



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.8.2012
COM(2012) 448 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

cu privire la punerea în aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 259/1993 din 1 februarie 1993 privind supravegherea și controlul transporturilor de deșeuri în interiorul, la intrarea și ieșirea din Comunitatea Europeană și la punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri

Producerea, tratarea și transportul transfrontalier de deșeuri periculoase și alte deșeuri în statele membre ale Uniunii Europene, 2007-2009

{SWD(2012) 244 final}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

cu privire la punerea în aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 259/1993 din 1 februarie 1993 privind supravegherea și controlul transporturilor de deșuri în interiorul, la intrarea și ieșirea din Comunitatea Europeană și la punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșuri

Producerea, tratarea și transportul transfrontalier de deșuri periculoase și alte deșuri în statele membre ale Uniunii Europene, 2007-2009

CUPRINS

1.	Introducere	3
2.	Raportarea de către statele membre	4
3.	Producerea de deșeuri periculoase	5
4.	Transportul de deșeuri în exteriorul statelor membre	6
5.	Transportul de deșeuri în statele membre	7
6.	Transporturi ilegale, controale și măsuri de punere în aplicare	9
7.	Concluzii generale privind stadiul punerii în aplicare	9
8.	Următoarele etape	10

EVOLUȚII REFERITOARE LA PRODUCEREA, TRATAREA ȘI TRANSPORTUL DE DEȘURI PERICULOASE ȘI ALTE DEȘURI ÎN STATELE MEMBRE ALE UE, 2007-2009

1. INTRODUCERE

Transporturile transfrontaliere de deșuri periculoase și eliminarea acestora sunt reglementate de Convenția de la Basel din 22 martie 1989, la care Uniunea Europeană (UE) este parte.

UE a creat un sistem pentru supravegherea și controlul transporturilor de deșuri în interiorul frontierelor sale, împreună cu țările din cadrul Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS) și al Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE), precum și cu alte țări terțe care sunt parte la convenție. Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 privind transferurile de deșuri¹ transpune convenția în legislația europeană.

În fiecare an calendaristic, statele membre prezintă un raport secretariatului convenției pentru anul calendaristic precedent cu privire la dispozițiile legale, punerea în aplicare și măsurile de protecție a mediului. Raportul este trimis, de asemenea, Comisiei, împreună cu informații suplimentare sub forma unui chestionar². La fiecare trei ani, Comisia elaborează un raport pe baza rapoartelor prezentate de statele membre³. Acesta vizează restricțiile aplicabile transporturilor, monitorizarea, măsurile împotriva transporturilor ilegale și acoperirea financiară.

Primul raport al Comisiei a cuprins perioada 1997-2000 și a fost publicat în 2006⁴. Al doilea raport a cuprins perioada 2001-2006 și a apărut în 2009⁵. Acesta este cel de-al treilea raport de punere în aplicare și cuprinde perioada 2007-2009. Informații detaliate privind răspunsurile statelor membre atât la chestionarul Basel, cât și la cel al Comisiei pentru perioada 2007-2009, pot fi consultate în secțiunile B și E ale documentului de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul raport. Datele cantitative privind producerea, tratarea și transportul de deșuri sunt sintetizate în tabelele și figurile din secțiunea A a documentului de lucru.

Este de remarcat faptul că în Convenția de la Basel se utilizează termenii „import” și „export” pentru fiecare transport înspre o țară care este parte la convenție și respectiv în exteriorul acesteia. În conformitate cu legislația Uniunii Europene, termenii respectivi se aplică doar transporturilor înspre Uniunea Europeană ca întreg și respectiv în exteriorul acesteia. Cu toate acestea, pentru facilitarea lecturii, în prezentul raport, termenii apar între ghilimele și sunt folosiți ocazional pentru a desemna transporturile de deșuri în general. În documentul de lucru, ambii termeni figurează în sensul în care sunt utilizați în Convenția de la Basel.

În temeiul articolului 60 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006, în termen de cinci ani începând de la 12 iulie 2007, Comisia revizuieste punerea în aplicare a articolului 12 alineatul (1) litera (c) (obiecții împotriva transporturilor planificate de deșuri destinate

¹ JO L 190, 12.7.2006, p.1.

² Decizia 1999/412/CE (JO L 156, 23.6.1999, p. 37) și articolul 51 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006.

³ Articolul 41 din Regulamentul (CEE) nr. 259/93 și articolul 51 din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006.

⁴ Raportul Comisiei {SEC(2006) 1053}, 1.8.2006.

⁵ Raportul Comisiei {SEC(2009) 811}, 24.6.2009.

recuperării care nu sunt în conformitate cu legislația națională a țării de expediere), inclusiv efectele acestuia asupra protecției mediului și asupra funcționării pieței interne. În pregătirea revizuirii, în 2010, Comisia a solicitat statelor membre informații privind aplicarea articolului 12 alineatul (1) litera (c). Cu excepția a trei cazuri minore în care aplicarea dispoziției nu a fost în mod clar relevantă, statele membre au răspuns în mare parte că nu au făcut uz de dispoziția respectivă.

Prin urmare, până în prezent, dispoziția de la articolul 12 alineatul (1) litera (c) nu a avut efecte asupra protecției mediului și asupra funcționării pieței interne. Comisia va continua să monitorizeze aplicabilitatea dispoziției și poate lua măsuri adecvate ca parte a unei revizuri viitoare a regulamentului.

2. RAPORTAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE

La momentul elaborării prezentului raport, cea mai mare parte a statelor membre răspuseseră atât la chestionarul Basel, cât și la cel al Comisiei, pentru perioada 2007-2009. Deși toate rapoartele pentru anul 2009 ar fi trebuit să fie trimise Comisiei până la 31 decembrie 2010, s-a permis o perioadă adițională. Data limită pentru analiza datelor cantitative conținute în rapoartele Basel a fost 15 iulie 2011. Din motive administrative, rapoartele Basel din Grecia (2009), Cipru (2008 și 2009) și Malta (2007) au fost trimise după data limită și nu au putut fi luate în considerare. Data limită pentru includerea răspunsurilor statelor membre în secțiunile B și E ale documentului de lucru a fost 30 noiembrie 2011. Până la data respectivă, Republica Cehă nu trimisese Comisiei chestionarul pentru anul 2008, iar Țările de Jos nu trimiseseră chestionarul pentru anul 2009. În cazul Franței, lipseau toate rapoartele pentru perioada 2007-2009. Un rezumat al datelor lipsă este prezentat în tabelul 1 din documentul de lucru. Deși nu au fost inițiate, până în prezent, proceduri privind încălcarea dreptului UE, Comisia a lansat cereri EU-Pilot pentru a investiga cazurile rapoartelor lipsă.

Datele administrative esențiale și informațiile privind dispozițiile naționale relevante au fost în general complete și exacte. Cea mai mare parte a statelor membre au raportat extensiv cu privire la măsurile de prevenire a producerii de deșuri. Măsurile adoptate în vederea reducerii transporturilor de deșuri au fost raportate mai puțin frecvent. Informațiile privind efectele producerii, transportării și eliminării deșeurilor periculoase și a altor deșuri asupra sănătății umane și asupra mediului au fost mai puțin extensive și, în mai multe cazuri, acestea nu au fost disponibile.

În ceea ce privește datele privind transporturile ilegale, unele state membre au raportat un număr mare de cazuri, în timp ce altele au raportat doar câteva sau chiar nici unul. Au existat puține rapoarte privind eliminări care nu s-au derulat astfel cum au fost planificate inițial și niciun stat membru nu a raportat accidente care să fi avut loc în timpul transportului transfrontalier și al eliminării deșeurilor periculoase și a altor tipuri de deșuri.

O comparație a cantităților totale de deșuri transportate între statele membre a indicat inconsecvențe în ceea ce privește cantitățile raportate de diferite state membre pentru aceleași transporturi și care ar fi trebuit să fie identice. În cazul deșeurilor periculoase, „exporturile” totale între statele membre sunt mai mari decât „importurile” totale (de exemplu, în 2009, diferența a fost de 27%). Pentru toate celelalte tipuri de deșuri notificate, „importurile” totale sunt mai mari decât „exporturile” (de exemplu, în 2009 diferența a fost de 36%). Comisia intenționează să concluzioneze cu statele membre în vederea îmbunătățirii calității datelor raportate.

3. PRODUCEREA DE DEȘURI PERICULOASE

Chestionarul în temeiul Convenției de la Basel solicită tuturor țărilor să transmită informații privind cantitatea totală de deșuri periculoase și „alte deșuri” generate. Termenul „alte deșuri” înseamnă, în acest context, deșuri colectate de la gospodării, dar și reziduuri obținute din incinerarea deșeurilor menajere, două categorii de deșuri care necesită o analiză deosebită și sunt supuse unor controale similare celor privind deșeurile periculoase, în temeiul Convenției de la Basel (categoriile Y46 și Y47). Deșeurile periculoase sunt definite în conformitate cu lista fluxului deșeurilor și/sau a componenței acestora (categoriile Y1-18 și Y19-45) și anumite caracteristici periculoase. Cu toate acestea, dacă un anumit tip de deșeu este considerat periculos în conformitate cu legislația națională, acesta va fi încadrat ca atare și în sensul convenției.

La momentul pregătirii prezentului raport, datele privind producția totală de deșuri periculoase aferente anului 2009 erau încă incomplete. În total, 11 țări nu au raportat datele privind producția totală de deșuri periculoase pentru anul 2009. Lipseau patru intrări pentru anul 2008 (Cipru, Franța, Italia, Spania) și trei pentru anul 2007 (Franța, Italia, Suedia). Pentru a completa datele lipsă, s-au făcut estimări pe baza datelor din anii precedenți.

În 2009, au fost produse aproximativ 77 de milioane de tone de deșuri periculoase în UE-27⁶, din care aproximativ 58 de milioane de tone au fost produse în UE-15⁷. Din 2000 până în 2008, cantitatea totală de deșuri periculoase produse în UE-27 a crescut cu 46%. În aceeași perioadă, creșterea înregistrată în ceea ce privește cantitatea de deșuri periculoase produse în UE-15 a fost de 57%. Cantitățile de deșuri periculoase produse în 2009 sunt ușor mai scăzute decât cele din 2008 (8%, atât în UE-27, cât și în UE-15). În 2009, producția totală de deșuri periculoase pe cap de locuitor a fost de 154 kg pe an la nivelul întregii Uniuni Europene (UE-27), cu o medie ușor mai ridicată de 186 kg pe an în UE-12⁸. Fluctuațiile observate în cantitățile de deșuri periculoase în UE ar putea fi legate de fluctuațiile din activitatea economică înregistrate în aceeași perioadă.

Cu aproximativ 19 milioane de tone anual, Germania a generat cele mai mari cantități de deșuri periculoase în perioada 2007-2009, urmată de Italia⁹, Estonia¹⁰, Franța, Regatul Unit și Polonia. În Regatul Unit, cantitatea de deșuri periculoase generate a scăzut semnificativ în 2009. Cantitățile au crescut semnificativ în Polonia în perioada 2007-2008.

În ceea ce privește producția de deșuri periculoase pe cap de locuitor, Estonia, Finlanda, Țările de Jos, Suedia, Portugalia și Germania au înregistrat cele mai mari cifre pentru perioada 2007-2009. Cele mai mici cantități pe cap de locuitor au fost înregistrate în Letonia, România, Lituania și Grecia.

Codurile Y pentru deșuri în conformitate cu Convenția de la Basel au fost folosite foarte diferit de statele membre. Mai multe state membre nu au raportat nicio informație privind producția de deșuri periculoase la nivelul codurilor Y. Câteva state membre au raportat

⁶ Toate statele membre actuale ale Uniunii Europene.

⁷ Țările care au aderat la Uniunea Europeană înainte de 2004.

⁸ Țările care au aderat la Uniunea Europeană în 2004 sau în 2007.

⁹ Valorile pentru Italia și Franța sunt bazate pe estimări.

¹⁰ Datele din Estonia includ deșeurile de sisturi bituminoase, care reprezintă peste 95% din cantitatea totală.

exclusiv date privind deșeurile menajere (Y46) și reziduurile generate de incinerarea deșeurilor menajere (Y47).

4. TRANSPORTURILE DE DEȘEURI ÎN EXTERIORUL STATELOR MEMBRE

Toate statele membre cu excepția Ciprului, Franței, Greciei și Maltei au prezentat informații privind transporturile în exterior („exporturi” în sensul Convenției de la Basel) de deșeuri notificate acoperind toți cei trei ani din perioada 2007-2009.

În 2009, cantitatea totală a tuturor deșeurilor notificate transportate în exteriorul statelor membre ale UE (UE-27) a fost de aproximativ 11,4 milioane de tone, din care aproximativ 7,2 milioane de tone au fost deșeuri periculoase. Ponderea UE-12 din întreaga cantitate de deșeuri notificate transportate în exterior a fost doar de aproximativ 2%, iar ponderea corespunzătoare numai în ceea ce privește deșeurile periculoase a fost de aproximativ 3%.

Transporturile de deșeuri notificate în exteriorul statelor membre au crescut constant. În perioada 2001-2009, creșterea relativă la întreaga cantitate de deșeuri notificate transportate în exteriorul statelor membre a fost de 80%. Doar în ceea ce privește transporturile de deșeuri periculoase, s-a observat o tendință crescătoare până în 2007. Din 2001 până în 2007, creșterea relativă la cantitatea de deșeuri periculoase transportate în exteriorul statelor membre a fost de 150%. Din 2007, cantitățile de deșeuri periculoase transportate în exteriorul statelor membre au scăzut ușor (o scădere cu 9% din 2007 până în 2009).

În perioada 2007-2009, cel mai mare „exportator” de deșeuri periculoase au fost Țările de Jos (cu 2,8 milioane de tone în 2009), urmate de Italia, Belgia, Franța și Irlanda. În timp ce transporturile de deșeuri periculoase în exteriorul Țărilor de Jos au scăzut cu 14% din 2006 până în 2009, Italia a raportat o creștere de 64% în perioada respectivă. În ceea ce privește transporturile în exterior de deșeuri periculoase în kilograme pe cap de locuitor, statele membre cu cele mai mari cifre în perioada 2007-2009 au fost Țările de Jos și Luxemburg, urmate de Irlanda și Belgia.

În perioada 2007-2009, statul membru cu cele mai mari cantități totale de deșeuri notificate transportate în exterior au fost, de asemenea, Țările de Jos (cu aproximativ 3 milioane de tone în 2009), urmate de Italia, Germania, Austria și Belgia. În ceea ce privește transporturile în exterior ale tuturor tipurilor de deșeuri notificate în kilograme pe cap de locuitor, statele membre cu cele mai mari cifre au fost Luxemburg, Țările de Jos, Austria, Irlanda și Belgia.

În 2009, peste 90% din deșeurile periculoase din UE au fost tratate în țara de origine. Țările cu o rată de „export” de peste 40% au fost Luxemburg, Slovenia, Irlanda, Țările de Jos, Belgia și Danemarca.

Grupul „Y1-Y18” reprezintă cea mai importantă categorie de deșeuri, cu aproximativ 38% din cantitatea totală de deșeuri notificate transportate în exteriorul UE-27 în 2009. Procentul categoriei „Y19-Y45” a fost de aproximativ 13%, iar procentul categoriei altor tipuri de deșeuri (Y46-Y47) (și anume, amestecuri de deșeuri menajere și reziduuri provenite din incinerare) a fost de aproximativ 10%. Cantități mici (aproximativ 1%) au fost clasificate într-un amestec de categorii Y1-Y45. Aproximativ 35% din transporturi au fost clasificate prin sisteme de clasificare naționale sau europene. Statisticile sunt similare pentru anii 2007 și 2008.

În 2009, numai 3% din deșeuri au fost transportate fără clasificare. În anii anteriori (2005-2008) acest procent se situa între 7% și 14%. În perioada 2007-2009, statele membre care au transportat în exterior cele mai mari cantități de deșeuri fără clasificare au fost Germania, Franța, Suedia, Danemarca, Regatul Unit și Irlanda. Un amestec de coduri Y a fost utilizat numai în cazuri rare și pentru cantități mici. În 2008 și 2009, cantități mari (0,6 milioane de tone în 2008 și 1,8 milioane de tone în 2009) de deșeuri nepericuloase au fost transportate în exteriorul Austriei cu notificare. Danemarca, Franța, Slovenia și Italia au raportat transporturi în exterior de deșeuri clasificate ca „periculoase, specificate în funcție de țară”.

Majoritatea deșeurilor periculoase transportate în exteriorul statelor membre¹¹ a fost tratată într-o operațiune de recuperare. În perioada 2007-2009, procentul de recuperare s-a situat între 72% și 77% pentru deșeurile transportate în exteriorul UE-15 și, respectiv, UE-27. Rata de recuperare a deșeurilor transportate în exteriorul UE-12 a fost chiar mai mare, situându-se între 85% și 89% în perioada 2007-2009.

În 2009, peste 40% din deșeurile periculoase transportate în exteriorul UE-27 în vederea recuperării au provenit din Țările de Jos. Alte state membre cu procentaje ridicate și cantități totale de deșeuri periculoase transportate în exterior pentru recuperare au fost Franța, Belgia, Regatul Unit și Italia.

În 2009, Grecia, Bulgaria, Cipru, Italia și România au transportat deșeuri periculoase în special pentru eliminare. Cele mai mari cantități de deșeuri periculoase transportate pentru eliminare au provenit din Italia și Țările de Jos.

Cea mai mare parte a tuturor transporturilor în exterior de deșeuri notificate în perioada 2007-2009 s-a efectuat în alte state membre ale UE. 99% din întreaga cantitate de deșeuri notificate transportate în exteriorul UE-27 a fost destinată țărilor din UE-27 și țărilor AELS, iar peste 87% au rămas în UE-15. Deși majoritatea deșeurilor transportate în exteriorul UE-12 s-a îndreptat către alte state membre ale UE, un procent ne semnificativ s-a îndreptat, de asemenea, către țări care nu fac parte din OCDE (7% în 2009, 11% în 2008, dar 0% în 2007). 99% din deșeurile periculoase transportate în exteriorul statelor membre (UE-27) au fost destinate țărilor UE-27 și AELS, iar peste 95% au rămas în UE-15.

5. TRANSPORTURILE DE DEȘEURI ÎNSPRE STATELE MEMBRE

Această secțiune se bazează pe rapoartele furnizate de 20 de state membre, Cipru, Franța, Grecia, Irlanda, Malta, Portugalia și România nereușind să furnizeze informații pentru perioada 2007-2009.

În 2009, cantitatea totală a tuturor deșeurilor notificate transportate înspre statele membre ale UE a fost de aproximativ 12,4 milioane de tone, din care aproximativ 6,7 milioane de tone au fost deșeuri periculoase. În ceea ce privește evoluția cantității de deșeuri periculoase transportate înspre statele membre, se poate observa o tendință crescătoare puternică până în 2007. Din 2001 până în 2007, cantitatea de deșeuri periculoase transportate înspre statele membre a crescut cu 147%. Majoritatea acestor transporturi sunt efectuate în cadrul UE, iar creșterea observată poate fi atribuită faptului că în unele state membre există instalații

¹¹ Sintagma „deșeuri transportate în exteriorul” statelor membre include transporturile în interiorul UE. Cea mai mare parte a deșeurilor transportate transfrontalier rămâne pe teritoriul UE.

sofisticate pentru tratarea deșeurilor periculoase, în timp ce alte state membre nu dispun de astfel de instalații.

În 2008, cantitatea de deșuri periculoase transportate înspre statele membre a scăzut, însă a crescut din nou în 2009. Cantitatea aferentă anului 2009 este mai mică decât cea aferentă anului 2007, dar mai mare decât cantitatea din 2006. Această evoluție generală este similară pentru toate deșeurile notificate. Între 2001 și 2007, cantitățile tuturor deșeurilor notificate transportate înspre statele membre au crescut cu 72%.

În perioada 2007-2009, cel mai mare „importator” de deșuri periculoase a fost Germania (cu 2,7 milioane de tone în 2009), urmată de Țările de Jos, Belgia, Italia, Franța și Suedia. Germania se află, de asemenea, în mod clar pe prima poziție în ceea ce privește cantitatea totală de deșuri periculoase și alte tipuri de deșuri notificate transportate înspre state membre ale UE (cu 7,6 milioane de tone în 2009). Alte state membre cu cantități totale ridicate de deșuri periculoase și alte tipuri de deșuri notificate „importate” în perioada 2007-2009 au fost Italia, Țările de Jos, Belgia, Suedia și Franța. Ca și în cazul transporturilor în exterior, țările din UE-12 joacă un rol mai puțin important. Procentul de deșuri periculoase și alte tipuri de deșuri notificate transportate înspre UE-12 a fost doar de aproximativ 2%. În ceea ce privește transporturile în interior de deșuri în kg pe cap de locuitor, statele membre cu cele mai mari cifre în perioada 2007-2009 au fost Belgia, Țările de Jos, Suedia și Germania, atât pentru deșeurile periculoase, cât și pentru toate deșeurile notificate.

Ca și în cazul transporturilor de deșuri în exterior, grupul „Y1-Y18” reprezintă cea mai importantă categorie de deșuri, cu aproximativ 29% din cantitatea totală de deșuri notificate transportate înspre statele membre ale UE-27 în 2009. Procentajul categoriei „Y19-Y45” a fost de aproximativ 12%, iar procentajul categoriei alte deșuri (Y46-Y47) de aproximativ 5% pentru UE-27 în 2009. Această distribuție este foarte similară pentru toți anii de referință 2007-2009.

În 2006, categoria deșuri „neclasificate” domina încă în clasificarea tipurilor de deșuri, reprezentând până la 36% din numărul total de transporturi către Uniunea Europeană. În 2007, procentajul deșeurilor „neclasificate” a fost de 22%, iar în 2009 de doar 13%. În 2009, deșuri fără specificație au fost transportate către Germania, Suedia, Franța și Regatul Unit. Cantități mari de deșuri (3,2 milioane de tone în 2009) au fost transportate către Germania cu clasificarea „UE-RTD sau deșuri naționale nepericuloase”. Pentru anii 2009 și 2008, Austria a raportat „importuri” de deșuri nepericuloase care au făcut obiectul unei notificări (aproximativ 142 000 de tone în 2009 și 96 000 de tone în 2008). Pentru anii 2007 și 2009, Italia a raportat cantități mari de „importuri” de deșuri clasificate ca „periculoase, specificate în funcție de țară” (aproximativ 295 000 de tone în 2007 și 705 000 de tone în 2009).

Majoritatea deșeurilor transportate înspre statele membre ale UE au fost tratate într-o operațiune de recuperare. În ultimii ani, însă, procentul recuperării a scăzut. În timp ce în 2004 84% din deșeurile transportate înspre statele membre ale UE-27 au fost supuse unei operațiuni de recuperare, în 2009 procentul de recuperare a fost de 70%. Tendința este similară, de asemenea, în cazul UE-15.

În ceea ce privește procentul de recuperare comparativ cu procentul de eliminare, există diferențe semnificative între statele membre. În 2008 și 2009, peste 40% din deșeurile transportate înspre următoarele state membre au fost tratate într-o operațiune de eliminare: Austria, Danemarca, Germania și Spania. În 2009, cele mai mari cantități de deșuri

„importate” pentru eliminare au fost raportate de către Germania (1,5 milioane de tone), Țările de Jos (135 000 tone) și Franța (102 000 tone).

Majoritatea deșeurilor periculoase și a altor tipuri de deșeuri notificate transportate înspre statele membre în perioada 2007-2009 proveneau din alte state membre. Peste 97% din toate tipurile de deșeuri notificate transportate înspre statele membre proveneau din alte state membre sau din țări AELS, iar peste 84% proveneau din UE-15. Numai în ceea ce privește deșeurile periculoase, peste 96% proveneau din alte state membre sau din țări AELS, iar peste 80% din UE-15. Procentul de deșeuri provenind din țări care nu fac parte din ODCE a fost minim în ceea ce privește atât deșeurile periculoase, cât și toate deșeurile notificate.

6. TRANSPORTURI ILEGALE, CONTROALE ȘI MĂSURI DE PUNERE ÎN APLICARE

Majoritatea statelor membre au afirmat că au existat cazuri de transporturi ilegale de deșeuri în perioada 2007-2009. În timp ce unele state membre au raportat un număr mare de cazuri, altele au raportat foarte puține sau chiar nici unul. Țările care au raportat cele mai multe cazuri au fost Germania, Țările de Jos, Belgia, Regatul Unit și Austria (reprezentând peste 70% din cazurile raportate pentru perioada 2007-2009).

Pentru anul 2009, statele membre au raportat aproximativ 400 de cazuri de transporturi ilegale de deșeuri, unele cazuri fiind probabil raportate de două ori, o dată de către țara de destinație și o dată de către țara de expediere. Pentru anul 2009, aproximativ jumătate din transporturile ilegale raportate de statele membre au fost transporturi între statele membre, în timp ce cealaltă jumătate a inclus transporturi în interiorul sau în exteriorul UE. Cu toate acestea, trebuie să se țină cont de faptul că numărul total de transporturi ilegale este considerabil mai mare decât cel raportat în mod oficial. De exemplu, după perioada de raportare (2007-2009), acțiuni comune de punere în aplicare ale IMPEL-tfs au arătat faptul că peste 20% din transporturile conținând deșeuri în UE nu erau conforme cu Regulamentul (CE) nr. 1013/2006¹².

Cele mai frecvente motive ale ilegalității au fost legate de faptul că transportul de deșeuri era efectuat fără notificarea autorităților competente relevante sau contrar unei interdicții a transporturilor în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1013/2006. Măsurile tipice de răspuns au inclus retrimiteră deșeurilor în țara de origine și stabilirea unei amenzi.

Printre măsurile aplicate de statele membre pentru detectarea transporturilor ilegale s-au numărat controalele regulate la frontiere și monitorizarea periodică a facilităților care produc și/sau tratează deșeurile, controale prin sondaj ale transporturilor transfrontaliere și ale facilităților care produc și/sau tratează deșeurile și controale prin sondaj pe drumurile naționale. Majoritatea statelor membre au furnizat, de asemenea, date detaliate cu privire la numărul de controale efectuate asupra transporturilor de deșeuri sau asupra operațiunilor asociate de recuperare sau eliminare și cu privire la numărul de transporturi ilegale detectate efectiv în timpul acestor controale. Numărul controalelor și al controalelor prin sondaj efectuate în UE variază considerabil între statele membre. Pentru anul 2009, cele mai bune practici referitoare la controalele prin sondaj au fost furnizate de Polonia, cu aproximativ 40 de controale prin sondaj la fiecare 1 000 de tone de deșeuri periculoase transportate în interiorul sau în exteriorul țării. Pentru majoritatea statelor membre nivelul de referință este de cel puțin zece ori mai mic.

¹² Un raport detaliat este disponibil la adresa: <http://impel.eu/projects/enforcement-actions-ii>.

7. CONCLUZII GENERALE PRIVIND STADIUL PUNERII ÎN APLICARE

Raportare

Pentru perioada 2007-2009, ratele de răspuns atât pentru chestionarul Basel, cât și pentru cel al Comisiei au fost de aproape 100%. Cu toate acestea, cea mai mare parte a statelor membre nu a trimis rapoartele la timp. Câteva rapoarte Basel au fost primite după data limită stabilită la 15 iulie 2011 și, prin urmare, nu au mai putut fi luate în considerare în analiza datelor cantitative. În general, statele membre au prezentat suficiente informații cu privire la transporturile de deșeuri și la problemele administrative, dispozițiile și politicile naționale relevante.

Calitatea datelor

Într-un număr mare de cazuri, datele raportate de țara de expediție diferă de datele raportate de țara de destinație. În 2009, diferența între „exportul” și „importul” raportat de deșeuri periculoase între statele membre ale UE a fost de aproape 27%, „exporturile” fiind mai mari decât „importurile”. În același an, diferența între „exportul” și „importul” raportat de alte deșeuri notificate între statele membre ale UE a fost de aproape 36%, dar „importurile” au fost mai mari decât „exporturile”.

Clasificarea deșeurilor

Lipsa codurilor Basel adecvate pentru anumite deșeuri periculoase împiedică deseori o raportare transparentă. Cu toate acestea, situația s-a îmbunătățit de când țările pot utiliza codurile din lista europeană a deșeurilor¹³. În vederea armonizării raportării, statele membre sunt încurajate ferm să includă, de asemenea, codurile din lista europeană a deșeurilor în rapoartele lor. Mai mult, utilizarea consecventă a codurilor respective ar contribui la o mai bună raportare a deșeurilor nepericuloase care nu sunt incluse în categoriile Y46 și Y47 sau în alte coduri specifice Basel și al căror export face obiectul procedurii de notificare și de acord preliminar scris în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1013/2006.

Producerea de deșeuri

În 2009, aproximativ 77 de milioane de tone de deșeuri periculoase au fost produse în UE-27. Din 2000 până în 2008, cantitatea totală de deșeuri periculoase produse de țările din UE-27 a crescut cu 46%. Cantitățile de deșeuri periculoase produse în 2009 sunt ușor mai mici decât cele din 2008.

Transporturile de deșeuri

În perioada 2007-2009, cantitatea totală a tuturor deșeurilor notificate transportate în exteriorul statelor membre ale UE a fost de aproximativ 33,1 milioane de tone, din care aproximativ 22,9 milioane de tone au fost deșeuri periculoase. 99% din deșeurile periculoase transportate în exteriorul statelor membre au fost destinate țărilor din UE-27 și țărilor AELS, iar peste 95% au rămas în UE-15.

În perioada 2007-2009, cantitatea totală a tuturor deșeurilor notificate transportate înspre statele membre ale UE a fost de aproximativ 37 de milioane de tone, din care 20,5 milioane de

¹³ Deșeuri enumerate în anexa la Decizia 2000/532/CE a Comisiei (JO L 226, 6.9.2000, p. 3).

tone au fost deșeuri periculoase. Peste 96% din deșeurile periculoase proveneau din alte state membre sau din țări AELS, iar peste 80% din UE-15.

Transporturi ilegale

Pentru anul 2009, statele membre au raportat aproximativ 400 de cazuri de transporturi ilegale de deșeuri, în timp ce se estimează că numărul total al acestor transporturi ar fi considerabil mai mare. Pentru anul 2009, aproape jumătate din transporturile ilegale raportate au fost transporturi între statele membre, cealaltă jumătate reprezentând transporturi în interiorul sau în exteriorul UE. Numărul controalelor și al controalelor prin sondaj efectuate în UE variază considerabil între statele membre.

8. URMĂTOARELE ETAPE

În perioada 25 ianuarie – 12 aprilie 2011, Comisia a efectuat o consultare publică a părților interesate privind modalitățile de intensificare a controalelor și de aplicare a Regulamentului¹⁴. Majoritatea părților interesate (89%) a optat pentru elaborarea de noi documente legislative europene care să consolideze cerințele referitoare la controale. Câteva dintre opțiunile propuse au vizat planificarea controalelor, controale în amonte, formarea profesională a funcționarilor și sarcina operatorilor de a aduce dovezi în anumite cazuri în care există motive întemeiate pentru a suspecta eludarea Regulamentului. Comisia efectuează, în prezent, o evaluare a impactului economic, social și de mediu al posibilelor măsuri legislative și nonlegislative viitoare.

¹⁴ Site-ul internet "Vocea ta în Europa": http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index_ro.htm, <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/news.htm>.