

Az illegalitás leggyakoribb oka az volt, hogy a hulladékszállítást az érintett illetékes hatóságoknak való bejelentés nélkül vagy az 1013/2006/EK rendeletben foglalt tiltás ellenére hajtották végre. Jellemző válaszintézkedés volt például a hulladék visszaszállíttatása a származási országba, illetve büntetés kiszabása.

A tagállamok az illegális szállítmányok felderítésére szolgáló intézkedésként többek között rendszeres határellenőrzést, illetve a hulladéktermelő, valamint -kezelő létesítmények rendszeres ellenőrzését, az országhatárokat átlépő szállítmányok, valamint a hulladéktermelő, illetve -kezelő létesítmények helyszíni ellenőrzését, továbbá nemzeti közutakon alkalmazott helyszíni ellenőrzéseket alkalmaztak. A legtöbb tagállam a hulladékszállítmányok ellenőrzéseinek számáról, illetve az ahhoz kapcsolódó hasznosításról vagy ártalmatlanításról, valamint az ezen ellenőrzések során ténylegesen felderített illegális szállítmányok mennyiségéről is részletes adatokkal szolgált. Az elvégzett ellenőrzések és helyszíni ellenőrzések száma az Unióban tagállamonként igen változó. A helyszíni ellenőrzések legjobb gyakorlatát 2009-re vonatkozóan Lengyelország mutatta be, ahol minden, az országba szállított vagy onnan kiszállított 1000 tonna veszélyes hulladékra megközelítőleg 40 helyszíni ellenőrzés esett. A tagállamok többségében ez a referenciaérték legalább tízszer alacsonyabb.

---

<sup>12</sup> A részletes jelentés a következő oldalon érhető el: <http://impel.eu/projects/enforcement-actions-ii>.

## 7. A VÉGREHAJTÁS HELYZETÉRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS KÖVETKEZTETÉSEK

### Jelentéstétel

A 2007–2009 közötti időszakra vonatkozóan a válaszadási arány a bázeli és a bizottsági kérdőívek esetében is csaknem 100%-os volt. A tagállamok többsége azonban nem nyújtotta be időben a jelentést. Néhány bázeli jelentés a 2011. július 15-i záró időpont után érkezett be, ezért a kvantitatív adatok elemzésekor nem lehetett figyelembe venni. Általában véve a tagállamok elég információt nyújtottak be a hulladékszállításról, illetve az ahhoz kapcsolódó adminisztratív kérdésekről, nemzeti rendelkezésekről és szakpolitikákról.

### Az adatok minősége

A küldő ország által közölt adatok számos esetben eltérnek a célország által jelentett adatoktól. 2009-ben a veszélyes hulladék jelentésben közölt „kivitele” és „behozatala” közötti, tagállamok között megfigyelhető eltérés 27% volt a „kivitel” javára. Ugyanebben az évben az egyéb bejelentett hulladék jelentésben közölt „kivitele” és „behozatala” közötti, tagállamok között megfigyelhető eltérés 36% volt, de a „behozatal” javára.

### A hulladékok osztályozása

Bizonyos veszélyes hulladékok esetében a megfelelő bázeli kódok hiánya gyakran gátolja az átlátható jelentéstételt. A helyzet azonban javult, amióta az országok már használhatják az európai hulladékjegyzék (ELW)<sup>13</sup> kódjait. A tagállamokat a jelentéstétel összehangolása érdekében arra ösztönzik, hogy az ELW kódjait is használják jelentéseikben. Az ELW-kódok következes alkalmazása az Y46 és az Y47 kategória, illetve a bázeli kódok szerint nem osztályozható olyan nem veszélyes hulladékok esetében is elősegítené a jelentéstétel javulását, amelyek kivitele az 1013/2006/EK rendelettel összhangban előzetes írásbeli bejelentési és engedélyezési eljáráshoz kötött.

### A hulladék keletkezése

2009-ben az EU-27 országaiban körülbelül 77 millió tonna veszélyes hulladék keletkezett. 2000–2008 között az EU-27 országaiban keletkező veszélyes hulladék összmenyisége 46%-kal nőtt. A 2009-ben keletkező veszélyes hulladék mennyisége kicsivel alacsonyabb, mint a 2008. évi érték.

### Hulladékszállítás

A 2007–2009 közötti időszakban a tagállamokból kifelé szállított bejelentett hulladék összmenyisége körülbelül 33,1 millió tonnát tett ki; ebből 22,9 millió tonna volt veszélyes hulladék. A tagállamokból kifelé szállított veszélyes hulladék 99%-a az EU-27 és az EFTA országaiba irányult, 95%-a pedig az EU-15 országain belül maradt.

A 2007–2009 közötti időszakban a tagállamokba szállított bejelentett hulladék összmenyisége körülbelül 37 millió tonnát tett ki; ebből 20,5 millió tonna volt veszélyes hulladék. A veszélyes hulladék több mint 96%-a származott más tagállamból vagy EFTA-országokból, és több mint 80%-a az EU-15 országaiból.

---

<sup>13</sup> A 2000/532/EK bizottsági határozathoz csatolt mellékletben felsorolt hulladékok (HL L 226., 2000.9.6., 3. o.).

## **Illegális szállítmányok**

2009-re vonatkozóan a tagállamok mintegy 400 illegális hulladékszállítási esetről tettek említést, az ilyen szállítmányok teljes számát azonban ennél jóval magasabbra becsülik. 2009 esetében a jelentett illegális szállítmányok körülbelül felének szállítására a tagállamok között került sor, az esetek másik felében pedig az Unióba irányuló vagy az Unióból kifelé történő szállítmányokról volt szó. Az elvégzett ellenőrzések és helyszíni ellenőrzések száma az Unióban tagállamonként igen változó.

## **8. KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK**

2011. január 25-e és április 12-e között a Bizottság az érdekelt felek részvételével nyilvános konzultációt tartott arról, hogy hogyan lehet megerősíteni a rendelet ellenőrzéseit és végrehajtását<sup>14</sup>. Az érdekelt felek túlnyomó többsége (89%) támogatta az ellenőrzési követelmények megerősítésére irányuló új uniós jogszabályokat. A javasolt lehetőségek közül néhány az ellenőrzés tervezésére, követő (upstream) ellenőrzésre, a tisztviselők képzésére és az üzemeltetők adatszolgáltatási kötelezettségére irányult egyes olyan esetekben, amikor ésszerű okkal gyanítható a rendelet megkerülése. A Bizottság jelenleg folytatja a lehetséges jövőbeli jogalkotási és nem jogalkotási intézkedések gazdasági, társadalmi és környezeti hatásainak értékelését.

---

<sup>14</sup> „Az Ön hangja Európában” weboldal: [http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index\\_hu.htm](http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index_hu.htm),  
<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/news.htm>.