

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 24.6.2009 г.
COM(2009) 282 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**за прилагането на Регламент (ЕИО) № 259/93 на Съвета от 1 февруари 1993 г.
относно надзора и контрола върху превози на отпадъци към, от и в границите на
Европейската общност**

**Генериране, третиране и трансгранично превозване на опасни и други отпадъци в
държавите-членки на ЕС (2001-2006)**

{SEC(2009) 811}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**за прилагането на Регламент (ЕИО) № 259/93 на Съвета от 1 февруари 1993 г.
относно надзора и контрола върху превози на отпадъци към, от и в границите на
Европейската общност**

**Генериране, третиране и трансгранично превозване на опасни и други отпадъци в
държавите-членки на ЕС (2001-2006)**

{SEC(2009) 811}

ОБОБЩЕН ДОКЛАД:
ГЕНЕРИРАНЕ, ТРЕТИРАНЕ И ПРЕВОЗВАНЕ НА ОПАСНИ И ДРУГИ ОТПАДЪЦИ В
ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ НА ЕС (2001-2006)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Вносът и износът на отпадъци се регулират на международно равнище от Базелската конвенция от 22 март 1989 г. за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане. С Регламент (ЕИО) № 259/93 на Съвета¹ (т.нар. Регламент за превоза на отпадъци) тази конвенция, по която Европейската общност е страна, беше транспонирана. Целта на настоящия регламент е да организира надзора и контрола върху превозването на отпадъци по начин, който отчита необходимостта да се съхранява, опазва и подобрява качеството на околната среда и човешкото здраве.

Въз основа на водещите принципи на Стратегията на Общността в областта на управлението на отпадъците, с регламента се установяват редица правила, които би трябвало да позволят на Общността като цяло да обезврежда собствените си отпадъци, а на държавите-членки поотделно – да напредват към постигането на тази цел, с отчитане на географските особености и необходимостта от специфични съоръжения за третиране на някои видове отпадъци.

С регламента бяха въведени редица мерки за осъществяване на контрол върху превозването на отпадъци към и от Общността, както и в нейните граници. По-специално:

- въвеждат се общи определения и терминология в областта на превозването на отпадъци;
- определят се правила за износа, вноса и транзитното превозване на отпадъци за обезвреждане или оползотворяване;
- конкретизира се информацията, която трябва да предоставят държавите-членки и Комисията.

Член 41 от регламента гласи:

- (1) „Преди края на календарната година, държавите-членки изготвят доклад в съответствие с член 13, параграф 3 на Базелската конвенция и го изпращат на Секретариата на Базелската конвенция заедно с екземпляр до Комисията.
- (2) На базата на тези доклади Комисията изготвя тригодишен доклад, отразяващ степента на изпълнение на настоящия регламент от страна на Общността и държавите-членки. За тази цел Комисията има право да поиска допълнителна информация в съответствие с член 6 на Директива 91/692/ЕИО.“

Първият годишен доклад на Комисията за трансграничното превозване на отпадъци, обхващащ периода 1997-2000 г.², беше публикуван през 2006 г. Повечето държави-

¹ Регламент от 1 февруари 1993 г. относно надзора и контрола върху превози на отпадъци в рамките на, за и от Европейската общност (ОВ L 30, 6.2.1993 г., стр.1), отменен и заменен с Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци, в сила от 12 юли 2007 г. Новият регламент е извън обхвата на настоящото проучване.

² Доклад от Комисията до Съвета и до Европейския парламент за прилагането на Регламент (ЕИО) № 259/93 на Съвета от 1 февруари 1993 г. относно надзора и контрола върху превози на отпадъци в, към и извън Европейската общност. Генериране, третиране и трансгранично

членки изпратиха на Комисията годишните си доклади за 2001-2006 г. до края на 2008 г. Таблицата в общото въведение на придружаващия работен документ съдържа списък на държавите-членки (ЕС-25, без България и Румъния). В нея са отразени реакциите на държавите-членки на задълженията им за докладване.

Във въпросника на Секретариата на Базелската конвенция се съдържат въпроси за законовите разпоредби, прилагането, както и за мерките за защита на околната среда. Въз основа на член 41, параграф 2, през 1999 г. Комисията прие решение³, изискващо от държавите-членки предоставянето, под формата на въпросник, на допълнителна информация. Във въпросника на Комисията се включват главно въпроси за ограниченията при превозването, за мониторинга, за мерките срещу незаконно превозване, както и за финансовото обезпечаване. За разлика от първия доклад на Комисията, в настоящия вече се съдържа информация от споменатия въпросник (вж. Работен документ, Общо въведение).

Раздел 2 на доклада представлява анализ на формата и съдържанието на отговорите на държавите-членки. В раздели Б и Д на работния документ се съдържа подробна информация за забележките на държавите-членки по двата въпросника. Предоставените от държавите-членки количествени данни за генерирането, третирането и превозването на отпадъците ще позволят извеждането на общи заключения. Данните се намират в раздел А на работния документ.

Необходимо е да се отбележи, че в Базелската конвенция се използват термините „внос“ и „износ“ за всеки превоз в или от държава-членка, страна по нея. По смисъла на правото на ЕС, тези термини се прилагат само към превози в или от ЕС като цяло; в настоящия доклад те, следователно, не се използват, за да означат превози между държавите-членки. Въпреки това, в интерес на яснотата, те се появяват в цитираните данни и понякога са в общите количества превозвани отпадъци. В работния документ, от друга страна, и двата термина са употребени съгласно придадения им от Базелската конвенция, в която те се намират, смисъл.

2. ДОКЛАДИ НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

За целите на настоящия доклад са използвани всички отговори на държавите-членки за периода 2001-2006 г., както на въпросника на Базелската конвенция, така и на този на Комисията. За базова година бе избрана 2004 г., тъй като в края на 2008 г. липсваха някои съществени доклади за 2005-2006 г. Поради съществеността си обаче бяха включени всички количествени данни, като, където е възможно, бяха дадени и агрегирани стойности за 2005 г. От 300 потенциални отговора бяха получени 219, съдържащи отговори с „да“ и „не“, обяснения и цифри. За целите на количествения и качествен анализ тази информация се оказа достатъчна.

Процентът на отговорилите на въпросника на Базелската конвенция беше 73%, а на този на Комисията – 67%; допълнително 4% от отговорите на по-сложния въпросник на Базелската конвенция бяха непълни или неизползваеми. Количественият анализ на данните за отпадъците изисква представянето на информацията в кохерентен вид. Повечето отговори бяха получени по електронен път, макар че в някои случаи едва след конкретно искане. В обобщената таблица всички напълно попълнени и

превозване на опасни и други отпадъци в държавите-членки на ЕС (1997-2000) {SEC(2006) 1053}, 1.8.2006 г.

³ Решение 1999/412/ЕО на Комисията от 3 юни 1999 година (ОВ L 156, 23.6.1999 г., стр. 37).

използваеми въпросници са отбелязани с буквата „Y“, а останалата част – с „P“ (вж. Работен документ, Общо въведение).

Повечето доклади бяха предоставени от една до две години след базовата година. В много случаи в по-късните доклади държавите-членки актуализираха собствените си данни. По отношение на категоризираните като „липсващи“ 31% от въпросниците на Комисията може да се отбележи, че преди 2004 г. новите държави-членки (ЕС-10) не бяха задължени да им отговорят. В настоящия доклад не се съдържат данни за Малта, тъй като за тази държава няма доклад за Базелската конвенция. За периода 2001-2006 г. Гърция не е предоставила отговори на въпросника на Комисията. В много малък брой случаи липсващите данни бяха попълнени с информация от непосредствено предшестващи/следващи години.

Качеството на отговорите беше разнородно. По отношение на конкретните инциденти и/или спрените незаконни превози на отпадъци, информацията в докладите беше непоследователна и вероятно нереалистична. Понякога не беше ясно дали е имало случай на незаконен превоз или информацията за евентуални такива случаи е била сметена за недостатъчна. Подробните заявления от държави-членки като Финландия, Германия, Ирландия и Обединеното кралство са признак, че по този аспект са необходими значителни подобрения (вж. раздел Б, таблица 9).

Всички отговорили държави-членки докладваха подробно за мерките за предотвратяване на генерирането на отпадъци. Тези мерки бяха преди всичко законодателни, като втората група се състоеше от национални стратегии (вж. раздел Б, въпрос 5). По-редки бяха мерките за ограничаване на превозите на отпадъци (вж. раздел Б, въпрос 6, както и раздел Д). Основните административни данни бяха пълни и точни (вж. раздел Б, въпроси 4, 7, таблици 1, 2, 3, както и раздели В и Д).

По отношение на пълнотата, навременното представяне и качеството на годишните доклади, проучването не разкри значителни разлики между ЕС-15 и новите държави-членки ЕС-10.

3. ГЕНЕРИРАНЕ НА ОПАСНИ ОТПАДЪЦИ

Въпросникът на Базелската конвенция изисква от всички държави предоставянето на информация за общото количество генерирани опасни и „други“ отпадъци. „Други отпадъци“ в този контекст обхваща битовите отпадъци, както и продуктите на горенето на битовите отпадъци. Това са две категории отпадъци, нуждаещи се от специално разглеждане и подлежащи, по силата на Базелската конвенция (вж. приложение II към конвенцията, статии Y46 и Y47)⁴ на инспекции, сходни с тези при опасните отпадъци. Опасните отпадъци са дефинирани според списък на групи отпадъци и/или компоненти (статии Y1-18 и Y19-45), както и според някои характеристики за опасност (приложение III). Ако обаче даден отпадък е счетен в националното законодателство за опасен при „внос“, „износ“ или транзит, то той се счита за такъв и по смисъла на даденото в конвенцията определение.

Всички държави-членки, с изключение на Малта, предоставиха информация за общите количества генерирани опасни отпадъци. В сравнение с първия доклад на Комисията, данните за количествата генерирани отпадъци се подобриха (вж. раздел А, таблица 1), като до голяма степен бяха избягвани допълнителни данни и екстраполации.

⁴ Вж. раздел Г на съпътстващия работен документ.

Както и преди, най-голямо количество опасни отпадъци се наблюдават в Германия. Значителното нарастване от 2002 г. насам до достигане на стабилно годишно количество от около 19 млн. тона е свързано с прилагането на новия европейски списък за отпадъците. През периода 2001-2006 г. Германия, Естония, Франция, Италия и Обединеното кралство са генерирали най-много отпадъци. Значително са нараснали количествата и в Нидерландия и Белгия (вж. раздел А, таблица 1). По отношение на генерирането на отпадъци на глава от населението, през 2005 г. Нидерландия и Белгия отново заемат първите места, а в по-дългосрочен период водещи са Германия и Финландия. Най-малко отпадъци на глава от населението са наблюдавани в Латвия, Литва, Португалия и Гърция (вж. раздел А, таблица 2).

Хронологията на тенденцията е трудно да бъде оценена, тъй като за периода 2001-2006 г. някои държави-членки отчетоха значително нарастване. Това обаче не означава непременно реален ръст на генерирането на отпадъци, тъй като може да е свързано и с промени в законодателството. Абсолютното нарастване на генерираните от ЕС-15 отпадъци между 2000 и 2005 г. е 22% (равняващо се на 4% годишно), а за Общността като цяло (ЕС-25) то е едва 10%. Наличните данни също така сочат, че генерираните в ЕС-25 опасни отпадъци не са много повече от тези през 2002 г.; генерираните в ЕС-25 опасни отпадъци на глава от населението са около 140 кг годишно (пълни таблици съществуват само за 2003 и 2005 г.), като по-високи средни стойности се наблюдават в новите държави-членки.

Y-кодовете за отпадъците по Базелската конвенция бяха използвани много различно от държавите-членки; една международна съпоставка, следователно, не е релевантна (вж. раздел А, таблица 3 за избрани примери). Някои държави-членки като Дания и Литва докладваха почти само за битови отпадъци (Y46) и продукти на горенето на битови отпадъци (Y47).

4. ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ОТПАДЪЦИ ОТ ДЪРЖАВА-ЧЛЕНКА КЪМ ДРУГА ДЪРЖАВА

Трансграничното превозване на отпадъците трябва да отчита принципите за близост на третирането на отпадъците до мястото на генерирането им, за самостоятелност на общността и национално равнище и за надеждно тяхно обезвреждане, които потенциално могат да са в противоречие с него, тъй като не всички държави-членки разполагат с достатъчен капацитет за управление на отпадъците си (вж. раздел Б, таблици 2 и 3), а освен това за някои специфични групи отпадъци се изискват специализирани съоръжения за третирането им, с оглед на тяхното оползотворяване или обезвреждане без отрицателен ефект върху околната среда. Данните за трансграничното превозване на опасните отпадъци между държавите-членки са следователно показател за равнището на управление на отпадъците в границите на Общността.

Всички държави-членки, с изключение на Малта, предоставиха информация за превозването на опасни отпадъци от тях към други държави („износ“ по смисъла на Базелската конвенция) най-малко за четири години от периода 2001-2005 г., като данните за 2005 г. са пълни. От настоящем наличната информация за периода 1997-2000 г. се вижда, че съответните стойности в доклада на Комисията са били твърде високи. Този факт може да бъде обяснен с по-подробния набор от данни, както и с нанесените от държавите-членки корекции.

Превозването на опасни отпадъци извън границите на държавите-членки е с ясно изразена тенденция. От 1997 до 2001 г. количествата са се удвоили, като между 2001 и 2005 г. почти са се удвоили отново. Общият обем за ЕС-25 през 2005 г. е достигнал 5,6

млн. тона, като делът превозени извън ЕС-10 отпадъци е бил едва 3% (вж. раздел А, таблица 4).

През 2005 г. безспорно най-големият „износител“ е била Нидерландия, чийто „износ“ нарасна от 241 000 тона през 1997 г. до 2,6 млн. тона през 2005 г. На второ място е Белгия, следвана от Италия, Франция и Ирландия. Изнесените от Германия количества, които през 1997 г. са били 601 000 тона, нареждайки я на първо място, по последни данни не са се увеличили, дори леко са намалели. През 2005 г. те са били със 70% по-малки в сравнение с 1997 г. Нидерландия е също така начело и по отношение на „износа“ на килограм отпадъци на глава от населението; следват я Люксембург, Белгия, Ирландия и Литва (вж. раздел А, таблица 5).

В първия доклад на Комисията се посочваше, че по-малките държави биха „изнасяли“ повече опасни отпадъци, тъй като не разполагат с достатъчно съоръжения за третирането им. През последните години обаче никаква ясна тенденция за ЕС-25 не беше наблюдавана. През 2005 г. Чешката република, Естония, Гърция, Латвия, Полша и Словакия са „изнесли“ много ниски количества на глава от населението, като същевременно „износът“ на Италия се е увеличавал с постоянни темпове.

През 2005 г. 91% от опасните отпадъци на Общността са били третирани в държавата на произход. Държавите с много високо равнище на „износа“ (около 50%) са били Люксембург, Нидерландия, Белгия, Ирландия (вж. раздел А, фигура 6) и потенциално Португалия (вж. раздел А, таблица 1 за 2001 и 2003 г.).

За разлика от заключенията на предишния доклад на Комисията за периода 1997-2000 г., периодът 1997-2005 г. показва, че делът на „износа“ както от ЕС-15, така и от ЕС-25, на обявените като „други отпадъци“ по смисъла на Базелската конвенция (т.е. смесени битови отпадъци и остатъци от изгорените отпадъци) е между 40% и 50% (вж. раздел А, таблици 4 и 7).

По отношение на категориите отпадъци, разглеждани като Y-кодове по Базелската конвенция, е необходимо да се отбележи, че редица държави-членки посочиха „изнесените“ от тях количества по-точно в сравнение с предишни години. Практически неизползвана остана комбинацията от Y-кодове (т.нар. „микс“). „Некласифицирани“ отпадъци бяха превозени извън Германия и Ирландия (в размер на около 50% от превозените от тях през 2005 г. количества), Нидерландия, Франция, Италия и Дания (вж. раздел А, фигура 9 и таблица 9).

Конкретните данни за „износа“ на отпадъци, отнесени към Y-кодове, за десет държави-членки от ЕС-15 сочат, че временното нарастване на „некласифицираните“ отпадъци между 1997 и 2000 г. не се е запазило, като тенденцията дори се е обърнала, при все че при групата Y1-18 се наблюдава стабилно нарастване от 1997 г. насам и през 2004/2005 г. тя е вече най-голямата „износна“ група (вж. раздел А, фигура 10 и таблица 10).

Основната част от „изнесените“ от ЕС-15 и ЕС-25 опасни отпадъци е била третирана в рамките на операции за оползотворяване (вж. раздел А, таблици 11 и 12). През 2004 и 2005 г. 78% от превозените от ЕС-15 отпадъци са били оползотворени. Високи процентни съотношения и общи количества на „изнесени“ за оползотворяване отпадъци са предоставили Нидерландия, Германия, Белгия и Франция. През 2005 г. Португалия, Гърция, Словения и Дания са „изнесли“ отпадъците си главно за обезвреждане, въпреки че само големите датски количества са от значение за статистиката на ЕС. Италия е „изнесла“ над 1 млн. тона отпадъци, 45% от които за обезвреждане. Делът на „изнесените“ за оползотворяване спрямо „изнесените“ за

обезвреждане отпадъци обаче не е пряк индикатор за равнището на капацитета на дадена държава-членка да управлява отпадъците си, тъй като по-голямата част от тях се третира в държавата на произход (например 90% в Италия през 2005 г.).

Както бе вече отбелязано в първия доклад на Комисията, „износът“ на опасни отпадъци от държавите-членки е ограничен. Превозването на отпадъци за обезвреждане в държави, нечленуващи в ЕС/ЕАСТ, както и на отпадъци за оползотворяване в държави, нечленуващи в ОИСР, се забранява от новия регламент относно превозването на отпадъци⁵. В доклада си до Секретариата на Базелската конвенция, държавите-членки предоставиха информация за държавата, към която са превозвани опасните отпадъци. Според тези доклади повечето опасни и други отпадъци, обект на трансграничен превоз през периода 1997-2005 г., са били предназначени за друга държава-членка на ЕС. За периода 2000-2005 г. над 90% от превозените отпадъци са останали в границите на ЕС-15; най-малко 98% от превозените от ЕС-15 отпадъци от 2001 г. насам са били предназначени за ЕС-25 и държавите от ЕАСТ (вж. раздел А, таблица 14). Това означава, че през последните години принципите на близост и самодостатъчност се съблюдают все по-широко.

Положението в новите държави-членки трудно се поддава на оценка, тъй като, от една страна, количествата превозени отпадъци са значително по-малки (вж. раздел А, таблица 7), а от друга – мониторинговият период е по-кратък. Въпреки че средно повечето „изнесени“ от ЕС-10 отпадъци за периода 2000-2005 г. са били предназначени за ЕС-15, изключително голям процент са били изнесени от ЕС-10 към нечленуващи в ОИСР държави. Бъдещите анализи ще покажат дали след присъединяването на ЕС-10 тенденцията се е обърнала (както посочват данните за 2004-2005 г.), както и дали превозваните към ЕС-25 отпадъци се увеличават.

5. ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ОТПАДЪЦИ КЪМ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Всички държави-членки освен Кипър, Литва и Малта предоставиха информация за превозването на опасни отпадъци от други държави към тях („внос“ по смисъла на Базелската конвенция). Общото качество на данните обаче беше значително по-ниско от това при „износа“. Въпреки че данните за 2005 г. са пълни (с изключение на тези от горепосочените държави), за новите държави-членки наличната информация е малко. Както „изнасяните“ от държавите-членки количества опасни отпадъци, така и „внасяните“ в тях са се увеличили. Общият докладван размер на „вноса“ беше винаги с една трета по-нисък от „износа“, макар че съпоставката между данните доведе до заключението, че тези за „вноса“ са достоверни. Както при „износа“, ролята на ЕС-10 е била по-малка (вж. раздел А, таблица 15). През 2005 г. са докладвани 3,5 млн. тона превози на опасни отпадъци към ЕС-25.

За периода 2000-2005 г. държавите-членки на ЕС, „внесли“ най-големи количества опасни отпадъци са били Германия, Белгия, Франция и Нидерландия. Техният дял от общото количество отпадъци, превозени за Общността през 2005 г. е бил 80%. През 2004 г. „вносът“ на Германия за първи път е надхвърлил 1 млн. тона. По отношение на „вноса“ на опасни отпадъци на глава от населението, челното място се е заемало от Белгия, следвана от Нидерландия, Швеция, Германия и Дания (вж. раздел А, таблица 16). Сред държавите-членки с по-ниски „внесени“ количества преобладават по-малките държави, вероятно поради липса на капацитет за обезвреждане.

⁵ Вж. бележка под линия 1.

От 1999 г. насам най-голям дял от „вноса“ на отпадъци в Общността има групата на „другите отпадъци“ (вж. раздел А, таблици 15 и 17). От всички „внесени“ от Германия през 2005 г. отпадъци, 78%, т.е. 4,6 млн. тона, са класифицирани като „други отпадъци“. За разлика от данните за ЕС-25 за „вноса“ и „износа“ на опасни отпадъци, съответните комбинирани данни за опасни и „други отпадъци“ са много сходни (вж. раздел А, таблици 5 и 15 спрямо таблици 7 и 17).

По отношение на превозите на отпадъците по Y-код към държавите-членки преобладават тези без конкретно обозначение („некласифицирани“), като комбинацията от Y-кодове („микс“) отново е практически неизползвана. „Некласифицирани“ отпадъци са били „внесени“ главно в Германия, Италия, Франция, Швеция и Обединеното кралство. През 2005 г. „некласифицираните“ отпадъци са представлявали около 60% от всички превози към Общността, Y1-18 20%, Y19-45 13% и Y46-47 6% (вж. раздел А, таблица 19). Големите количества „некласифицирани“ отпадъци са знак, че съдържашите се в приложение I към Базелската конвенция Y-кодове не са достатъчни, за да опишат всички възможни групи опасни отпадъци. За тази цел Конференцията на страните по Базелската конвенция отбеляза в Решение IV/9, че кодовете в списък А от приложение VIII и списък Б от приложение IX към конвенцията предоставят ефикасно средство за улеснение на прилагането ѝ, като освен това Базелският въпросник предвижда възможност тези кодове да бъдат докладвани. Също така, в Решение VIII/15, страните по Базелската конвенция се споразумяха по процедура за преразглеждане или актуализиране на горепосочените списъци при необходимост.

Данните от десет държави-членки за превозите към тях на отпадъци с Y-код показват стабилно нарастване за всички групи за периода 1997-2005 г. Най-голям ръст е отбелязала групата на „некласифицираните“ отпадъци. От 2001 г. насам тази група е представлявала повече от половината от „вноса“, главно поради превозваните към Германия некласифицирани отпадъци.

Повечето отпадъци, превозени към държавите-членки, са били третирани за оползотворяване. През 2001-2005 г. процентът на оползотворяване е бил дори по-висок, отколкото предишните години, достигайки средно 85% или общо 40 млн. тона превозени към ЕС-15 отпадъци (вж. раздел А, таблица 21). Нараснали са и превозените към ЕС отпадъци за обезвреждане, макар и стартирали от много по-ниско равнище.

Разполагаемите данни сочат, че между държавите-членки съотношението оползотворени/обезвредени отпадъци варира значително (вж. раздел А, фигура 22). През 2005 г. около 38% от превозените към Австрия отпадъци са били предназначени за обезвреждане, докато тази стойност за Финландия, Люксембург и Испания е била над 50%. Германия е докладвала най-много „внесени“ за обезвреждане отпадъци (631 000 тона), представляващи 13% от общите „внесени“ количества за 2005 г. Горепосочените високи стойности на отпадъци за обезвреждане се дължат вероятно на специфичните съоръжения за третиране в държавите „вносителки“.

Както беше отбелязано в първия доклад на Комисията, превозването на опасни отпадъци в държавите-членки се извършва при определени условия, въпреки че ограниченията са по-малки отколкото при „изнасяне“. В докладите си държавите-членки предоставиха информация за държавата на произход на „внесените“ опасни отпадъци.

Според тези доклади за периода 1997-2005 г. най-много от превозваните към държави-членки отпадъци (средно 89% за ЕС-15) са произхождали от други държави-членки. Тези стойности не са отбелязали съществена промяна за периода като цяло. Най-малко

96% от отпадъците са били с произход ЕС-25 или държавите от ЕАСТ, а 1% – от държави, нечленуващи в ОИСР (вж. раздел А, таблица 24). Това е в съответствие с принципите на общностно равнище за близост и самодостатъчност.

6. ОБОБЩЕНИЕ И ПРЕПОРЪКИ

Въз основа на получените от държавите-членки доклади могат да се направят следните заключения:

• Докладване

В общи линии, държавите-членки предоставиха достатъчно информация за превозите на отпадъци към, от и в границите на Общността. Процентът на отговорилите и при двата въпросника бе около 70%. Сравнително голям брой отговори на Базелския въпросник бяха неизползваеми. Повечето доклади бяха предоставени от 1 до 2 години след базовата година. Изглежда държавите-членки не са счели член 41, параграф 1 от регламента за задължителен краен срок.

Срещнатите проблеми при предаването и оценката на количествените данни са признак за необходимостта от по-унифициран подход към събирането и предаването, в съответствие с изискванията на регламента относно статистическото отчитане на отпадъците. По отношение на докладването не се наблюдаваха значими разлики между ЕС-15 и ЕС-10, макар че за втората група информацията за превозените към нея отпадъци е оскъдна.

• Качество на данните

Качеството на отговорите бе разнородно. С малки изключения, информацията в докладите за инцидентите и/или незаконните превози на отпадъци е неадекватна. Бъдещо подобрене в тази област е от ключово значение.

Общото качество на данните за „износа“ бе по-добро в сравнение с тези за „вноса“. Въпреки това, съпоставката на данните сочи, че тези за „вноса“ също са надеждни. Данните за 2001-2006 г. бяха много по-добри в сравнение с предишния период.

• Класификация на отпадъците

У-кодовете за отпадъците по Базелската конвенция бяха използвани много различно от държавите-членки, като бяха докладвани значително количество „некласифицирани“ отпадъци. Държавите-членки използваха взаимозаменяемо кодовете от две различни системи за класифициране на отпадъците (европейското законодателство и Базелската конвенция).

• Генериране на отпадъци

Хронологията на тенденцията за периода 2001-2006 г. е трудно да бъде оценена, тъй като някои държави-членки докладваха за значително нарастване поради промени в законодателството. Генерираните от ЕС-15 опасни отпадъци за периода 2000-2005 г. нараснаха с 22% или с 4% годишно. Наличните данни сочат, че генерираните в ЕС-25 отпадъци не са се увеличили значително в сравнение с 2002 г.

• Превозване на отпадъци

От 1997 до 2001 г., както и до голяма степен от 2001 до 2005 г., превозените от държава-членка към друга държава опасни отпадъци се увеличиха двойно. Общото количество за ЕС-25 през 2005 г. бе 5,6 млн. тона. Въпреки това нарастване, 91% от опасните отпадъци на Общността в 2005 г. са били третираны в държавата на произход.

Превозените към държавите-членки отпадъци се увеличиха по сходен начин. Според докладите на държавите-членки от ЕС-10, тези държави имат малка роля в превозването на отпадъци.

Повечето превозени отпадъци са били третирани с оглед оползотворяване. За периода 2001-2005 г. средно 85% или близо 40 млн. тона от превозените към ЕС-15 отпадъци са били оползотворени. Няколкото значими „внесени“ от ЕС-15 отпадъци за обезвреждане се дължат на наличието на специфични съоръжения за третиране в държавите „вносителки“.

От 1997 до 2005 г. повечето превози на отпадъци са се извършили в границите на ЕС. През 2000-2005 г. над 90% от превозените отпадъци са останали в ЕС, като най-малко 98% от превозите на ЕС-15 от 2001 г. насам са били към ЕС-25 и държавите от ЕАСТ. Данните за превози към държавите-членки сочат, че 96% от всички „внесени“ от ЕС-15 количества са били с произход ЕС-25 и държавите от ЕАСТ, а само 1% от държави, нечленуващи в ОИСР.