

EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.7.2013  
COM(2013) 516 final

2013/0239 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall**

{SWD(2013) 267 final}

{SWD(2013) 268 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

I förordningen om transport av avfall (förordning (EG) nr 1013/2006<sup>1</sup>) fastställs krav för transporter av avfall, både inom EU och mellan EU och tredjeländer, för att skydda miljön. Förordningen har striktare regler för farligt avfall än för icke-farligt avfall.

All export av farligt avfall till länder utanför OECD och all export av avfall för bortskaffande utanför EU/Efta är förbjuden (artiklarna 34 och 36 i förordningen om transport av avfall). Förbudet mot export av farligt avfall till länder utanför OECD genomför FN:s Baselkonventions exportförbud från 1995. Icke-farligt avfall kan exporteras för återvinning utanför OECD, förutsatt att avfallet kommer att hanteras på ett miljöriktigt sätt, dvs. på ett sätt som i stort sett motsvarar de regler som tillämpas inom EU<sup>2</sup>.

Inom EU ska alla transporter av avfall för återvinning vara föremål för fri rörlighet.<sup>3</sup> Transporter av icke-farligt avfall behöver inte förhandsanmälas utan det räcker att de uppfyller de allmänna kraven (avdelningarna II–IV i förordningen om transport av avfall). Både transporter av farligt avfall för återvinning och transporter för bortskaffande omfattas av krav på skriftlig förhandsanmälan och skriftligt förhandsgodkännande. När det gäller transporter av avfall för återvinning får de behöriga myndigheterna dock resa invändningar mot en transport endast på grundval av de miljöskäl som anges i förordningen om transport av avfall (artikel 12).

Särskilda förpliktelser fastställs rörande en skyldighet att återta avfallstransporter som befunnits vara olagliga eller som inte kan fullföljas som planerat (artiklarna 22–25 i förordningen om transport av avfall).

Artikel 50 i förordningen om transport av avfall innehåller en allmän bestämmelse om efterlevnad. I den artikeln föreskrivs att medlemsstaterna ska besluta om inspektioner av inrättningar och företag i enlighet med inspektionskraven i direktiv 2008/98/EG (ramdirektivet om avfall) och att medlemsstaterna får kontrollera transporter på väg, i hamnar osv. eller i ett senare skede när avfallet redan har anlänt till en anläggning för återvinning eller bortskaffande. Utöver detta är det medlemsstaterna som ska reglera kontroller. Förordningen om transport av avfall innehåller inte några särskilda bestämmelser om hur inspektioner ska genomföras, utan anger endast att ”kontroller av transporter ska omfatta inspektion av dokument, identitetskontroll och vid behov fysisk kontroll av avfallet”.

Till följd av denna allmänna formulering av inspektionskraven i förordningen om transport av avfall finns det stora skillnader mellan medlemsstaterna. Vissa av dem har inrättat grundliga, välfungerande inspektionssystem som är inriktade på antingen avfallstransporter i hamnar eller hos avfallsproducenter och -insamlare, medan andra har stora problem med efterlevnaden och saknar adekvata strukturer och resurser för att kontrollera avfallsflöden och

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall, EUT L 190, 12.7.2006, s. 1.

<sup>2</sup> Artiklarna 18 och 49 i och bilaga VII till förordningen om transport av avfall. Se även kommissionens förordning (EU) nr 674/2012 av den 23 juli 2012 om ändring av förordning (EG) nr 1418/2007 vad gäller export för återvinning av visst avfall till vissa länder som inte ingår i OECD.

<sup>3</sup> Transporter av blandat kommunalt avfall (avfallskod 20 03 01) som insamlats från privata hushåll, inbegripet när insamlingen även omfattar sådant avfall från andra producenter omfattas av samma bestämmelser som transporter av avfall som är avsett för bortskaffande (artikel 3.5 i förordningen om transport av avfall). För inkommande transporter av avfall som är avsedda för förbränningsanläggningar och som klassificeras som återvinning gäller särskilda regler (artikel 16 i direktiv 2008/98/EG, ”ramdirektivet om avfall”).

att utföra inspektioner. Denna situation leder till så kallad "port hopping", dvs. att exportörer av olagligt avfall väljer att skicka sitt avfall genom de medlemsstater som har minst kontroller. Om kontrollen av efterlevnad i en medlemsstat intensifieras flyttar illegala exportörer sina export till en annan medlemsstat. Ett effektivt förebyggande av olagliga avfallstransporter kräver därför att tillräckliga kontroller genomförs i alla medlemsstater.

De olagliga avfallstransporter som är mest problematiska är de som avser farligt avfall och avfall som olagligen skickas för dumpning eller otillräcklig behandling. Dumpning eller otillräcklig behandling av avfall har ofta allvarliga effekter på miljön och människors hälsa, för befolkningen i det område där avfallet bortskaffas eller behandlas. Läckor från avfallet kan också skada marker och vattendrag och ge upphov till luftförorening genom utsläpp av t.ex. tungmetaller och långlivade organiska föroreningar. Om normer och kapacitet för återvinning i mottagarländerna är otillräckliga exporteras helt enkelt potentiella miljö- och hälsorisker till andra delar av världen. Detta bidrar också till den globala uppvärmningen och uttunnningen av ozonskiktet.

Med detta förslag till lagstiftning kommer man att kunna stödja och styra medlemsstaternas inspektioner så att dessa kan inriktas på de problematiska och farliga avfallsflöden som beskrivs ovan. Medlemsstaterna ska utföra riskbedömningar som ska omfatta särskilda avfallsflöden och källor till olagliga transporter, och som beaktar informationsbaserade uppgifter, såsom polisutredningar och analyser av brottslig verksamhet. Varje år ska prioriteringar för inspektionerna väljas ut på grundval av dessa riskbedömningar och offentliggöras i de årliga inspektionsplanerna. Dessa planer ska göras tillgängliga för allmänheten. Inspektörerna ska beakta inspektionsplanerna och kräva att exportörer som misstänks transportera avfall olagligen lägger fram bevis i enlighet med de relevanta bestämmelserna i förslaget.

Olagliga avfallstransporter är ett allvarligt och vanligt förekommande problem. Exportförbuden mot farligt avfall och avfall för bortskaffande i förordningen om transport av avfall kringgås ofta. Export av farligt avfall är ofta märkt som begagnade varor och avfall för bortskaffande som avfall som går till återvinning. Detta har bekräftats vid de gemensamma inspektioner som genomförts av nätverket för genomförande och upprätthållande av miljölagstiftning, gränsöverskridande transporter av avfall (Impel-tfs) med bistånd av kommissionen. Dessa inspektioner visade på en mycket hög grad av bristande efterlevnad av förordningen om transport av avfall på grund av olagliga avfallstransporter. Som en del av de gemensamma inspektioner som utfördes under perioden oktober 2008–november 2010 kontrollerade och rapporterade 22 medlemsstater transporter på väg och i hamnar (över 20 000 transportinspektioner och över hundra företagsinspektioner)<sup>4</sup>. Med hänsyn till det totala antalet inspekterade avfallstransporter från och inom EU under perioden (3 454) och antalet överträdelse (863), kan överträdelsefrekvensen uppskattas till 25 %.

I en studie från 2011 uppskattades tonnaget av olagliga transporter som en andel av den totala mängden avfallstransporter inom och ut ur EU<sup>5</sup>. Slutsatsen av studien var att om endast 1 % av alla avfallstransporter var olagliga, skulle det sammanlagda tonnaget för olagliga avfallstransporter uppgå till 2,8 miljoner ton per år.

Olagliga avfallstransporter ut ur EU härrör ofta från okontrollerade anläggningar för insamling, lagring och sortering där illegala aktörer får tag i avfallet och olagligen

<sup>4</sup> Impels detaljerade rapport från de gemensamma inspektionerna finns på: <http://impel.eu/wp-content/uploads/2012/01/IMPEL-TFS-EA-II-Project-Final-report-adopted-v1-4.pdf>.

<sup>5</sup> *Assessment and guidance for the implementation of EU waste legislation in Member States*, BiPRO, den 16 november 2011, <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>.

transporterar det till utvecklingsländer. I en studie utförd av Europol 2011<sup>6</sup> drogs slutsatsen att mellanliggande lagringsplatser ofta används för att dölja den slutliga destinationen för avfall och försvåra de brottsbekämpande myndigheternas möjligheter att identifiera ursprungsföretagen.

Hamnarna i de nordvästra delarna av EU (Antwerpen, Hamburg, Le Havre och Rotterdam) spelar en viktig roll vid export av avfall (elektriskt och elektroniskt avfall, uttjänta fordon, plast, papper och olika typer av farligt avfall) till länder i Afrika och Asien. Eftersom stora laster av avfall (både lagligen och olagligen) transporteras ut ur EU från dessa hamnar har de tätare kontroller och upptäcker därför förmodligen fler olagliga avfallstransporter.

En effektiv kontroll av efterlevnad och effektiva inspektioner av avfallstransporter skulle inte bara bidra till att förhindra olagliga avfallstransporters allvarliga följder för hälsa och miljö, utan också medföra stora kostnadsbesparingar och leda till direkta ekonomiska fördelar för medlemsstaterna och industrin. De ekonomiska fördelarna av bättre efterlevnadskontroll omfattar också att man sparar in på kostnader för sanering och återtransport. Exempelvis visar en nyligen genomförd studie att en striktare efterlevnadskontroll i Rotterdams hamn har ökat kvaliteten och kvantiteten av återvunnet avfall, eftersom avfallet gick via lagliga kanaler till anläggningar med bättre behandlingstekniker. Förstärkta kontroller i Rotterdams hamn ledde också till att 22 arbetstillfällen skapades – vid tullen, i samband med inspektioner och vid avfallshanteringsanläggningar<sup>7</sup>.

I rådets slutsatser av den 3 juni 2010 uppmanades kommissionen bland annat att överväga att förstärka EU:s krav i fråga om inspektioner och stickprovskontroller som genomförs enligt förordningen om transport av avfall. Som svar på detta har kommissionen granskat denna fråga närmare och utarbetat en konsekvensbedömning på förhand i linje med dess riktlinjer om konsekvensbedömningar.

## 2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Kommissionen inledde den 25 januari 2011 ett samråd på internet med berörda parter via sin webbplats Europa i linje med miniminormerna för samråd. Samrådet var öppet för alla berörda parter i elva veckor och kunde nås via den gemensamma portalen på internet.<sup>8</sup> Under samrådet mottogs 65 bidrag från 18 myndigheter i medlemsstaterna, en myndighet i ett EES-land, 25 branschorganisationer, fem privata företag, två offentliga organisationer, tre icke-statliga organisationer och elva privatpersoner<sup>9</sup>. Berörda parter uttryckte ett brett stöd för krav i EU-lagstiftningen i fråga om avfallsinspektioner (90 % av de som svarade).

Vid ett offentligt samråd 2012 om betungande rättsakter för små och medelstora företag uttrycktes oro över att förordningen om transport av avfall inte hade lett till att en gemensam marknad för avfallsanvändning och återvinning skapats, eftersom medlemsstaterna genomför och tolkar förordningen olika, och det ansågs att mer bör göras för att säkerställa att förordningen genomförs på ett enhetligt sätt, med större fokus på farligt avfall och mindre på

<sup>6</sup> Europol's *EU organised crime assessment*, av den 28 april 2011, s. 30. <https://www.europol.europa.eu/>.

<sup>7</sup> Studien *Implementation of EU waste legislation for green growth*, BioIntelligence Service, 2011, <http://ec.europa.eu/environment/waste/studies/pdf/study%2012%20FINAL%20REPORT.pdf>.

<sup>8</sup> Samrådet med berörda parter byggde delvis på följande två studier: *Study on inspection requirements for waste shipments*, slutrapport av den 12 augusti 2009, BioIntelligence <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm> och *Environmental, social and economic impact assessment of possible requirements and criteria for waste shipment inspections, controls and on-the-spot-checks*, slutrapport av den 4 juni 2010, BioIntelligence SA <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>.

<sup>9</sup> <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/news.htm>.

oproblematiskt avfall. Dessutom efterlystes ytterligare förenklingar av förfarandena för transport av avfall mellan medlemsstaterna, så att myndigheterna i den mottagande medlemsstaten ansvarar för inspektion och bedömning av avfallshanteringsanläggningar.

Syftet med detta förslag till lagstiftning om inspektion av avfallstransporter är att bidra till en mer enhetlig tillämpning av förordningen om transport av avfall genom att det införs minimikrav för inspektioner i hela EU med fokus på de mest problematiska avfallsflödena.<sup>10</sup> I förordningen om transport av avfall finns redan bestämmelser om ett förfarande för transport av avfall för återvinning som är enklare än förfarandet för transport av avfall för bortskaffande. Bristen på harmoniserade förfaranden för inspektion underminerar dock en väl fungerande inre marknad när det gäller transport av avfall. För att den inre marknaden ska fungera väl krävs att inspektioner av avfallstransporter genomförs på ett effektivt sätt i hela EU. Det faktum att det i dagsläget inte råder rättvisa konkurrensvillkor på grund av att kontrollerna av efterlevnaden varierar kraftigt innebär att de företag som följer lagen får en ekonomisk nackdel. De omfattande olagliga avfallstransporterna underminerar en legitim verksamhet för hantering och bortskaffande av avfall. Om förordningen om transport av avfall tillämpades på ett korrekt sätt i hela EU skulle de ekonomiska aktörernas tilltro till systemet för avfallstransporter öka. Företag inom sektorn för återvinning och avfallshantering skulle få incitament att göra investeringar och skapa nya jobb.

*Att inspektera* avfallshanteringsanläggningar är en uppgift för myndigheterna i den medlemsstat där anläggningarna är belägna. Den behöriga myndigheten i den avsändande medlemsstaten måste dock kunna *bedöma* hur avfallet kommer att hanteras vid anläggningen i den mottagande medlemsstaten. Till exempel kan myndigheten i avsändarlandet, efter att ha undersökt vilken typ av avfall det rör sig om, konstatera att avfallet inte kan hanteras i enlighet med artiklarna 11–12 i förordningen om transport av avfall vid anläggningen i den mottagande medlemsstaten. Denna bedömning måste göras *innan* transporten lämnar avsändarlandet för att olagliga transporter ska kunna förhindras. Om en transport är olaglig kan avsändarlandet tvingas att betala för bland annat transporten tillbaka av avfallet. *Bedömningen* av avfallshanteringsanläggningar kan därför inte helt lämnas till myndigheterna i den mottagande medlemsstaten.

I samband med kommissionens konsekvensbedömning om detta lagstiftningsförslag bedömdes flera olika lösningar för att stärka inspektionerna och kontrollen av efterlevnad av förordningen om transport av avfall. EU:s nätverk för genomförande och upprätthållande av miljölagstiftning, gränsöverskridande transporter av avfall (Impel-tfs), myndigheter i medlemsstaterna och olika grupper av berörda parter har deltagit aktivt i utarbetandet av studier som genomförts för att stödja denna bedömning.

Slutsatsen av bedömningen blev att en kombination av krav i EU-lagstiftningen och vägledning skulle vara det mest effektiva alternativet för att lösa problemen med olagliga avfallstransporter. Detta alternativ skulle också ha de lägsta nettokostnaderna och de mest positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna. Det skulle ge avsevärda kostnadsbesparingar i fråga om sanering och återtransport och indirekta besparingar för de medlemsstater genom vilka avfall transiteras. Industrin skulle också gynnas av en harmonisering av lagstiftningen. Större mängder avfall som transporteras genom lagliga kanaler skulle leda till optimerade processer, bättre sorteringsmekaniker och bättre avfallskvalitet. Ett rättsligt krav på att stärka inspektionerna skulle också skapa nya arbetstillfällen och undvika att arbetstillfällen flyttas till länder utanför EU.

---

<sup>10</sup> Se även kommissionens meddelande om uppföljningen av samrådet med små och medelstora företag om de tio mest betungande EU-rättsakterna.

Kostnaderna för medlemsstater som saknar lämpliga inspektionssystem (t.ex. system för att anställa personal och modernisera infrastruktur och inspektioner) har bedömts inom ramen för konsekvensbedömningen. Dessa kostnader skulle ligga runt 4 miljoner euro/år för hela EU, men skulle kunna uppvägas av de ekonomiska och sociala fördelarna och/eller finansieras genom indrivna böter. Enligt konsekvensbedömningen skulle de ytterligare inspektioner som krävs vara intjänade även om mindre än 1 % av samtliga årliga inspektioner skulle resultera i genomsnittliga böter.

I konsekvensbedömningen kom man fram till att inspektionsplanering är den viktigaste av de föreslagna lagstiftningsåtgärderna. Den näst viktigaste bidragande faktorn för att lösa detta problem skulle vara en möjlighet för medlemsstaternas behöriga myndigheter att kräva att exportörer som misstänks transportera avfall olagligen lägger fram bevis, så att myndigheterna kan kontrollera om transportererna är lagenliga, och sedan i fallande ordning kontroller av anläggningar i tidigare led och utbildning för myndigheter.

### **3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER**

Artikel 1.3 b i detta förslag ändrar artikel 50 i förordningen om transport av avfall genom att införa krav på planering av inspektioner av avfallstransporter.

Genom artikel 1.3 c införs i artikel 50 en möjlighet för medlemsstaternas behöriga myndigheter att kräva in bevis från misstänkta exportörer av olagligt avfall så att de kan kontrollera om transportererna är lagenliga. Sådan bevisning kan avse huruvida ämnet eller föremålet är "avfall" eller inte, huruvida transporten är avsedd för återvinning eller bortskaffande, eller arten av de specifika metoder och normer för avfallsbehandling som tillämpas vid anläggningen i mottagarlandet, i syfte att bedöma om artikel 49 i förordningen om transport av avfall iakttas.

Artikel 1.2 och 1.4 anpassar förordningen om transport av avfall till artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt i linje med kommissionens åtagande om att se över bestämmelser som hänvisar till det föreskrivande förfarandet med kontroll i varje instrument som den avser att ändra.

I artikel 2 i detta förslag föreskrivs att förordningen ska träda i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* och att den ska tillämpas från och med den [1 January xxxx or 1 July xxxx which ever date occurs first provided this date is at least six months from the entry into force of the Regulation].

### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Ej tillämpligt.

### **5. ÖVRIGT**

Ej tillämpligt.

## Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING****om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,  
 med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,  
 efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,  
 med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>11</sup>,  
 med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>12</sup>,  
 i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
 av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall<sup>13</sup> fastställs krav för transporter av avfall både inom unionen och mellan medlemsstater och tredjeländer för att skydda miljön. Emellertid har brister konstaterats avseende den efterlevnadskontroll och de inspektioner som utförs av medlemsstaternas behöriga myndigheter, vilka bland annat beror på att det saknas tydliga bestämmelser i förordningen om dessa frågor.
- (2) En adekvat planering av inspektioner av avfallstransporter är nödvändig för att fastställa vilken kapacitet som behövs för sådana inspektioner och för att effektivt förhindra olagliga transporter. Bestämmelserna om kontroll av efterlevnad och inspektioner i artikel 50 i förordning (EG) nr 1013/2006 bör därför skärpas i syfte att säkerställa en regelbunden och konsekvent planering av inspektioner. Planeringen bör omfatta en rad nyckelelement, inklusive riskanalyser, strategier, mål, prioriteringar, antal och typer av planerade inspektioner, arbetsfördelning, samarbetsformer mellan myndigheter och bestämmelser om utbildning av inspektörer.
- (3) Det finns olika regler inom unionen när det gäller möjligheten för medlemsstaternas behöriga myndigheter att kräva in bevis från avfallsexportörer för att kunna kontrollera om transporter är lagenliga. Sådan bevisning kan avse huruvida ämnet eller föremålet är "avfall" i den mening som avses i förordning (EG) nr 1013/2006 eller huruvida avfallet kommer att transporteras till miljöriktiga anläggningar i enlighet med artikel 49 i förordningen. Artikel 50 i förordningen bör därför föreskriva en möjlighet för medlemsstaternas behöriga myndigheter att kräva att exportörer som misstänks transportera avfall olagligen lägger fram bevis, så att myndigheterna kan kontrollera om transporterna är lagenliga.

<sup>11</sup> EUT C., s..

<sup>12</sup> EUT C., s..

<sup>13</sup> EUT L 190, 12.7.2006, s. 1.

- (4) Olagliga avfallstransporter härrör ofta från okontrollerade anläggningar för insamling, lagring och sortering. Inspektionskrav bör därför införas för sådana avfallsanläggningar.
- (5) Som en följd av ikraftträdandet av Lissabonfördraget bör de befogenheter som ges till kommissionen enligt förordning (EG) nr 1013/2006 anpassas till artikel 290 i fördraget.
- (6) Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget bör delegeras till kommissionen i syfte att anta tekniska och organisatoriska krav för det praktiska genomförandet av informationsutbyte på elektronisk väg. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå.
- (7) Kommissionen bör då den förbereder och utarbetar delegerade akter se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (8) Kommissionen får anta riktlinjer för tillämpningen av artikel 12.1 g i förordningen, riktlinjer för tillämpningen av artikel 15 i förordningen, riktlinjer för samarbetet mellan de behöriga myndigheterna i fråga om olagliga transporter, ytterligare riktlinjer för vilka språk som ska användas och ytterligare klarläggande av förfaranderegler i avdelning II i förordningen vad avser deras tillämpning på export, import och transitering av avfall från, till och genom gemenskapen.
- (9) Förordning (EG) nr 1013/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (10) Denna förordning bör tillämpas från och med den 1 januari [xxxx] eller 1 juli [xxxx] beroende på vilket datum som inträffar först, förutsatt att minst sex månader gått sedan det att förordningen trädde i kraft, för att medlemsstaterna och företagen ska få tillräckligt med tid att förbereda tillämpningen av de åtgärder som krävs enligt artikel 50 i förordningen.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

Förordning (EG) nr 1013/2006 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande punkt läggas till som punkt 36:

”36. återanvändning: varje förfarande som innebär att produkter eller komponenter som inte är avfall återanvänds i samma syfte som de ursprungligen var avsedda för.”

2. I artikel 26 ska följande punkt läggas till som punkt 5:

”5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 59 med avseende på tekniska och organisatoriska krav för det praktiska genomförandet av informationsutbyte på elektronisk väg när det gäller översändande av dokumentation och information.”

3. Artikel 50 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. För att säkerställa efterlevnaden av denna förordning ska medlemsstaterna bland annat besluta om inspektioner av inrättningar och företag i enlighet med artikel 34 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19



november 2008 om avfall<sup>14</sup> och stickprovskontroller av avfallstransporter eller av avfallets återvinning eller bortskaffande.”

b) Följande punkt ska införas som punkt 2a:

”2a. Medlemsstaterna ska se till att deras behöriga myndigheter fastställer planer för inspektioner som syftar till att kontrollera efterlevnaden av denna förordning. Planerna ska omfatta hela den berörda medlemsstatens geografiska område och ska tillämpas på alla inspektioner av avfallstransporter som utförs i enlighet med punkt 2, inbegripet inspektioner av inrättningar och företag, väg- och järnvägstransporter och sändningar i hamnar. Planerna ska innefatta följande:

- (a) Strategi och mål för inspektioner av avfallstransporter som hänvisar till nödvändiga mänskliga, finansiella och andra resurser.
- (b) En riskbedömning som omfattar särskilda avfallsflöden och källor till olagliga transporter, och som beaktar informationsbaserade uppgifter, såsom polisutredningar och analyser av brottslig verksamhet.
- (c) Prioriteringar och en beskrivning av hur dessa prioriteringar har valts, baserat på strategier, mål och riskbedömning.
- (d) Information om antal och typ av planerade inspektioner som avser avfallsanläggningar, väg- och järnvägstransporter och sändningar i hamnar.
- (e) En arbetsfördelning mellan alla myndigheter som är involverade i inspektioner av avfallstransporter.
- (f) Metoder för samarbete mellan olika myndigheter som deltar i inspektioner.
- (g) En bedömning av behovet av utbildning för inspektörer i tekniska eller rättsliga frågor som rör avfallshantering och avfallstransporter och bestämmelser om regelbundna utbildningsprogram.

Planerna ska ses över minst en gång per år och vid behov uppdateras. Översynen ska innehålla en bedömning av i vilken utsträckning planernas mål och andra aspekter har genomförts.

Planerna ska offentliggöras av den behöriga myndigheten i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/4/EG av den 28 januari 2003 om allmänhetens tillgång till miljöinformation<sup>15</sup>.”

c) Följande punkter ska införas som punkterna 4a och 4b:

- ”4a. För att säkerställa att en transport inte innehåller avfall i den mening som avses i artikel 2.1 får den behöriga myndigheten
- i) kontrollera att transporten på lämpligt sätt är skyddad mot skador under transport, lastning och lossning, och
  - ii) om olaglig transport misstänks, kräva att den person som ansvarar för transporten lämnar en kopia av fakturan och avtalet om försäljning eller överföring av äganderätten till ämnet eller föremålet, där det anges att det

<sup>14</sup> EUT L 312, 22.11.2008, s. 3.

<sup>15</sup> EUT L 41, 14.2.2003, s. 26.

är avsett för återanvändning i den mening som avses i artikel 2.36, och visar att det är fullt fungerande.

- 4b. För att förvissa sig om att en transport är avsedd för återvinning som är förenlig med artikel 49 får den behöriga myndigheten, om olaglig transport misstänks, kräva att den person som ansvarar för transporten lämnar in ett avtal, brev eller annat dokument som undertecknats av återvinningsanläggningen och som anger vilka metoder, tekniker och normer för avfallsbehandling som tillämpas av återvinningsanläggningen i mottagarlandet.”

4. Artiklarna 59 och 59a ska ersättas med följande:

#### ”Artikel 59

##### Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 26.5 ska ges till kommissionen tills vidare från och med dagen för ikraftträdandet av denna förordning.
3. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 26.5 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artikel 26.5 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### Artikel 59a

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 39 i direktiv 2008/98/EG.

Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”

#### Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den ska tillämpas från och med den [1 January xxxx or 1 July xxxx which ever date occurs first provided this date is at least six months from the entry into force of the Regulation].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

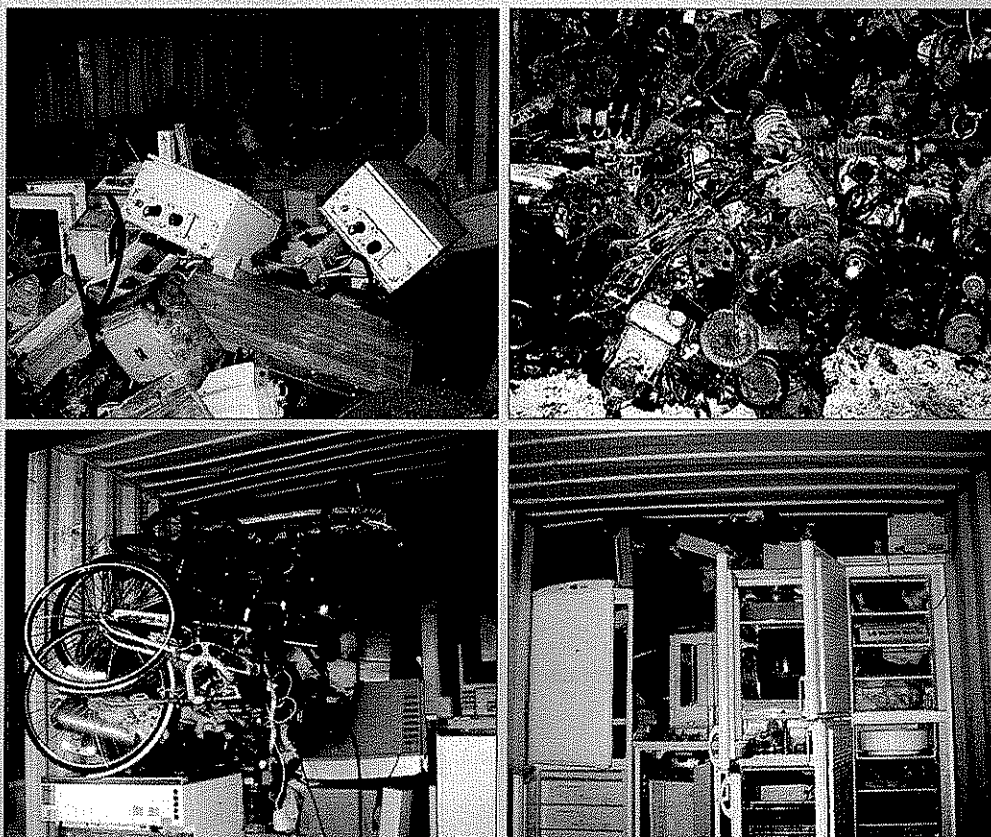




LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

# Gränsöverskridande avfallstransporter

Förslag till koncentration av länsstyrelsernas  
tillsynsansvar, regeringsuppdrag 2011



## Sammanfattning

---

Gränsöverskridande avfallstransporter regleras främst genom EG-förordning 1013/2006 om transport av avfall (avfallstransportförordningen). I förordningen beskrivs vilka regler som gäller för införsel och utförsel och import och export av avfall. Avfallstransportförordningen gäller som svensk lagstiftning.

Länsstyrelserna har enligt 2 kapitlet 28 § Tillsynsförordning (2011:13) ansvaret för tillsynen över de avfallstransporter som omfattas av EG-förordningen. Kommunen har enligt 26 kapitlet 3 § miljöbalken tillsynsansvaret för 15 kapitlet miljöbalken. Det innebär att de även har en viss tillsyn på gränsöverskridande avfallstransporter.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag om koncentration av länsstyrelsernas ansvar för tillsynen över gränsöverskridande avfallstransporter. Uppdraget ska genomföras efter samråd med Tullverket och övriga länsstyrelser och redovisas till regeringen (Miljödepartementet) senast den 31 oktober 2011.

För att få en effektivare tillsyn bedömer utredningen att det bör vara ett fåtal tillsynsmyndigheter som arbetar med denna tillsyn. Vidare krävs ett nära samarbete mellan länsstyrelserna, Tullverket, Kustbevakningen, Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och kommunerna. En stor del av arbetet med gränsöverskridande avfallstransporter består i att få till stånd fungerande samverkan med nämnda myndigheter.

### *Förslag till koncentration*

Utredningen föreslår att tillsynsansvaret över EG förordning 1013/2006 för tillsyn i hamnar och vid gränsövergångar och över den av Tullverket initierade tillsynen utanför hamnområden, bör ligga på följande länsstyrelser:

Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen i Skåne län

De flesta av de största hamnarna i Sverige efter hanterad godsmängd ligger inom fyra av dessa fem län. I Norrbottens län finns ingen stor hamn men däremot flera stora gränsövergångar. Stora gränsövergångar finns även i Skåne och Västra Götalands län. Eftersom det oftast är inom och i närheten av de största hamnarna samt vid de största gränsövergångarna, som de flesta illegala gränsöverskridande avfallstransporter hittills stoppats har detta till viss del fått styra valet av de utvalda ansvariga länen. De fem föreslagna länsstyrelserna är de som får anses ha skaffat sig en hel del erfarenhet och kunskap i frågor rörande gränsöverskridande avfallstransporter genom att de har arbetat med sådan tillsyn.

De fem ansvariga länsstyrelserna bör även utöva tillsyn vid hamn- och gränsövergångar samt vid den av Tullverket initierade tillsynen utanför hamnområden förutom i sina egna län även i övriga län enligt föreslagen regional indelning.

### *Regionindelning*

<b>Omfattar länen</b>	<b>Ansvarig länsstyrelse</b>
Norrbottnen, Västerbottnen	Länsstyrelsen i Norrbottens län
Gävleborg, Dalarna, Jämtland, Västernorrland	Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Stockholm, Uppsala, Södermanland, Örebro, Västmanland, Östergötland, Gotland	Länsstyrelsen i Stockholms län
Västra Götaland, Halland, Jönköping, Värmland	Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Skåne, Kalmar, Blekinge, Kronoberg	Länsstyrelsen i Skåne län

### *Tillsyn initierad av Tullverket*

Tillsyn i samverkan med Tullverket kan ske i hamnar, utanför hamnar där godset befinner sig samt vid gränsövergångar till icke EU-land. Den av Tullverket initierade tillsynen innebär att Tullverket selekterar fram kontrollobjekt för export till icke EU-land. Det är sedan Länsstyrelsen som tillsynsmyndighet som avgör om avfallet är en tillåten export eller inte.

### *Övriga länsstyrelser roll*

Utredningen föreslår även att samtliga 21 länsstyrelser även fortsättningsvis ska ha kvar den övriga tillsynen över gränsöverskridande avfallstransporter som regleras i EG-förordning 1013/2006 och som berör länsstyrelsen som tillsynsmyndighet. Det innebär bland annat att samtliga länsstyrelser har tillsyn över sina egna tillsynsobjekt som t.ex. exporterar eller importerar avfall.

Vad gäller kontroller av gränsöverskridande avfallstransporter på väg och järnväg (dock ej vid hamnar, gränsövergångar och den av Tullverkets initierade tillsynen) föreslås att alla 21 länsstyrelserna som tidigare har kvar sitt tillsynsansvar.

Länsstyrelserna bör även ges tillsynsansvar att kontrollera inrikes avfallstransporter eftersom även sådana olagliga transporter kan påträffas vid tillsyn över gränsöverskridande avfallstransporter. Idag har kommunerna ensamt tillsynsansvar över inrikes avfallstransporter.

### *Resurser*

Utredningen föreslår att resurser avsätts för denna tillsyn och att dessa fördelas på de fem län som får tillsynsansvaret. Förutom för personalkostnader behöver även resurser avsättas för transporter och utrustning etc., samt i en särskild pott även medel för omhändertagande av avfall.

### *Samordning/Vägledning*

Var och en av de fem utvalda länsstyrelserna i Norrbotten, Gävleborg, Stockholm, Västra Götaland och Skåne län bör få ett uttalat ansvar att informera och vägleda de länsstyrelser och kommuner som ligger inom respektive läns ansvarsområde enligt den föreslagna regionala indelningen vad gäller frågor om tillsyn över

gränsöverskridande avfallstransporter. De fem föreslagna länsstyrelserna bör även få rollen att samordna tillsynen och tillsynsvägleda mellan de olika myndigheterna som berörs inom respektive region och därutöver fungera som en länk mellan den nationella samverkansgruppen, länsstyrelserna och de lokala tillsynsmyndigheterna.

#### *Behov av ytterligare insatser*

För att effektivisera tillsynen över gränsöverskridande avfallstransporter inom landet behöver, förutom att koncentrera tillsynen över hamnar och gränsövergångar, en rad ytterligare åtgärder vidtas. Det rör bl. a tillsynsansvar, resurser och bemyndiganden för berörda myndigheter.

I utredningen har en del av dessa behov identifierats. Det ligger dock utanför denna utrednings uppdrag att vidare utreda dessa frågor varför de enbart redovisas under avsnitt 6.1.4.