



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.8.2012
COM(2012) 448 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om genomförandet av rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen, och om genomförandet av förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall

Uppkomst, behandling och gränsöverskridande transport av farligt avfall och annat avfall i Europeiska unionens medlemsstater 2007–2009

{SWD(2012) 244 final}

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om genomförandet av rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen, och om genomförandet av förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall

Uppkomst, behandling och gränsöverskridande transport av farligt avfall och annat avfall i Europeiska unionens medlemsstater 2007–2009

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	3
2.	Medlemsstaternas rapportering	4
3.	Uppkomst av farligt avfall	4
4.	Avfallstransporter från medlemsstaterna	5
5.	Avfallstransporter till medlemsstaterna	7
6.	Olaglig transport, kontroller och åtgärder för att säkerställa efterlevnaden.....	8
7.	Allmänna slutsatser om genomförandet.....	9
8.	Kommande steg.....	10

UPPKOMST, BEHANDLING OCH TRANSPORT AV FARLIGT AVFALL OCH ANNAT AVFALL I EU:S MEDLEMSSTATER 2007–2009

1. INLEDNING

Gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall regleras genom Baselkonventionen av den 22 mars 1989, som Europeiska unionen (EU) är part i.

EU har inrättat ett system för övervakning och kontroll av avfallstransporter inom sina gränser i samarbete med länderna i Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta), Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) samt andra tredjeländer som är parter i Baselkonventionen. Konventionen har införlivats i unionslagstiftningen genom förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall¹.

Varje kalenderår lämnar alla medlemsstater in en rapport för föregående kalenderår till Baselkonventionens sekretariat om rättsliga bestämmelser, genomförande och åtgärder för miljöskydd. Rapporterna sänds även till kommissionen, tillsammans med ytterligare information som lämnas genom ett frågeformulär². Vart tredje år utarbetar kommissionen en rapport på grundval av medlemsstaternas rapporter³. Kommissionens rapport omfattar transportrestriktioner, övervakning, åtgärder mot illegala transporter och finansiering.

Kommissionens första rapport avsåg åren 1997–2000 och offentliggjordes 2006⁴. Den andra rapporten avsåg åren 2001–2006 och offentliggjordes 2009⁵. Det här är den tredje rapporten om genomförandet och avser åren 2007–2009. Närmare uppgifter om medlemsstaternas svar på både Baselformuläret och kommissionens frågeformulär för åren 2007–2009 finns i avsnitten B och E i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer denna rapport. De kvantitativa uppgifterna om uppkomst, behandling och transport av avfall sammanfattas i tabellerna och figurerna i avsnitt A i arbetsdokumentet.

Det bör observeras att termerna ”import” och ”export” i Baselkonventionen används för alla transporter till och från ett land som är part i konventionen. I EU-lagstiftningen används dessa termer endast för transporter till och från EU som helhet. I den här rapporten står emellertid dessa termer, för läsbarhetens skull, inom citationstecken och används emellanåt för avfallstransporter i allmänhet. I arbetsdokumentet används de båda termerna i den mening som avses i Baselkonventionen.

Enligt artikel 60.2 i förordning (EG) nr 1013/2006 ska kommissionen inom fem år från och med den 12 juli 2007 se över genomförandet av artikel 12.1 c (invändningar mot planerade transporter av avfall avsett för återvinning som inte är förenliga med nationell lagstiftning i avsändarlandet), bl.a. dess inverkan på miljöskyddet och den inre marknadens funktion. Inför den kommande översynen begärde kommissionen 2010 information från medlemsstaterna om tillämpningen av artikel 12.1 c. Förutom tre mindre ärenden där det inte var helt klart att

¹ EUT L 190, 12.7.2006, s. 1.

² Beslut 1999/412/EG (EGT L 156, 23.6.1999, s. 37) och artikel 51.2 i förordning (EG) nr 1013/2006.

³ Artikel 41 i förordning (EEG) nr 259/93 och artikel 51 i förordning (EG) nr 1013/2006.

⁴ Kommissionens rapport, SEC(2006) 1053, 1.8.2006.

⁵ Kommissionens rapport, SEC(2009) 811, 24.6.2009.

tillämpning av bestämmelsen var relevant, har medlemsstaterna till övervägande del svarat att de inte har använt sig av denna bestämmelse.

Hittills har bestämmelsen i artikel 12.1 c följaktligen inte haft någon inverkan på miljöskyddet och den inre marknadens funktion. Kommissionen kommer att fortsätta att övervaka tillämpligheten av denna bestämmelse och kan vidta lämpliga åtgärder i samband med en framtida översyn av förordningen.

2. MEDLEMSSTATERNAS RAPPORTERING

När denna rapport utarbetades hade de flesta medlemsstaterna svarat på både Baselformuläret och kommissionens frågeformulär för 2007–2009. Även om alla rapporter för 2009 borde ha lämnats in till kommissionen senast den 31 december 2010, fick medlemsstaterna ytterligare tid på sig. Sista dag för analysen av de kvantitativa uppgifterna i Baselrapporterna var den 15 juli 2011. Av administrativa skäl lämnades Baselrapporterna från Grekland (2009), Cypern (2008 och 2009) och Malta (2007) in efter sista dag för inlämnande och kunde därför inte beaktas. Sista dag för inlämnande för att medlemsstaternas svar skulle kunna tas med i avsnitten B och E i arbetsdokumentet var den 30 november 2011. Då hade Tjeckien ännu inte lämnat in svar på kommissionens frågeformulär för 2008 och Nederländerna hade inte lämnat in svar för 2009. När det gäller Frankrike saknades fortfarande alla rapporter för åren 2007–2009. En sammanfattning av de saknade uppgifterna finns i tabell 1 i arbetsdokumentet. Även om inga överträdelseförfaranden hittills inletts har kommissionen vidtagit åtgärder i syfte att utreda ärendena med de saknade rapporterna.

Viktiga administrativa uppgifter om relevanta nationella bestämmelser var i allmänhet fullständiga och korrekta. De flesta medlemsstaterna rapporterade utförligt om de åtgärder som vidtagits för att förhindra uppkomst av avfall. Åtgärder för att minska avfallstransporterna var inte lika vanliga. Uppgifterna om hur produktionen, transporterna och bortskaffandet av farligt avfall och annat avfall inverkar på människors hälsa och miljön var mindre omfattande och var i flera fall inte tillgängliga.

När det gäller uppgifterna om olagliga transporter rapporterade vissa medlemsstater ett stort antal fall, medan andra endast rapporterade ett fåtal fall eller inga alls. Det fanns endast ett fåtal rapporter om bortskaffande som inte kunnat fullföljas som planerat och ingen av medlemsstaterna rapporterade om olyckor som inträffat vid gränsöverskridande transporter eller vid bortskaffande av farligt avfall och annat avfall.

En jämförelse av de totala mängder avfall som hade transporterats mellan medlemsstaterna avslöjade en bristande överensstämmelse mellan de mängder som rapporterades av olika medlemsstater för samma transporter och som borde vara identiska. När det gäller farligt avfall är den totala ”exporten” mellan medlemsstaterna större än den totala ”importen” (t.ex. 2009 var skillnaden 27 %). För allt annat anmält avfall var den totala ”importen” större än ”exporten” (t.ex. 2009 var skillnaden 36 %). Kommissionen har för avsikt att samarbeta med medlemsstaterna för att förbättra de rapporterade uppgifternas kvalitet.

3. UPPKOMST AV FARLIGT AVFALL

I Baselformuläret anmodas alla länder att lämna uppgifter om den totala mängd farligt avfall och ”annat avfall” som uppkommit. Med ”annat avfall” avses i detta sammanhang avfall som samlats in från hushåll samt restprodukter från förbränning av hushållsavfall, vilket är två

avfallskategorier som fordrar speciell behandling och är föremål för kontroller av liknande slag som farligt avfall enligt Baselkonventionen (koderna Y46 och Y47). Farligt avfall definieras enligt en förteckning över avfallstyper och/eller beståndsdelar (koderna Y1–Y18 och Y19–Y45) och vissa egenskaper som innebär risker. Om avfall anses som farligt i den inhemska lagstiftningen, omfattas det emellertid också av den definitionen för konventionens ändamål.

När den här rapporten utarbetades var uppgifterna fortfarande ofullständiga om den totala mängd farligt avfall som uppkom 2009. Sammanlagt elva länder hade inte lämnat uppgifter om den totala mängd farligt avfall som uppkom 2009. För 2008 saknades värden för fyra länder (Cypern, Frankrike, Italien och Spanien) och för 2007 för tre länder (Frankrike, Italien och Sverige). För att fylla uppgiftsluckorna gjordes uppskattningar på grundval av uppgifterna för de föregående åren.

År 2009 uppkom omkring 77 miljoner ton farligt avfall i EU-27⁶, varav omkring 58 miljoner ton i EU-15⁷. Från 2000 till 2008 ökade den totala mängd farligt avfall som producerades i EU-27 med 46 %. Under samma period ökade mängden farligt avfall som producerades i EU-15 med 57 %. De mängder farligt avfall som uppkom 2009 var något mindre än 2008 (8 % för både EU-27 och EU-15). År 2009 uppkom totalt 154 kg farligt avfall per capita per år för hela Europeiska unionen (EU-27), med ett något högre genomsnitt på 186 kg per år i EU-12⁸. De observerade fluktuationerna i mängden farligt avfall som uppkom i EU kan kopplas till fluktuationer i den ekonomiska verksamheten under samma period.

Med omkring 19 miljoner ton årligen producerade Tyskland den största mängden farligt avfall under perioden 2007–2009, följt av Italien⁹, Estland¹⁰, Frankrike, Förenade kungariket och Polen. I Förenade kungariket minskade den producerade mängden farligt avfall betydligt 2009. I Polen ökade mängderna betydligt mellan 2007 och 2008.

När det gäller den producerade mängden farligt avfall per capita under perioden 2007–2009 uppvisade Estland, Finland, Nederländerna, Sverige, Portugal och Tyskland de högsta siffrorna. Den minsta mängden per capita registrerades i Lettland, Rumänien, Litauen och Grekland.

Y-koderna för avfall enligt Baselkonventionen har använts på mycket olika sätt av medlemsstaterna. Flera medlemsstater lämnade inga närmare uppgifter om uppkomsten av farligt avfall på nivån för Y-koder. En del medlemsstater lämnade endast uppgifter om hushållsavfall (Y46) och restprodukter som uppstår genom förbränning av hushållsavfall (Y47).

4. AVFALLSTRANSPORTER FRÅN MEDLEMSSTATERNA

Alla medlemsstater utom Cypern, Frankrike, Grekland och Malta har lämnat uppgifter om utgående transporter ("export" i den mening som avses i Baselkonventionen) av anmält avfall för alla tre åren 2007–2009.

⁶ Alla nuvarande medlemsstater i Europeiska unionen.

⁷ Länder som gick med i Europeiska unionen före 2004.

⁸ Länder som gick med i Europeiska unionen 2004 eller 2007.

⁹ Värdena för Italien och Frankrike grundar sig på uppskattningar.

¹⁰ Uppgifterna från Estland inkluderar oljeskifferavfall, vilket utgör mer än 95 % av den totala mängden.

År 2009 uppgick den totala mängden anmält avfall som transporterades från EU:s medlemsstater (EU-27) till omkring 11,4 miljoner ton, varav omkring 7,2 miljoner ton utgjordes av farligt avfall. EU-12 stod för endast 2 % av allt anmält avfall och motsvarande andel för farligt avfall var omkring 3 %.

Transporterna av anmält avfall från medlemsstaterna har stadigt ökat. Från 2001 till 2009 ökade mängden av allt anmält avfall som transporterades från medlemsstaterna med 80 %. För transporter av endast farligt avfall noterades en ökning fram till och med 2007. Från 2001 till 2007 ökade mängden farligt avfall som transporterades från medlemsstaterna med 150 %. Efter 2007 har mängderna farligt avfall som transporteras från medlemsstaterna minskat något (en minskning med 9 % från 2007 till 2009).

Under perioden 2007–2009 var den största ”exportören” av farligt avfall Nederländerna (med 2,8 miljoner ton 2009), följt av Italien, Belgien, Frankrike och Irland. Medan transporter av farligt avfall från Nederländerna minskade med 14 % från 2006 till 2009, rapporterade Italien en ökning med 64 % under samma period. När det gäller utgående transporter av farligt avfall i kg per capita var de ledande medlemsstaterna under perioden 2007–2009 Nederländerna och Luxemburg, följda av Irland och Belgien.

Under perioden 2007–2009 var Nederländerna även den medlemsstat som hade den största totala mängden anmält utgående avfall (omkring 3 miljoner ton 2009), följt av Italien, Tyskland, Österrike och Belgien. När det gäller utgående transporter av allt anmält avfall i kg per capita var de ledande medlemsstaterna Luxemburg, Nederländerna, Österrike, Irland och Belgien.

År 2009 behandlades mer än 90 % av EU:s farliga avfall i ursprungslandet. Länder med en ”export” på mer än 40 % var Luxemburg, Slovenien, Irland, Nederländerna, Belgien och Danmark.

Gruppen Y1–Y18 utgör den största avfallskategorin och stod 2009 för omkring 38 % av den totala mängden av allt anmält avfall som transporterades från EU-27. Andelen för kategorin Y19–Y45 var omkring 13 % och andelen för annat avfall (Y46–Y47) (dvs. blandat hushållsavfall och restprodukter från förbränning) var omkring 10 %. Mindre mängder (omkring 1 %) klassificerades i en kombination av kategorierna Y1–Y45. Omkring 35 % av transporter klassificerades antingen enligt nationell klassificering eller enligt EU:s klassificering. Statistiken såg likadan ut för åren 2007 och 2008.

År 2009 transporterades endast 3 % av avfallet utan klassificering. Under tidigare år (2005–2008) var denna andel mellan 7 % och 14 %. De länder som under perioden 2007–2009 transporterade de största mängderna avfall utan klassificering var Tyskland, Frankrike, Sverige, Danmark, Förenade kungariket och Irland. En kombination av Y-koder användes endast i sällsynta fall och för små mängder. Åren 2008 och 2009 transporterades stora mängder icke-farligt avfall (0,6 miljoner ton 2008 och 1,8 miljoner ton 2009) från Österrike med en anmälan. Danmark, Frankrike, Slovenien och Italien rapporterade utgående transporter av avfall som klassificerades som ”farligt, specificerat enligt land”.

Huvuddelen av det farliga avfall som transporterades från medlemsstaterna¹¹ behandlades genom återvinning. Under perioden 2007–2009 återvanns 72 % av det avfall som

¹¹ Begreppet ”avfall som transporteras från medlemsstaterna” inbegriper transporter inom EU. Den helt övervägande delen av det avfall som transporteras över gränserna stannar inom EU.

transporterades från EU-15 respektive 77 % av avfallet från EU-27. Återvinningsgraden för det avfall som transporterades från EU-12 var ännu högre, mellan 85 % och 89 % under perioden 2007–2009.

Mer än 40 % av det farliga avfall som transporterades från EU-27 för återvinning 2009 kom från Nederländerna. Även från Frankrike, Belgien, Förenade kungariket och Italien transporterades en stor andel och stora totalmängder farligt avfall för återvinning.

Grekland, Bulgarien, Cypern, Italien och Rumänien transporterade under 2009 farligt avfall främst för bortskaffande. De största mängderna farligt avfall som transporterades för bortskaffande kom från Italien och Nederländerna.

En övervägande majoritet av alla anmälda utgående avfallstransporter under perioden 2007–2009 gick till andra medlemsstater i EU. Av allt anmält avfall som transporterades från EU-27 var 99 % avsett för EU-27 och Eftaländerna och mer än 87 % stannade kvar i EU-15. Även om majoriteten av det avfall som transporterades från EU-12 gick till andra medlemsstater i EU, gick en icke obetydlig andel även till länder utanför OECD (7 % 2009, 11 % 2008, men 0 % 2007). Av det farliga avfall som transporterades från medlemsstaterna (EU-27) var 99 % avsett för EU-27 och Eftaländerna, och mer än 95 % stannade kvar i EU-15.

5. AVFALLSTRANSPORTER TILL MEDLEMSSTATERNA

Det här avsnittet grundar sig på rapporter från 20 medlemsstater, eftersom Cypern, Frankrike, Grekland, Irland, Malta, Portugal och Rumänien inte har lämnat några uppgifter för perioden 2007–2009.

År 2009 var den totala mängden av allt anmält avfall som transporterades till EU:s medlemsstater omkring 12,4 miljoner ton, varav omkring 6,7 miljoner ton utgjordes av farligt avfall. När det gäller utvecklingen av mängden farligt avfall som transporterades till medlemsstaterna, kan en starkt ökande trend observeras fram till och med 2007. Från 2001 till 2007 ökade mängden farligt avfall som transporterades till medlemsstaterna med 147 %. De flesta av dessa transporter gick mellan länder inom EU och den noterade ökningen kan sannolikt tillskrivas den omständigheten att vissa medlemsstater har avancerade anläggningar för behandling av farligt avfall medan andra medlemsstater saknar sådana anläggningar.

År 2008 minskade mängden farligt avfall som transporterades till medlemsstaterna, men ökade igen 2009. Mängden 2009 var mindre än 2007, men större än 2006. Denna övergripande utveckling är liknande för allt anmält avfall. Mellan 2001 och 2007 ökade mängden av allt anmält avfall som transporterades till medlemsstaterna med 72 %.

Den största ”importören” av farligt avfall under perioden 2007–2009 var Tyskland (med 2,7 miljoner ton 2009), följt av Nederländerna, Belgien, Italien, Frankrike och Sverige. Tyskland innehar också en klar första plats när det gäller den totala mängden farligt avfall och annat anmält avfall som transporterades till EU:s medlemsstater (med 7,6 miljoner ton 2009). Andra medlemsstater som ”importerade” stora totala mängder farligt avfall och annat anmält avfall under perioden 2007–2009 var Italien, Nederländerna, Belgien, Sverige och Frankrike. Liksom när det gäller utgående transporter spelar EU-12-länderna en mindre roll. Andelen farligt avfall och annat anmält avfall som transporterades till EU-12 var endast omkring 2 %. När det gäller inkommande transporter av avfall i kg per capita, var de ledande medlemsstaterna under perioden 2007–2009 Belgien, Nederländerna, Sverige och Tyskland, både när det gäller farligt avfall och allt anmält avfall.

Liksom för utgående avfallstransporter utgjorde gruppen Y1–Y18 den viktigaste avfallskategorin och stod 2009 för omkring 29 % av den totala mängden anmält avfall som transporterades till EU-27. Andelen för kategorin Y19–Y45 var omkring 12 % och för kategorin annat avfall (Y46–Y47) omkring 5 %. Fördelningen var liknande alla referensåren 2007–2009.

Under 2006 dominerade kategorin ”icke klassificerat” avfall fortfarande i klassificeringen av avfallstyperna och stod för 36 % av alla transporter till Europeiska unionen. År 2007 var andelen ”icke klassificerat” avfall 22 % och 2009 endast 13 %. Under 2009 transporterades avfall utan specifikation till Tyskland, Sverige, Frankrike och Förenade kungariket. Stora mängder avfall (3,2 miljoner ton 2009) transporterades till Tyskland med klassificeringen ”EU:s förordning om transport av avfall eller nationellt icke-farligt avfall”. För 2009 och 2008 rapporterade Österrike ”import” av icke-farligt avfall för vilket anmälan gjorts (omkring 142 000 ton 2009 och 96 000 ton 2008). För 2007 och 2009 rapporterade Italien stora mängder ”import” av avfall klassificerat som ”farligt, specificerat enligt land” (omkring 295 000 ton 2007 och 705 000 ton 2009).

Största delen av det avfall som transporterades till EU:s medlemsstater behandlades genom återvinning. Under de senaste åren har emellertid den andel som går till återvinning minskat. Medan 84 % av det avfall som 2004 transporterades till EU-27 genomgick återvinning, var denna andel endast 70 % år 2009. Utvecklingen är även liknande för EU-15 ensamt.

När det gäller den andel som återvinns respektive bortskaffas finns det betydande skillnader mellan medlemsstaterna. Under 2008 och 2009 var mer än 40 % av det avfall som transporterades till följande medlemsstater avsett för bortskaffande: Österrike, Danmark, Tyskland och Spanien. De största mängderna avfall som 2009 ”importerades” för bortskaffande rapporterades av Tyskland (1,5 miljoner ton), Nederländerna (135 000 ton) och Frankrike (102 000 ton).

Huvuddelen av det farliga avfall och annat anmält avfall som transporterades till medlemsstaterna under perioden 2007–2009 kom från andra medlemsstater. Mer än 97 % av allt anmält avfall som transporterades till medlemsstaterna kom från andra medlemsstater eller Eftaländerna, och mer än 84 % kom från EU-15. När det gäller enbart farligt avfall kom mer än 96 % från andra medlemsstater eller Eftaländerna och mer än 80 % från EU-15. Andelen avfall med ursprung i länder utanför OECD var minimal för både farligt avfall och allt anmält avfall.

6. OLAGLIG TRANSPORT, KONTROLLER OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT SÄKERSTÄLLA EFTERLEVNADEN

De flesta medlemsstaterna uppgav att det förekommit fall med olaglig transport av avfall under perioden 2007–2009. Medan vissa medlemsstater rapporterade ett stort antal fall, rapporterade andra medlemsstater endast ett fåtal eller inga alls. De länder som rapporterade det största antalet fall var Tyskland, Nederländerna, Belgien, Förenade kungariket och Österrike (vilka rapporterade mer än 70 % av fallen för perioden 2007–2009).

För 2009 rapporterade medlemsstaterna omkring 400 fall av olagliga avfallstransporter, men vissa av fallen har troligen rapporterats dubbelt, en gång av bestämmelslandet och en gång av avsändarlandet. Omkring hälften av de olagliga transporter som medlemsstaterna rapporterade för 2009 var transporter mellan medlemsstaterna, medan den andra hälften avsåg transporter till eller från EU. Det bör emellertid erinras om att det totala antalet olagliga

transporter är avsevärt högre än det som rapporteras officiellt. Efter rapporteringsperioden (2007–2009) visade t.ex. gemensamma insatser för att kontrollera efterlevnaden som genomfördes av nätverket Impel-TFS att mer än 20 % av avfallstransporterna i EU inte uppfyllde bestämmelserna i förordning (EG) nr 1013/2006¹².

De vanligaste skälen till att avfallstransporter var olagliga var att de genomfördes utan anmälan till de relevanta behöriga myndigheterna eller i strid med ett förbud mot transport enligt förordning (EG) nr 1013/2006. Typiska åtgärder som vidtogs till följd av olagliga transporter var bland annat att återsända avfallet till ursprungslandet och utfärda böter.

De åtgärder som medlemsstaterna tillämpade för att upptäcka olagliga transporter innefattade regelbundna gränskontroller och regelbunden övervakning av anläggningar som producerar och/eller behandlar avfall, punktkontroller av gränsöverskridande transporter och av anläggningar som producerar och/eller behandlar avfall samt punktkontroller på nationella vägar. De flesta medlemsstaterna lämnade även detaljerade uppgifter om antalet kontroller av avfallstransporter samt av återvinning eller bortskaffande samt om antalet olagliga transporter som faktiskt upptäcktes under dessa kontroller. Antalet kontroller varierar kraftigt mellan medlemsstaterna. Under 2009 visade Polen exempel på bästa praxis genom att utföra omkring 40 punktkontroller för varje 1000 ton farligt avfall som transporterades till eller från landet. För majoriteten av medlemsstaterna är detta riktmärke minst tio gånger lägre.

7. ALLMÄNNA SLUTSATSER OM GENOMFÖRANDET

Rapportering

För perioden 2007–2009 var svarsfrekvensen för både Baselformuläret och kommissionens frågeformulär nästan 100 %. De flesta medlemsstaterna lämnade emellertid inte in sina rapporter i tid. En del Baselrapporter inkom efter sista datum för inlämnande den 15 juli 2011 och kunde därför inte beaktas vid analysen av de kvantitativa uppgifterna. I allmänhet lämnade medlemsstaterna tillräcklig information om avfallstransporterna och om relevanta administrativa frågor, nationella bestämmelser och politik.

Datakvalitet

I ett stort antal fall skiljer sig de uppgifter som har rapporterats av avsändarlandet från de uppgifter som rapporterats av bestämmelselandet. År 2009 var skillnaden mellan rapporterad ”export” och ”import” av farligt avfall mellan EU:s medlemsstater omkring 27 %, med en ”export” som var större än ”importen”. Samma år var skillnaden mellan rapporterad ”export” och ”import” av annat anmält avfall mellan EU:s medlemsstater omkring 36 %, men ”importen” var större än ”exporten”.

Klassificering av avfall

Avsaknaden av lämpliga Baselkoder för vissa typer av farligt avfall hindrar ofta en klar och tydlig rapportering. Situationen har emellertid förbättrats, eftersom länderna nu kan använda koderna i den europeiska avfallsförteckningen¹³. I syfte att harmonisera rapporteringen är det angeläget att medlemsstaterna i sina rapporter även inkluderar de koder som används i denna

¹² En detaljerad rapport finns på <http://impel.eu/projects/enforcement-actions-ii>.

¹³ Förteckning över avfall i bilagan till kommissionens beslut 2000/532/EG (EGT L 226, 6.9.2000, s. 3).

avfallsförteckning. En konsekvent användning av koderna i den europeiska avfallsförteckningen skulle även bidra till en bättre rapportering om icke-farligt avfall som inte omfattas av kategorierna Y46 och Y47 eller specifika Baselkoder, och som vid export omfattas av förfarandet med skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande i enlighet med förordning (EG) nr 1013/2006.

Uppkomst av avfall

Under 2009 uppkom omkring 77 miljoner ton farligt avfall i EU-27. Från 2000 till 2008 ökade den totala mängden farligt avfall som uppkom i EU-27 med 46 %. De mängder farligt avfall som uppkom 2009 var något mindre än 2008.

Avfallstransporter

Under perioden 2007–2009 uppgick den totala mängden anmält avfall som transporterades från EU:s medlemsstater till omkring 33,1 miljoner ton, varav omkring 22,9 miljoner ton var farligt avfall. Av det farliga avfall som transporterades från medlemsstaterna var 99 % avsett för EU-27 och Eftaländerna och mer än 95 % stannade kvar i EU-15.

Under perioden 2007–2009 uppgick den totala mängden anmält avfall som transporterades till EU:s medlemsstater till omkring 37 miljoner ton, varav omkring 20,5 miljoner ton var farligt avfall. Mer än 96 % av det farliga avfallet kom från andra medlemsstater eller Eftaländerna och mer än 80 % från EU-15.

Olagliga transporter

För 2009 rapporterade medlemsstaterna omkring 400 fall av olagliga transporter, men det totala antalet tros vara avsevärt högre. Omkring hälften av de olagliga transporter som rapporterades för 2009 var transporter mellan medlemsstaterna, medan den andra hälften avsåg transporter till eller från EU. Antalet inspektioner och punktkontroller varierar kraftigt mellan medlemsstaterna.

8. KOMMANDE STEG

Den 25 januari–12 april 2011 genomförde kommissionen ett offentligt samråd med olika aktörer om hur man kan förbättra kontrollerna och efterlevnaden av förordningen¹⁴. En stor majoritet (89 %) av aktörerna vill ha ny EU-lagstiftning med starkare krav på kontroller. En del av de förslag som lämnades rörde kontrollplanering, kontroller i tidigare led, utbildning av tjänstemän och skyldighet för transportörer att lägga fram bevis i vissa fall där det finns skälig orsak att misstänka att förordningen kringgåts. Kommissionen genomför för närvarande en bedömning av den ekonomiska, sociala och miljömässiga inverkan av möjlig framtida lagstiftning och andra åtgärder.

¹⁴ Webbplatsen ”Din röst i Europa”: http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index_en.htm, <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/news.htm>.