



Брюксел, 17.12.2015 г.
COM(2015) 660 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА
за прилагането на Регламент (ЕО) № 1013/2006 от 14 юни 2006 г. относно превози
на отпадъци

Образуване, третиране и трансгранични превози на опасни отпадъци и други
отпадъци в държавите — членки на Европейския съюз, 2010—2012 г.
{SWD(2015) 291 final}

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	Въведение.....	2
2.	Докладване от държавите членки.....	3
3.	Образуване на опасни отпадъци	4
4.	Превози на отпадъци от държавите членки.....	5
5.	Превози на отпадъци за държави членки	7
6.	Незаконни превози, инспекции и мерки за правоприлагане.....	8
7.	Общи заключения	10
8.	Следващи стъпки.....	11

ТЕНДЕНЦИИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ОБРАЗУВАНЕТО, ТРЕТИРАНЕТО И ПРЕВОЗА НА ОПАСНИ ОТПАДЪЦИ И ДРУГИ ОТПАДЪЦИ В ДЪРЖАВИТЕ — ЧЛЕНКИ НА ЕС, 2010—2012 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане са регламентирани с Базелската конвенция за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане от 22 март 1989 г., по която Европейският съюз (ЕС) е страна. Основната цел на Конвенцията е опазване на човешкото здраве и околната среда срещу нежелателни въздействия от опасни отпадъци.

Европейският съюз е създал система за надзор и контрол върху превозите на отпадъци в рамките на своите граници, заедно с държавите от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ), Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР), както и с други трети държави, които са страни по Базелската конвенция. Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци¹ (наричан тук „Регламентът“) транспонира Конвенцията в правото на Съюза. Регламентът, който се прилага пряко в държавите членки, беше изменен през 2014 г. с Регламент (ЕС) № 660/2014².

Всяка календарна година държавите членки представят доклад на Секретариата на Конвенцията за предходната календарна година, в който се разглеждат законовите разпоредби, тяхното изпълнение и мерките за опазване на околната среда³. Докладът се изпраща също така и на Комисията, заедно с допълнителна информация под формата на отговори на въпросник за прилагането⁴. В съответствие с член 51.4 от Регламента, на всеки три години Комисията изготвя доклад за прилагането, основан на представените от държавите членки отговори. В този случай крайният срок за държавите членки за изпращане до Евростат на информация, отнасяща се до 2010—2012 г., беше 18 юни 2014 г.

Настоящият документ представлява четвъртият доклад за прилагането и обхваща периода 2010—2012 г. Третият доклад, който обхваща периода 2007—2009 г., беше публикуван през август 2012 г. Подробна информация въз основа на доклада на държавите членки до Базелската конвенция за периода 2010—2012 г. е представена в раздели А и Б на работния документ, придружаващ настоящия доклад. Освен това отговорите на държавите членки на въпросника за прилагането за периода 2010—2012 г. могат да бъдат намерени в раздел Д на работния документ. Количествените данни и стойностите относно образуването, третирането и превоза на отпадъци са

¹ OJ L 190, 12.7.2006, p.1

² OJ L 189, 27.06.2014, p. 135

³ Член 51, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1013/2006

⁴ Член 51, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1013/2006

обобщени в таблиците и диаграмите в раздел А на работния документ. Ключови определения са дадени в допълнение А.1.0 към работния документ.

В настоящия доклад за прилагането също така се прави сравнение между отговорите, предоставени от 27 държави членки⁵ за периода 2010—2012 г., и тези от периода 2007—2009 г. Някои от стойностите за периода 2007—2009 г., цитирани в настоящия доклад, се различават от тези, посочени в доклада за 2007—2009 г., тъй като отговорите на държавите членки, внесени междуременно, са били взети под внимание.

В Базелската конвенция се използват термините „внос“ и „износ“ за всеки превоз за и от дадена държава, която е страна по Конвенцията. Съгласно правото на ЕС тези термини се прилагат само за превози за и от ЕС като цяло. В този документ обаче и двете понятия в кавички следва да се разбират в смисъла, който имат в Базелската конвенция, т.е. включително външни превози, както и превози между държави членки в рамките на ЕС.

2. ДОКЛАДВАНЕ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Към момента на изготвяне на настоящия доклад повечето държави членки бяха отговорили както на Базелския въпросник, така и на въпросника на Комисията за периода 2010—2012 година⁶. Предоставено бе допълнително време за представяне, макар че всички доклади за 2012 г. трябваше да бъдат представени на Комисията до 31 декември 2013 г. Крайната дата за анализа на количествените данни от базелските доклади бе 18 юни 2014 г. Базелските доклади от Ирландия, Литва, Люксембург и Испания за 2012 г. бяха представени след тази крайна дата и поради това не беше възможно да бъдат взети предвид при подготовката на раздел А на работния документ.

Данните за общите количества превозени отпадъци между държавите членки показват няколко несъответствия на сумите, отчетени от „изнасящите“ и „вносящите“ държави. Най-неточната година на докладване е 2011 г., когато количеството „внесени“ опасни отпадъци е било със 17 % по-високо от „изнесеното“ количество. За превоза на всички отпадъци, които подлежат на процедура за предварителна писмена нотификация и съгласие, наричани по-долу „нотифицирани отпадъци“, тази разлика е била 5 %. За опасните отпадъци през 2012 г. тази разлика е била 10 % (1 % от всички нотифицирани отпадъци), а за 2010 г. е била 12 % (2 % от всички нотифицирани отпадъци). Тези значителни несъответствия подчертават необходимостта от обхващащ целия ЕС електронен обмен на данни, който да се използва от всички компетентни органи на държавите членки.

Люксембург е една от държавите членки, които изглежда силно са занижили докладваното количество на превозените от територията на страната отпадъци. През 2011 г. Люксембург е съобщил, че са „изнесени“ 103 000 тона от всички

⁵ С изключение на Хърватия, която се присъедини към Европейския съюз на 1 юли 2013 г.

⁶ Докладите от Полша съгласно член 51, параграф 2 за годините 2010 и 2011 бяха идентични.

нотифицирани отпадъци в Германия, но Германия е съобщила, че са „внесени“ 498 000 тона от Люксембург през същата година. Сходна тенденция се наблюдава между Люксембург и Белгия.

За сравнение, през 2009 г. посоченото количество „внесени“ опасни отпадъци е било само с 0,3 % по-малко от „изнесеното“ количество. През 2008 г. то е било с 20 % по-малко. За всички нотифицирани отпадъци през 2009 г. стойността е била с 9 % по-висока.

Едно възможно обяснение за наблюдаваните несъответствия е, че е възможно държавите членки да не отчитат превозите на отпадъци по еднакъв начин. От „вносителите“ и „износителите“ на отпадъци се изисква да попълват документи за нотификация и документи относно движението, както е посочено в приложения IA и IB към Регламента. В документа за нотификация се изисква „общо планирано количество“ за превоз, докато в документа относно движението се изисква „действителното количество“, което е превозено. Ако държавите членки отчитат различни стойности на тези две величини, това би могло да допринесе за наблюдаваните несъответствия.

3. ОБРАЗУВАНЕ НА ОПАСНИ ОТПАДЪЦИ

Опасните отпадъци се определят в съответствие със списъка на потоците от отпадъци и/или компонентите (позиции Y1-18 и Y19-45 по категориите от Конвенцията) и определени опасни характеристики. Ако обаче според националното законодателство даден отпадък се счита за опасен, той също попада в обхвата на това определение за целите на Конвенцията. „Други отпадъци“ в този контекст означава отпадъци, събирани от домакинствата, и остатъци, получени от изгарянето на домакински отпадъци; две категории отпадъци, които изискват специално внимание и са обект на контрол, подобен на контрола за опасните отпадъци съгласно Базелската конвенция (позиции Y46 и Y47). Пълният списък от Y-кодове съгласно конвенцията е предоставен в раздел Г на работния документ.⁷

Към момента на изготвяне на настоящия доклад данните за общото образуване на опасни отпадъци са били непълни за няколко държави членки, които не са предоставили никаква информация⁸. На база на данните от предишни години бяха направени приблизителни оценки, за да се запълнят съществуващите пропуски в данните.

През 2012 г. в ЕС-27 са образувани около 76 милиона тона опасни отпадъци. За сравнение, съответната стойност през 2011 г. е 75 млн. тона, а през 2010 г. — 76 млн. тона. Между 2007—2009 г. и 2010—2012 г. общото количество на образуваните опасни отпадъци е намаляло с 4 %. Като се има предвид това,

⁷ Y-кодовете съгласно Базелската конвенция категоризират видовете отпадъци, които да бъдат контролирани съгласно Конвенцията. Те са били използвани в различна степен от държавите членки. Докато някои държави ги използват през отчетния период, други не са съобщили за тях и някои са избрали да използват кодовете от Европейския списък на отпадъците.

⁸ Данните за образуването на опасни отпадъци се предоставят въз основа на регламента относно статистиката на отпадъците.

средното образувано количество на година през периода 2007—2009 г. възлиза на 79 милиона тона, в сравнение със 75 милиона през 2010—2012 г. Независимо от това, като се разгледа дългосрочната тенденция между 2000 г. и 2012 г., се вижда че средното образувано количество на опасни отпадъци на година се е увеличило с 26 %.

През настоящия отчетен период общото годишно образуване на опасни отпадъци на глава от населението в ЕС-27 е било 151 kg през 2012 г., 149 kg през 2011 г. и 151 kg през 2010 г. Тези стойности показват спад от средно 158 kg за периода 2007—2009 г., но увеличение с 22 % от 2000 г. насам. Едно възможно обяснение за тази тенденция е, че в резултат на финансовата и икономическа криза са образувани по-малко отпадъци.

Както през 2007—2009 г., през 2010—2012 г. в Германия са образувани най-големите количества опасни отпадъци, със 17 милиона тона през 2012 г. Тя е следвана от Италия и Франция с 11 милиона тона всяка. Малта е образувала най-малко през 2012 г. — 27 000 тона, следвана от Словения и Латвия, съответно със 78 000 и 85 000 тона. Най-голямо увеличение показва Кипър, който е образувал 84 000 тона през 2011 г. и 480 000 тона през 2012 г. България показва най-голямо намаление, като е образувала 647 000 тона през 2010 г. и 160 000 тона през 2012 г. Държавите членки не предлагат никакво обяснение за тези изменения.

По отношение на образуваните опасни отпадъци на глава от населението най-високите стойности за периода 2010—2012 г. са отчетени в Естония, както е било и през 2007—2009 г., със средна стойност от 6 902 килограма на глава от населението. През периода 2010—2012 г. най-ниската стойност на глава от населението е отбелязана в Румъния — средно десет килограма. Тя е следвана от Гърция с 22 килограма на глава от населението. Румъния също така е била с най-ниската стойност и през 2007—2009 г. (шест килограма на глава от населението).

4. ПРЕВОЗИ НА ОТПАДЪЦИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Според официалните данни, съобщени от държавите членки, през 2012 г. количеството на всички нотифицирани отпадъци, превозени от територията на ЕС-27, е било 14 милиона тона, от които пет милиона тона опасни (т.е. около 7 % от всички образувани опасни отпадъци през 2012 г.). За 2011 и 2010 г. тази стойност е била съответно 15 и 12 милиона тона (и през двете години шест милиона тона от тях са били опасни). За сравнение, през 2007—2009 г. средното количество на всички годишно превозени от територията нотифицирани отпадъци е било 11 милиона тона, от които осем милиона тона са били опасни (т.е. около 10 % от всички образувани опасни отпадъци през 2012 г.).

През периода 2001—2011 г. всички нотифицирани отпадъци, превозени от държави членки, се е увеличил със 126 %. През 2012 г. обаче този модел се е променил, тъй като количеството „изнесени“ отпадъци леко е намаляло с 2 % в сравнение с 2011 г. През периода 2001—2007 г. е наблюдавано голямо увеличение на количеството опасни отпадъци, превозени от държавите членки (154 %). През периода 2007—2012 г. обаче количеството опасни отпадъци, превозени от държави членки, е намаляло с 32 %.

Също както и през периода 2007—2009 г., Нидерландия е най-големият „износител“ на всички нотифицирани отпадъци, с три милиона тона през 2012 г. Германия е била вторият по големина „износител“, превозвайки от територията си два милиона тона през 2012 г. През същия период Естония е била най-малкият „износител“, с 3 000 тона през 2012 г.

Франция и Италия са били двете най-големи „износителки“ на опасни отпадъци през 2010—2012 г., с 985 и 977 тона, превозени от територията съответно през 2012 г. Нидерландия е с най-големи стойности в периода 2007—2009 г., но през 2010 г. количеството опасни отпадъци, превозени от тази държава, е намаляло със 73 %. България, Кипър, Естония, Румъния и Словакия са превозили най-малките количества опасни отпадъци през 2010—2012 г.

През 2009 г. група отпадъци Y1-Y18 е представлявала най-голямото количество, представляващо 37 % от общото количество на всички нотифицирани отпадъци, превозени от ЕС-27. Делът на категория Y19-Y45 е бил около 13 %, а делът на категория Y46-Y47 — около 12 %. Въпреки че делът на групи отпадъци Y19-Y45 (13—15%) и Y46-47 (9—14%) е приблизително еднакъв през 2010—2012 г., делът на група отпадъци Y1-18 в общото количество на всички нотифицирани отпадъци, превозени от ЕС-27 е продължил да намалява от 37 % през 2009 г. до 16 % през 2012 г. Причината за това се дължи на нарастването на количеството на отпадъците, класифицирани с кодове на равнище ЕС или на национално равнище, вместо с Y-кодове. През 2009 г. 34 % от превозите на отпадъци от ЕС са класифицирани с кодове на равнище ЕС или на национално равнище, в сравнение с 55 % през 2012 г.

През 2012 г. едва 1 % от отпадъците са превозени без класифициране и 0 % от отпадъците са превозени от територията без класифициране през 2011. Това е съществен спад в сравнение с предходни години, като през 2009 г. и 2010 г. без класифициране са превозени съответно 3 % и 4 % от отпадъците. Това намаление е по-очевидно в сравнение с предходни на тези години (2005—2008 г.), когато този дял е вариал между 7 % и 14 %. Единствените държави членки, които превозват отпадъци без класифициране през 2012 г. са били Франция, Гърция и Люксембург.

През 2012 г. 94 % от опасните отпадъци на ЕС са третираны в държавата на образуване⁹. По-голямата част от опасните отпадъци, превозени от държави членки, са предназначени за операция по оползотворяване. През 2012 г. и 2011 г. тази стойност е била 70 %, а през 2010 г. — 73 %. За сравнение, през 2007—2009 г. делът на опасните отпадъци, предназначени за оползотворяване, от общото количество на „изнесените“ отпадъци е бил по-голям — 72 %, 73 % и 78 %, съответно през 2009, 2008 и 2007 година¹⁰.

През 2012 г. 24 % от опасните отпадъци, превозени от ЕС-27 за оползотворяване, са били от Франция. Други големи износители на опасни отпадъци за оползотворяване са Белгия (16 %) и Нидерландия (14 %). За сравнение, през 2009 г. 39 % от опасните отпадъци, превозени от ЕС-27 за оползотворяване, са били от Нидерландия.

⁹ Поради липса на данни за 2012 г., оценките са извършени на базата на по-стари данни.

¹⁰ Някои опасни отпадъци са били подложени на „смесено“ третиране (т.е. комбинация от обезвреждане и оползотворяване)

През 2011 г. е отчетен връх в количеството на нотифицираните отпадъци, изнасяни в държави извън ОИСР, дължащ се на голямо количество железни оксиди, които Финландия е изнесла за Китай през въпросната година. Тези отпадъци по-късно са класифицирани като неотпадъчни материали и повече не са били нотифицирани от финландските органи.

5. ПРЕВОЗИ НА ОТПАДЪЦИ ЗА ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ

През 2012 г. количество на всички нотифицирани отпадъци, които са превозени за ЕС-27, е било 17 милиона тона, от които седем милиона тона са били опасни отпадъци. За 2011 г. тази стойност е била 16 млн. тона (от които девет милиона тона опасни), а за 2010 г. — 14 милиона тона (от които осем милиона тона опасни). Средното количество на всички нотифицирани отпадъци, превозени за територията годишно, е нараснало от 13 милиона тона през 2007—2009 г. до 16 милиона тона през 2010—2012 (осем милиона тона опасни през всеки от двата периода).

През периода 2001—2012 г. количествата на всички нотифицирани отпадъци, превозени за държави членки, са се увеличили със 129 %. През същия период количеството опасни отпадъци, превозени за държави членки, се е увеличило със 127 %, въпреки че през 2012 е претърпяло спад с 23 % в сравнение с предходната година.

Количеството на всички нотифицирани отпадъци, превозвани в ЕС-12¹¹ се е увеличило драматично през настоящия отчетен период — от 172 000 тона през 2010 г. на 679 000 тона през 2011 г. и 692 000 тона през 2012 г. Това се дължи основно на увеличение в отчитането на „внесени“ отпадъци, които са третирани в операции по оползотворяване в Латвия и Словакия. За Латвия „внесените“ отпадъци са модифицирани горива, получени от отпадъци (RDF), за оползотворяване. За Словакия основният „внос“ е бил 147 000 тона „други отпадъци“, 95 % от които са превозени от Австрия за оползотворяване.

Както през 2007—2009 г. Германия е най-големият „вносител“ на всички нотифицирани отпадъци за този отчетен период, като е превозила за територията си шест милиона тона през 2012 г. Франция е била втората най-голяма през същия период, като е „внесла“ два милиона тона през 2012 г. Тези две държави също така са били и най-големите „вносители“ на опасни отпадъци за двата отчетни периода, като са превозили за територията си съответно три милиона и един милион тона през 2012 г. За сравнение, Малта не е превозила за територията си никакви отпадъци през тригодишния период, какъвто е бил случаят и през 2007—2009 г. Португалия е превозила за територията си втората най-ниска стойност, само с 1000 тона отпадъци, „внесени“ през 2012 г., като всички те са били опасни.

Както в случая с отпадъците, превозени от ЕС-27, групата Y1-Y18 е представлявала най-голямото количество, с 20 % от общото количество на всички нотифицирани отпадъци, превозени за ЕС-27 през 2012 г. Делът на категория Y19-Y45 е бил 11 %, а делът на категория Y46-Y47 — 7 % през същата година. За сравнение, през 2010 г.

¹¹ Страните, които се присъединиха към ЕС от 2004 г. насам, с изключение на Хърватия

тези стойности са били съответно 26 %, 14 % и 8 %. Причината за тези намаления е същата като тази за „износа“ — увеличава се количеството на отпадъците, класифицирани с кодове на равнище ЕС или на национално равнище, вместо с Y-кодове по Базелската конвенция. През 2010 г. 44 % от превозите на отпадъци за ЕС са класифицирани с кодове на равнище ЕС или на национално равнище, в сравнение с 61 % през 2012 г. Следва да се отбележи, че данните за 2009 г. не са били налични за анализ.

Количеството отпадъци, превозвано за ЕС-27 без класификация, е било 1 % през 2012 г. и 0 % през 2011 г. За сравнение, тази стойност е била 9 % през 2010 г. и 13 % през 2009 г. През 2012 г. единствените държави, които не са класифицирали някои от отпадъците, са били Белгия, Кипър, Чешката република, Франция, Латвия и Словакия. Най-големи количества отпадъци без класифициране са превозени за Франция, като стойността е 55 000 тона.

Повечето от опасните отпадъци, превозени за държави членки на ЕС, са третирани в рамките на операция за оползотворяване. През последните години обаче делът на оползотворяването е намалял. Макар че през 2003 г. 89 % от опасните отпадъци, превозени за ЕС-27, са преминали през операция за оползотворяване, през 2012 г. делът на оползотворяването е бил 69 %, което означава, че по-голяма част от опасните отпадъци са били изпратени към съоръжения за обезвреждане.

През 2012 г. Германия е „внесла“ 41 % от общото количество опасни отпадъци, превозени за ЕС-27 за оползотворяване. Други държави членки с високи проценти опасни отпадъци, превозени на територията им за оползотворяване, са Белгия (13 %) и Нидерландия (12 %). Тези три държави са били също така и най-големите „вносители“ на опасни отпадъци за оползотворяване през 2009 г.

Подобно на предходния отчетен период, почти всички от опасните и другите нотифицирани отпадъци, превозени за държави членки през 2010—2012 г., са от други държави членки или държави от ЕАСТ (97 % за опасните отпадъци и 98 % за всички подлежащи на нотифициране отпадъци). Делът на отпадъците с произход от държави извън ОИСР в периода 2010—2012 г. е бил минимален (3 % или по-малко) както за опасните отпадъци, така и за всички нотифицирани потоци от отпадъци.

6. НЕЗАКОННИ ПРЕВОЗИ, ИНСПЕКЦИИ И МЕРКИ ЗА ПРАВОПРИЛАГАНЕ

През отчетния период 2010—2012 г. е имало повече от 2 500 случая на съобщен нелегален превоз на територията на ЕС-27, като броят на случаите нараства от година на година (приблизително 700, 800 и 1000 случая съответно през 2010, 2011 и 2012 г.)¹². За сравнение, през 2009 г. е имало приблизително 400 случая. Не е било възможно отчитането по отношение на тоновете незаконно превозвани отпадъци, поради несъответствия в единиците, посочени от държавите членки. Например няколко страни са измервали незаконно превозваните отпадъци в „контейнери“ или „товари“, а не в тонове.

¹² Вероятно някои от случаите са докладвани двукратно; веднъж от държавата на местоназначение и веднъж от държавата изпращач.

Незаконни превози на отпадъци са били отчитани от повечето държави членки; само Малта и Испания са отчели нула инцидента през отчетния период, а Румъния е отчела само един случай. Белгия е отчела най-голям брой случаи през 2010—2012 г. и, заедно с Германия и Нидерландия, са отчели почти 60 % от случаите през този период. Тази информация се обобщава в допълнение А.2.0 към работния документ.

Отчетените случаи на незаконни превози на отпадъци биха могли да означават значително увеличение на броя на незаконните превози спрямо предходния отчетен период. Като алтернатива, това може да отразява по-добро отчитане от страна на държавите членки или по-ефективни мерки за контрол, като например увеличаване на броя на проверките на място. В доклад от 2012 г., изготвен от IMPEL¹³, средният брой на нарушенията като дял от физическите инспекции е бил 25 %. Това подсказва, че е нужно да се подобри ефективността на правоприлагането в държавите членки, както и че въпреки увеличаването на броя на отчетените инциденти голяма част от незаконните превози на отпадъци все още остават неоткрити¹⁴. Горепосоченото може да подсказва, че действителният брой на незаконните превози през 2010—2012 г. е бил значително по-голям от официално отчетеното, въпреки че е трудно да се прецени до каква степен това е така.

Отчитането от страна на държавите членки на броя на проверките на място като цяло е незадоволително и е варирано в широки граници. В някои случаи е отчитан общият брой на проверките, а в други тази стойност е била разбита, например на брой административни проверки, на брой физически проверки или по органи, извършили проверките. Тези несъответствия се дължат на определянето по различен начин на проверките на място от страна на държавите членки. Например Белгия е третирала „проверката на място“ като еднократна физическа проверка, докато други държави (например Люксембург) са я разглеждали като по-широкообхватна операция, евентуално включваща няколко физически проверки. В допълнение, някои държави са били в състояние точно да определят броя на проверките, докато други просто са декларирали, че са извършени проверки на място, без да е посочена честотата им. Според IMPEL, административните и физическите инспекции следва да се отчитат отделно и след това да се събират, за да се получи общият брой на инспекциите.

Полша е пример за държава членка, която е била в състояние да предостави качествени данни за броя на извършените проверки на място. През 2011 г. Полша е отчела 3 200 проверки на място, от които съответно 122 и 2 900 са били проверки на съоръжения и на товари. През 2011 г. Полша е превозила 77 000 тона опасни отпадъци за територията си и 14 000 тона от територията си. Това означава, че е имало 35 проверки на място на 1000 тона превозвани отпадъци. За да се установи най-добра практика от гледна точка на броя проверки на място на всеки 1000 тона

¹³ Мрежата на Европейския съюз за прилагане на законодателството и правоприлагане в областта на околната среда

¹⁴ IMPEL (2012) *TFS Enforcement Actions III Project Report (March–October 2012)*, 2012, <http://impel.eu/wp-content/uploads/2013/07/IMPEL-Enforcement-Actions-III-Year-1-FINAL-Report-amended-MN-080713.pdf>

отпадъци, превозени за ЕС като цяло, обаче се изискват по-устойчиви данни (ако изобщо е възможно).

Подобно на периода 2007—2009 г. най-честите причини за незаконните превози са били, че превозът на отпадъци е извършен без нотификация до съответните компетентни органи или в нарушение на забрана за превози съгласно Регламента. Обикновено мерките в отговор на това включват връщане на отпадъците в държавата на образуване и налагането на глоба.

7. ОБЩИ ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Отчитане и качество на данните

През отчетния период 2010—2012 г. се наблюдава увеличение на броя на отговорите, представени от държавите членки, в сравнение с предходния отчетен период 2007—2009 г.

Наблюдавани са значителни различия в количествата на трансгранично превозваните отпадъци, отчитани от „внасящите“ и „изнасящите“ държави. Най-неточната година на докладване е 2011 г., когато количеството „внесени“ опасни отпадъци е било със 17 % по-високо от „изнесеното“ количество. За всички нотифицирани отпадъци тази разлика е била 5 %. Очаква се използването от всички компетентни органи на държавите членки на обхващащ целия ЕС електронен обмен на данни да съдейства за намаляване на несъответствията в бъдещите доклади.

През настоящия отчетен период е имало продължителен спад в количеството отпадъци, превозени без класификация. През 2012 г. едва 1 % от отпадъците са превозени без класификация. За сравнение, 3 % от отпадъците са превозени без класификация в 2009. Това намаление е по-очевидно в сравнение с предходни на тези години (2005—2008 г.), когато този дял е варирал между 7 % и 14 %.

Доклад, издаден от IMPREL през 2012 г., показва, че действителният брой на незаконните превози през 2010—2012 г. е бил значително по-висок от официално отчетените от държавите членки.

Образуване на опасни отпадъци

Образуването на опасни отпадъци е било стабилно през отчетния период. През 2012 г. в ЕС-27 са образувани 76 милиона тона опасни отпадъци, през 2011 г. — 75 млн., а през 2010 г. — 76 млн. тона. Между 2007—2009 г. и 2010—2012 г. общото количество на образуваните опасни отпадъци е намаляло с 4 %. Средното образувано количество на година през периода 2007—2009 г. възлиза на 79 милиона тона, в сравнение със 75 милиона през 2010—2012 г. Независимо от това, като се разгледа дългосрочната тенденция, между 2000 г. и 2012 г. средното образувано количество на опасни отпадъци на година се е увеличило с 26 %.

Превози на отпадъци

През настоящия отчетен период е отбелязано увеличаване на количеството на трансграничните превози на нотифицирани отпадъци в ЕС-27. През 2012 г. количеството на всички нотифицирани отпадъци, които са били превозени от територията, е 14 милиона тона, в сравнение с 12 милиона тона през 2009 г. и 6

милиона тона през 2001 г. През 2012 г. количеството на всички нотифицирани отпадъци, които са били превозени за територията, е било 17 милиона тона, в сравнение с 14 милиона тона през 2009 г. и 7 милиона тона през 2001 г. Това може да подсказва, че ЕС-27 е нетен вносител на нотифицирани отпадъци.¹⁵

Въпреки увеличението на общите трансгранични превози на нотифицирани отпадъци, през настоящия отчетен период има спад на трансграничните превози на опасни отпадъци. През 2012 г. пет милиона тона опасни отпадъци са превозени от и седем милиона тона са превозени за ЕС-27, което подсказва, че ЕС-27 може би е нетен вносител на опасни отпадъци от два милиона тона. Освен това през 2012 г. 90 % от трансграничните превози на опасни отпадъци са извършени между държавите членки, а не по отношение на трети страни (тази стойност е била 86 % през 2011 г. и 2010 г.). Това показва висока степен на самодостатъчност по отношение на третирането на опасни отпадъци в ЕС-27.

Количеството опасни отпадъци, третирано в държавата на образуване, се е увеличило спрямо предходния отчетен период. През 2012 г. 94 % от опасните отпадъци на ЕС-27 са третирани в държавата на образуване. Държавите с дял на „износа“ над 40 % са Ирландия, Люксембург, Малта и Словения. За сравнение, през 2009 г. 90 % от опасните отпадъци на ЕС-27 са третирани в държавата на образуване.

По-голямата част от трансграничните превози на опасни отпадъци през 2012 г. са третирани в рамките на операция за оползотворяване (69 % от превозваните за територията отпадъци и 70 % от отпадъците, превозени от държавите членки). Двете стойности са намалели от 2009 г., което означава, че по-голяма част от опасните отпадъци е била третирана в съоръжения за обезвреждане.

Незаконен превоз на отпадъци

Между 2010 г. и 2012 г. е имало над 2 500 отчетени случая на незаконни превози в ЕС-27, от които около 1000 са отчетени през 2012 г. За сравнение, през 2009 г. е имало около 400 случая. Въпреки това ниското качество на данните за незаконните превози и различията в броя на извършените проверки на място не позволяват задълбочен анализ на резултатите по отношение на намаляването на броя на тези случаи за ЕС-27 и за отделните държави членки.

8. СЛЕДВАЩИ СЪПКИ

На 12-ото заседание на Конференцията на страните по Базелската конвенция беше приет преразгледан формат за национално отчитане на страните за докладите за 2016 г. и след това.¹⁶ Очаква се новият формат да подобри качеството на отчитането и по-специално по отношение на класификацията на отпадъците, като отчитането по специфичните кодове за опасни отпадъци от приложение VIII към конвенцията (т.е. списък А) вече не е алтернативна възможност.

¹⁵ Трудността при изготвянето на ясно заключение се дължи на факта, че е било наблюдавано отчитане на завишени стойности на вноса.

¹⁶ Това не засяга следващия тригодишен доклад на Комисията за периода 2013—2015 г.

Считано от 1 януари 2016 г. ще се прилагат последните изменения, въведени чрез Регламент (ЕС) № 660/2014. В тези изменения терминът „проверка на място“ бе заменен с ново определение на по-общия термин „инспекция“, което се очаква да подобри съгласуваността в отговорите на държавите членки. В съответствие с новото изменение, от държавите членки се изисква да изготвят планове за инспекции до 1 януари 2017 г., включващи минимален набор от елементи и основани на оценка на риска, в които, наред с другото, целта ще бъде да се установи минималният брой необходими инспекции. Освен това изменението има за цел да даде разширени правомощия на органите, участващи в инспекциите, като им предостави възможност да вземат решения въз основа на доказателства дали дадено превозвано вещество или предмет представлява отпадък и дали даден превоз може да се счита за незаконен превоз на отпадъци.

Както беше обявено в плана за действие за кръговата икономика, приет от Комисията на 2 декември 2015 г., Комисията ще предприеме допълнителни мерки, за да подпомогне гарантирането на правилното прилагане на регламента и на отделянето на специално внимание на потоците от отпадъци с висока стойност, като например излезлите от употреба превозни средства, с цел избягване на загубата на суровини.