



Nabotjek af praksis vedrørende Transport- forordningen og klassificering af affald

Udgiver: Miljøstyrelsen

Redaktion: Copenhagen Ressource Institute

ISBN: 978-87-93614-15-4

Miljøstyrelsen vil, når lejligheden gives, offentliggøre rapporter og indlæg vedrørende forsknings- og udviklingsprojekter inden for miljøsektoren, finansieret af Miljøstyrelsens undersøgelsesbevilling. Det skal bemærkes, at en sådan offentliggørelse ikke nødvendigvis betyder, at det pågældende indlæg giver udtryk for Miljøstyrelsens synspunkter. Offentliggørelsen betyder imidlertid, at Miljøstyrelsen finder, at indholdet udgør et væsentligt indlæg i debatten omkring den danske miljøpolitik.

Må citeres med kildeangivelse

Indhold

Resumé	4
Summary	5
1. Introduktion	6
1.1 Baggrund og kontekst	6
1.2 Formål	7
1.3 Fremgangsmåde	7
1.3.1 Indsamling af viden	7
1.3.2 Interviews af myndigheder i Sverige og Tyskland	8
2. Klassificering af affald	9
2.1 Danmark	9
2.2 Sverige	9
2.3 Tyskland	10
3. Transportforordningen	11
3.1 Indledning	11
3.1.1 Grøn-listet affald	12
3.2 Behandling af anmeldelser	13
3.3 Rapportering om overførsler	14
3.4 Tilsyn og kontrol med overførsler	14
4. Praxis ved klassificering	15
4.1 Klassificering af grøn-listet affald	15
4.2 Sverige	16
4.2.1 Lovgivning	16
4.2.2 Myndighedsstruktur	16
4.2.3 Grøn-listet affald til nyttiggørelse	16
4.3 Tyskland	17
4.3.1 Lovgivning	17
4.3.2 Myndighedsstruktur	17
4.3.3 Grøn-listet affald til nyttiggørelse	18
4.4 Specifikke fraktioner	18
4.5 Opsummering	21
5. Praxis vedrørende ændringer i ansøgninger	22
5.1 Opsummering	24
6. Rapportering af overtrædelser	25
7. Sammenfatning	27
Litteraturliste	28
Bilag 1. Fakta-ark for Danmark	30
Bilag 2. Fakta-ark for Sverige	33
Bilag 3. Fakta-ark for Tyskland	36
Bilag 4. Interviews	39
Bilag 5. Grænseværdier	53

Resumé

Denne rapport præsenterer resultatet af en kortlægning, gennem et såkaldt nabotjek, af hvorledes myndighederne i Tyskland og Sverige arbejder med klassificering af affald generelt, samt med overførsel af grøn-listet affald mellem EU-lande og behandling af ansøgninger om overførsel af affald i medfør af Transportforordningen.

Til brug for undersøgelse er der foretaget en screening af dokumenter udarbejdet af eller for EU-Kommissionen (DG Miljø og Eurostat). Med henblik på at få et indblik i myndighedernes praksis på området i Tyskland og Sverige, er der gennemført interviews med udvalgte personer på centralt og decentralt niveau.

Undersøgelsen viser, at de problemstillinger, der arbejdes med i regi af Task Force for øget ressourceeffektivitet (TØR) omkring 'import/eksport af affald' også optager myndighederne i andre EU-lande, i varierende omfang.

EU-lovgivning på affaldsområdet er kompleks og kan opleves som kompliceret og uigennemskuelig. Dertil kommer at EU-direktiver bliver implementeret i medlemslandene gennem vedtagelse af national lovgivning. Direktiverne er ofte udformet således at der er mulighed for at lave nationale bestemmelser. Derfor kan det forekomme forskelle EU-landene imellem.

Transportforordningen udgør det fælles regelgrundlag for import/eksport af affald. Den omfatter alle typer af affald, farligt og ikke-farligt, såvel som overførsel inden for og uden for EU og har til formål at sikre at overførsel af affald mellem lande sker på en miljømæssig forsvarlig måde.

I og med at forordningen har direkte retsvirkning i alle medlemsstater og altså ikke skal implementeres, er regler for import/eksport af affald de samme i alle EU-lande. Derfor må eventuelle forskelle i beslutninger truffet af landenes myndigheder bero på en fortolkning af teksten eller en forskellig vurdering.

I denne undersøgelse har der været fokus på hvorledes andre landes myndigheder klassificerer affald med henblik på at sikre at affaldet overføres efter reglerne. Den viser, at de vanskeligheder som bl.a. virksomheder oplever delvis beror på, at det er yderst svært at udforme beskrivelser af affald præcist således, at alle involverede parter er enige i klassificeringen. Derudover vil en beslutning om klassificering ofte blive foretaget af tilsynspersonale, og dermed bero på et element af subjektivitet i den konkrete sag.

I erkendelse heraf arbejder mange landes centrale og decentrale myndigheder med mange redskaber for at kunne bistå virksomheder med at klassificere affald. Det drejer sig især om vejledninger med konkrete eksempler og information via hjemmesider.

Summary

This report presents the result of a neighbour check – a mapping exercise detailing how Swedish and German authorities handle the classification of waste – with particular focus on the transfer of green-listed wastes between EU countries and the application process for such transfers under the Waste Shipment Regulation.

The mapping is based on documents produced for or by the EU Commission (DG Environment and Eurostat), while the practices in Sweden and Germany were explored by interviewing the people responsible for managing the process at the national and regional level.

The investigation revealed that the problems related to the import and export of waste that are being addressed by the Danish Task Force for increased resource efficiency (TØR) are also, to varying degrees, being addressed in other EU countries.

EU waste regulation is complex and difficult for case workers to implement on the ground. On top of this, EU waste regulation that is defined by EU-Directives must be specifically implemented in national regulation, which often allows for different implementation mechanisms and hence differences between countries' national waste legislation.

The Waste Shipment Regulation creates a common set of rules for the import and export of waste. It encompasses all waste types – both hazardous and non-hazardous – and transport between EU countries and to and from countries outside the EU. It aims to ensure that waste shipments take place in an environmentally responsible way.

The waste shipment regulation is applicable in all EU countries – it does not require a transposition into national law. Hence, the rules are the same for all EU countries. This means that differences in decisions taken by national authorities stem from differences in interpretation of the text or from different evaluations in practice.

This project focuses on how authorities in Sweden and Germany classify waste in compliance with the waste shipment regulation. It is evident that the difficulties which companies report stem from the difficulty in forming a description of waste to be transported that all parties can agree upon. Further, the final classification of a waste to be transferred is often taken by staff at the competent authorities, introducing an element of subjectivity into specific cases.

To address the classification problem, the authorities in many countries use a range of tools to help companies correctly classify their waste. These tools often take the form of guidelines containing concrete examples for each classification, coupled with online support and further information.

1. Introduktion

Danske virksomheder og andre aktører inden for affaldsområdet vurderer at administrationen af Transportforordningen i Danmark er strengere end i andre lande. Det gælder bl.a. i forhold til procedurer for opnåelse af tilladelse til import/eksport af affald, og i forhold til klassificering af affald.

Regeringen har nedsat en *Task Force for øget Ressourceeffektivitet*¹ med repræsentation af Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen med henblik på at afdække barriererne for virksomheders ressourceeffektivitet og komme med forslag til konkrete løsninger.

Der er igangsat en række arbejdsplaner, blandt andet om 'import/eksport af affald' og 'affaldsdefinition, affaldshierarki og end-of-waste'. Der er ligeledes identificeret tre indsatsområder: 1) analyse af national praksis og implementering, 2) bedre service, vejledning og information samt 3) identifikation af reguleringsmæssige barrierer og påvirkning af reglerne på EU niveau.

I denne rapport, udarbejdet af Copenhagen Resource Institute på opdrag af Miljøstyrelsen, præsenteres resultatet af en kortlægning af hvorledes myndighederne i Tyskland og Sverige har tilrettelagt arbejdet med overførsel af grøn-listet affald mellem EU-lande og behandling af ansøgninger om overførsel af affald i medfør af Transportforordningen.

1.1 Baggrund og kontekst

Transportforordningen har til formål at sikre, at overførsel af affald mellem lande sker på en miljømæssig forsvarlig måde. Den omfatter alle typer af affald, farligt og ikke-farligt, og overførsel inden for og uden for EU.

Affaldslovgivningen i EU har et miljøpolitisk sigte der også omfatter en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet. De politiske målsætninger på affaldsområdet har således over de senere år ændret sig fra at udelukke at fokusere på miljøbeskyttelse til også at omfatte en bedre ressource-udnyttelse.

Denne ændring har imidlertid også betydet, at visse dele af den europæiske og internationale lovgivning på visse punkter kan udgøre en barriere for en udvikling mod en mere cirkulær økonomi, hvor affald bliver behandlet som en ressource.

Dertil kommer at bindende målsætninger om øget genanvendelse over de sidste 15-20 år af visse typer affald (bl.a. emballager) har ført til stigende mængder materiale til behandling. I begyndelsen var der ikke etableret tilstrækkelig infrastruktur til behandling i Europa, hvorfor en meget stor del blev eksporteret ud af EU, godt hjulpet af stigende priser på bl.a. metal, papir og plast i de hurtigvoksende økonomier, bl.a. Kina og Indien.

I de senere år er fokus imidlertid rettet mod at sikre, at materialer bliver inden for EU's grænser og udnyttes i europæisk industri som sekundære råvarer². EU-Kommissionen har i sin meddelelse om den cirkulære økonomi understreget vigtigheden af, at europæisk lovgivning og politikker understøtter ambitionen om en bedre udnyttelse af værdier i affaldet og at administrative

¹ <https://groenomstilling.erhvervsstyrelsen.dk/task-force-oeget-ressourceeffektivitet>

² Råstofinitiativet. Meddelelse fra Kommissionen. Kom (2008) 699 endelig.

og lovgivningsmæssige barrierer skal fjernes. OECD's beslutning³ i 2001 om at lette administrationen af internationale overførsler af affald til nyttiggørelse skal også ses i dette perspektiv.

EU-Kommissionen er opmærksom på disse problemstillinger, og de bliver løbende drøftet i regi af samarbejdet mellem EU-landenes kompetente myndigheder⁴. Senest i september 2016 hvor Kommissionen⁵ opfordrede medlemslandene til at betragte 'Chapeauen'⁶ i bilag III i Transportforordningen, som kan give anledning til forskellig klassificering af den samme type affald.

Ligeledes har Kommissionen fået gennemført et omfattende studie⁷, der belyser hele lovkomplekset om affald, herunder også Transportforordningen. I rapporten præsenteres en række cases der illustrerer problemets karakter, og forslag til hvorledes de kan løses. Kommissionen har ikke nogen officiel holdning til anbefalingerne i rapporten, men har peget på mulige 'praktiske løsninger', især på kort sigt, på de problemer, som medlemslandenes myndigheder og erhvervsliv oplever. Kommissionen opfordrer også til en øget bilateral kontakt imellem de EU-lande, hvor myndigheder og/eller virksomheder har konstateret problemer, som evt. vil kunne løses på dette niveau.

Miljøstyrelsen deltager aktivt i de drøftelser, der foregår i europæisk regi, og bidrager løbende med forslag til praktiske løsninger på de problemstillinger som virksomheder i branchen oplever, inden for rammerne af den eksisterende lovgivning.

1.2 Formål

Det specifikke formål med denne undersøgelse er at indsamle viden om

- Praksis vedrørende klassificering af affald til nyttiggørelse (grøn-listet eller anmeldepligtigt ved import/eksport) med fokus på plast og metal.
- Praksis vedrørende administration af ændringer i en anmeldelse, efter godkendelse af import/eksport af orange-listet og u-listet affald.
- Organisering af klassificeringsopgaven.

1.3 Fremgangsmåde

1.3.1 Indsamling af viden

Problemstillingen vedrørende klassificering af affald ifm. import/eksport er også identificeret af andre landes myndigheder og EU-Kommissionen. Der findes således en række studier, vejledninger og hjemmesider udarbejdet af nationale myndigheder, ligesom også EU-Kommissionen har taget initiativ til udveksling af information i kredsen af 'Waste Shipment Correspondents'. Litteraturlisten indeholder oplysninger om studier og andet materiale, der har dannet grundlag for nærværende rapport.

³ Decision of the Council concerning the Control of Transboundary Movements of Wastes Destined for Recovery Operations; 14 June 2001 – C(2001)107/Final.

⁴ EU Waste Shipments Correspondents.

⁵ Meeting of the EU Waste Shipment Correspondents; Regulation (EC) No 1013/2006 on shipments of waste. Report from meeting held on 12 September 2016.

⁶ EU jargon for en indledning. I dette tilfælde en indledende tekst til Bilag III i Transportforordningen.

⁷ The efficient functioning of waste markets in the European Union. EU-Kommissionen, 2015.

1.3.2 Interviews af myndigheder i Sverige og Tyskland

For at opnå en dybere indsigt i praksis i udlandet, er der indhentet oplysninger via telefoninterviews, på grundlag af et spørgeskema (Bilag 1). Miljøstyrelsen har peget på at undersøgelse skal omfatte Sverige og Tyskland, idet disse 2 lande formodes at være de største modtagere af grøn-listet affald til nyttiggørelse i EU. Der er udvalgt tre Länder (Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen og Sachsen-Anhalt) i Tyskland og 2 Län (Skåne og Halland) i Sverige.

I og med at klassificering af affald og behandling af anmeldelser af transport over landegrænser sker på forskellige niveauer er der foretaget interviews af myndigheder/personer, der behandler ansøgninger og fører tilsyn med transporter, herunder at klassificeringen er korrekt.

Interview-metoden har fordele og ulemper. Den giver mulighed for at opnå en mere detaljeret indsigt i, hvorledes praksis er og en bedre forståelse for rationalet bag. I denne undersøgelse kan det have den ulempe at respondenter giver et svar, som er korrekt i forhold til lovtæksten og officielle vejledninger, men ikke reflekterer praksis.

Det meget lille antal respondenter gør at det ikke er muligt at generalisere omkring praksis på området i Tyskland og Sverige. Det er imidlertid forfatterens vurdering at de oplysninger og især vurderinger, der er modtaget kan anvendes til formålet. Alle respondenter har accepteret, at deres besvarelse af spørgeskemaet bliver vedlagt rapporten.

2. Klassificering af affald

2.1 Danmark

Det første led i en klassificering består i en vurdering af om et materiale, stof eller genstand er affald eller ej. Såfremt det vurderes at være affald vil næste led bestå i at bestemme hvilken type (farligt affald, emballageaffald, egnet til materialenyttiggørelse, forbrændingsegnet eller deponeringsegnet).

I medfør af dansk lovgivning er ansvaret for klassificering henlagt til kommunerne. Kommunens klassificering skal ske i overensstemmelse med affaldshierarkiet:

- Forberedelse med henblik på genbrug
- Genanvendelse
- Anden nyttiggørelse
- Bortskaffelse

Affaldsproducerende virksomheder er forpligtet til at kildesortere deres affald⁸. Såfremt en virksomhed kan godtgøre at affaldet kan nyttiggøres, skal kommunen klassificere affaldet som 'kildesorteret erhvervsaffald egnet til materialenyttiggørelse' ('genanvendeligt erhvervsaffald'). Dette gælder også sammenblandinger af affald til materialenyttiggørelse, hvis det kan dokumenteres, at sammenblandingen ikke forringer materialenyttiggørelsen af hvert enkelt materiale.

Kommunen kan således kun klassificere affald som forbrændings- eller deponeringsegnet, hvis det ikke kan materialenyttiggøres. Kommunens beslutning om klassificering kan ikke ankes.

Der er udarbejdet en række vejledninger til brug for virksomhederne og kommunernes arbejde: Vejledning om brug af bilag 2 til Affaldsbekendtgørelsen og Vejledning i farligt affald.

2.2 Sverige

Affaldslovgivningen i Sverige er i udstrakt grad baseret på princippet om producentansvar. Det betyder at meget genanvendeligt affald (f.eks. emballager) indsamles af virksomheder og materialenyttiggøres i Sverige. Kommunerne er ansvarlige for håndtering af husholdningsaffald og erhvervsaffald, som ikke er klassificeret som farligt.

Klassificering af affald er som udgangspunkt virksomhedernes opgave, idet det generelle synspunkt at 'alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för at skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet (Miljöbalken kap.2 §2).

Tilsynsmyndigheden mener ikke, at det falder inden for deres arbejdsområde at lave klassificering og vil derfor på anmodning om bistand, henvise til eksperter og/eller konsulenter. Såfremt en virksomhed er i tvivl om en klassificering i forbindelse med import/eksport kan den rette henvendelse til Länsstyrelsen.

⁸ I visse tilfælde gælder dette krav ikke for bygge- og anlægsaffald og fødevarer i originalemballage

2.3 Tyskland

På affaldsområdet har man på nationalt niveau vedtaget en 'Kreislaufwirtschaftsgesetz' (KrWG) = *Lov om affaldshåndtering*, der bl.a. implementerer EU's affaldsdirektiver. Det er suppleret med en række forordninger. KrWG komplementeres med affaldslove på delstatsniveau. Kommunerne er udførende og vedtager udelukkende regulativer som i Danmark. Det kan variere fra delstat til delstat, hvorledes kommunens rolle er. Umweltbundesamt (UBA - *den nationale miljøstyrelse*) fungerer i vid udstrækning som den danske Miljøstyrelse.

Generel klassificering i Tyskland sker efter den europæiske affaldsliste, som er implementeret i tysk lov via 'Abfallverzeichnisverordnung' (AVV) = *Bekendtgørelse om affaldsliste*. Virksomhederne klassificerer selv, men skal som i Danmark følge affaldshierarkiet.

Tysk affaldslovgivning anvender i høj grad princippet om producentansvar og har specialordning omkring emballager: **Duales System Deutschland** med mærket "Der Grüne Punkt" står for indsamling og genvinding af brugt emballage i Tyskland.

3. Transportforordningen

3.1 Indledning

Transportforordningen er en EU forordning, der sammenfatter gældende regler i Basel Konventionen og OECD's beslutning om kontrol med grænseoverskridende overførsel af affald bestemt til nyttiggørelse. Den omfatter alle typer af affald, farligt og ikke-farligt, såvel som overførsel inden for og uden for EU og har til formål at sikre at overførsel af affald mellem lande sker på en miljømæssig forsvarlig måde. Forordningen bliver løbende revideret bl.a. med henblik på at sikre at den seneste teknologiske udvikling og praksis er reflekteret.

En EU-forordning har direkte retsvirkning i alle medlemsstater fra ikrafttrædelsestids-punktet. Retsaktens ordlyd er således den samme i alle EU-lande.

Transportforordningen

The Waste Shipment Regulation nr. 1013/2006 (Transportforordningen) er en EU forordning, der sammenfatter gældende regler i Basel-Konventionen og OECD-beslutningen C (2001)107/FINAL om kontrol med grænseoverskridende overførsel af affald bestemt til nyttiggørelse.

I medfør af Rådets Forordning nr. 660/2014 skal Kommissionen foranledige en evaluering af Transportforordningen og evt. fremsætte forslag om ændringer til den inden 31. december 2020. EU-Kommissionen vil igangsætte evalueringen i begyndelsen af 2017 og vil have en færdig rapport herom medio 2018, hvorefter arbejdet med en revision kan påbegyndes.

Der er to kontrolprocedurer ved overførsel af affald:

- De generelle informationskrav i artikel 18, der gælder for overførsel af affald til nyttiggørelse, opført på i bilag III, IIIA og IIIB (grøn-listet).
- Proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke ved andre typer overførsel af affald, herunder bl.a. grøn-listet affald til bortskaffelse, bilag IV (orange liste) og affald som ikke er opført på nogen liste (u-listet).

Bilagene til Transportforordningen bliver løbende revideret for at reflektere den nyeste viden om affald, herunder den teknologiske udvikling inden for behandling. Proceduren for herfor fremgår af artikel 58.

Derudover er det muligt at ændre bestemmelser i Transportforordningen, via Rådsbeslutninger. I 2014 vedtog Rådet således en række ændringer vedrørende tilsyn, bl.a. begrundet i at der er konstateret forskelle og mangler i forbindelse med håndhævelse og de inspektioner (tilsyn), som udføres af de myndigheder, der er involveret i inspektioner i medlemslandene.

Der er indført nye bestemmelser med minimumskrav til inspektion med fokus på problematiske strømme (farligt affald og affald, der på ulovlig vis sendes til deponering eller behandling 'under standard'). Alle EU-lande skal have udarbejdet en tilsynsplan inden 2017.

Transportforordningens artikel 3 beskriver kriterierne for hvorvidt affald skal overføres efter proceduren om generel information eller efter reglerne om forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke (notifikation). Disse kriterier omfatter både karakteristika ved affaldet og dets behandling. Alt affald til bortskaffelse skal følge proceduren for forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, uanset type og egenskaber.

3.1.1 Grøn-listet affald

Affald til nyttiggørelse, der er opført på bilag III, IIIA og IIIB betegnes som 'grøn-listet' og kan overføres efter de generelle informationskrav i artikel 18 (Bilag VII-procedure).

Derudover kan 'blandinger af affald', der ikke henhører under en enkelt indgang i bilag III overføres under proceduren i artikel 18, såfremt dets sammensætning ikke har en negativ indvirkning på miljøet og forudsat at sådanne blandinger er anført i bilag IIIA i overensstemmelse med artikel 58 (omfatter ændringer i bilag).

Der sker løbende revision af bilag, i medfør af beslutninger taget i regi af Basel Konvention og for at tilpasse 'indgangene' i bilagene til den type affald, der genereres. Sådanne ændringer gælder i alle EU-landene på et fælles fastsat tidspunkt og de nationale, kompetente myndigheder skal meddele sådanne ændringer offentligt.

Uanset om affald er opført på bilag III kan det **ikke** overføres efter reglerne om generel informationskrav med mindre det også opfylder en række betingelser. Denne tekst refereres til som 'Chapeauen' til bilag III.

Bilag III - Liste over affald, der er omfattet af de generelle oplysningskrav i art. 18 ('Grøn' liste)

Chapeau:

Uanset om affald står på denne liste eller er, må det ikke underlægges de generelle oplysningskrav i artikel 18, hvis det er forurenat med andre materialer i en sådan udstrækning

- a) at de risici, der er forbundet med affaldet, når der henses til farlighedsegenskaberne i bilag III til direktiv 91/689/EØF med senere ændringer, er så meget større, at det bør behandles efter proceduren med skriftlig forhåndsanmeldelse og samtykke, eller
- b) at genvinding af affaldet på en miljømæssig forsvarlig måde forhindres.

Det betyder, at for at kunne foretage en korrekt klassificering af affald, skal virksomheder, der forestår grænseoverskridende transport af affald til nyttiggørelse i et andet EU-land, dels foretage en vurdering med hensyn til om affaldet svarer til en indgang på bilag III, eller er 'blandet affald' som beskrevet i artikel 3, stk. 2 b (med løbende revisioner). Derudover skal det vurderes om affaldet, selv om det er opført på nævnte bilag, også overholder bestemmelserne anført på bilag III (Chapeauen).

Selv om det er tilstræbt at lave et klart regelsæt, så viser erfaringen fra Danmark og andre lande i EU, at bestemmelserne bliver fortolket forskelligt. Det drejer sig især om vurderingen af affaldets 'renhed', altså en vurdering af om bestemmelserne i Chapeauen er overholdt. Derfor har flere lande foretaget en vurdering af, hvad der kan accepteres administrativt som uren-

der i forskellige typer affald (papir, plast, metal), som en procentsats i forhold til volumen eller vægt. Nogle lande, heriblandt Danmark, har endvidere lave ikke-bindende vejledninger som en service til virksomhederne i deres klassificeringsarbejde.

Sådanne initiativer kan medvirke til at harmonisere klassificering inden for landets grænser, men da de ikke er bindende for andre landes myndigheder vil det betyde, at hvad ét lands myndighed vil acceptere som grøn-listet affald ikke nødvendigvis vil blive vurderet på samme måde i et andet. Ligeledes kan det forekomme at ét lands myndighed anlægger en anden vurdering, på basis af en fortolkning af Transportforordningen, medens andre landes myndigheder kan acceptere flere urenheder.

I den sammenhæng skal det erindres, at der i mange lande er et ønske om at mindske den administrative byrde for erhvervslivet, og at EU-Kommissionen (og EU-landene) har et ønske om at der skabes et 'marked' for nyttiggørelse af affald.

3.2 Behandling af anmeldelser

Såfremt en virksomhed har til hensigt at overføre affald, der i henhold til Transportforordningen er underlagt proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke, jf. artikel 3 stk. 1 og 5, skal der ansøges herom ved at udfylde en formular (Bilag IA). En transport må ikke gennemføres før end tilladelsen foreligger og skal foretages inden for en nærmere angiven frist.

Artikel 17 i forordningen indeholder bestemmelser om hvornår ændringer i den oprindelige ansøgning fordrer en ny anmeldelse, jf. nedenstående boks. Der refereres til 'vigtige' ændringer og om de kræver fornyet kontakt og accept af andre landes myndigheder.

Artikel 17 - Ændringer i overførslen efter samtykke

- 1) Hvis der sker vigtige ændringer af detaljerne og/eller betingelserne vedrørende en overførsel, hvortil der er givet samtykke, herunder ændringer af den planlagte affaldsmængde, rute, ruteføring. Forsendelsesdato eller transportvirksomhed, underretter anmelderen øjeblikkelig de berørte kompetente myndigheder og modtageren om muligt inden overførselens start.
- 2) Der foretages i så tilfælde en ny anmeldelse, med mindre alle berørte kompetente myndigheder finder, at de pågældende ændringer ikke kræver en ny anmeldelse.
- 3) Hvis de pågældende ændringer berører andre kompetente myndigheder end dem, der var berørt af den oprindelige anmeldelse, skal der foretages en ny anmeldelse.

Erfaringen viser, at det kan medføre ekstra arbejde hos både myndigheder og virksomheder, at indarbejde sådanne ændringer, hvilket også kan føre til forsinkelse af transporten. Derfor kan det være en lettelse for virksomhederne, såfremt sådanne ændringer kan foretages uden en fornyet sagsbehandling, herunder at det ikke bliver betragtet som en ny ansøgning. I Danmark vil dette udløse betaling af et nyt gebyr.

3.3 Rapportering om overførsler

Overførsel af grønlistet affald skal ikke rapporteres til EU. I Danmark skal den virksomhed, som står for overførslen rapportere det i Affaldsdatasystemet. Ved indberetning af import /eksport til ADS skal der angives de danske affaldsfraktioner (E/H-koder), EAK-koder og enten Basel eller OECD-koder. Det er muligt at sortere det importerede og eksporterede affald i forhold til disse koder og således få en oversigt hvilke typer af affald, der transporterer over landegrænsen mellem Danmark og andre EU-lande.

Der er mere omfattende krav om rapportering af affald, der er omfattet af proceduren om forudgående anmeldelse og samtykke (orange liste og u-listet). Alle lande, der har tiltrådt Basel Konventionen er forpligtet til årligt at rapportere import/eksport. Disse rapporter sendes ligeledes til EU-Kommissionen. På grundlag af landenes indberetninger udarbejdes der årlige rapporter over import og eksport af denne type affald imellem EU-landene og ud af EU. Disse informationer er tilgængelige på European Data Centre on Waste, under Eurostat.

3.4 Tilsyn og kontrol med overførsler

Transport af overførsler er underlagt national lovgivning ligesom der findes bestemmelser i Transportforordningen om kontrol i oprindelseslandet, transitlande og bestemmelseslandet. I den seneste revision af forordningen blev bestemmelserne herom gjort tydeligere og pr. 1. januar 2017 skal der foreligge en national plan udarbejdet efter retningslinjer i forordningen omkring indhold og omfang.

Hvert tredje år udarbejder EU-Kommissionen en rapport omfattende data for mængder af overførsler, samt medlemslandene besvarelse af spørgsmål vedrørende deres aktiviteter med hensyn til tilsyn og kontrol. Derudover gives der information om antal overtrædelser samt hvilken straf, der ifaldes i henhold til national lovgivning.

4. Praksis ved klassificering

I dette afsnit præsenteres resultaterne af den undersøgelse, der er foretaget af eksisterende litteratur og de gennemførte interviews med fokus på klassificering af affald.

4.1 Klassificering af grøn-listet affald

Det fremgår af forrige kapitel, at selv om der er specifikke regler for, hvornår affald kan klassificeres som 'grønt' og dermed kan overføres efter en bilag VII-procedure, kan det i praksis være svært at lave en korrekt vurdering.

I Danmark kan det have konsekvenser i forskellige sammenhænge. For virksomheder, der opererer i forskellige kommuner, kan det medføre at det virksomheden opfatter som 'samme slags' affald bliver klassificeret forskelligt. Kommunens beslutning kan ikke ankes, og virksomheden må derfor følge hver enkelt kommunes beslutning. Derfor er der fra erhvervslivets side fremsat ønske om, at der i Danmark arbejdes på at få klare, fælles retningslinjer for klassificering⁹.

Såfremt det drejer sig om en beslutning, der ændrer en klassificering fra 'grønt' til 'orange', vil det medføre større omkostninger og flere logistiske udfordringer for virksomheden.

Uanset om det er en virksomhed eller en kommune, der har vurderet om affaldet kan overføres som 'grøn-listet' kan Miljøstyrelsen som tilsynsmyndighed omgøre den i forbindelse med en kontrol af en overførsel (f.eks. ved landegrænsen).

I 2011 udgav Miljøministeriet en vejledning¹⁰ som har til formål at 'assistere virksomheder og myndigheder, der frembringer, håndterer, transporterer, eksporterer og kontrollerer affald', i at vurdere affaldet korrekt.

Problemstillingen omkring forskellig opfattelse af klassificering af affald til overførsel foretaget af virksomheder og myndigheder forekommer også i andre europæiske lande. Interviews med repræsentanter for myndighederne i Sverige og Tyskland viser, at der både kan være forskellig vurdering blandt myndighederne, og mellem myndigheder og virksomheder/transportører.

I begge lande har man udarbejdet både interne retningslinjer målrettet medarbejderne hos de myndigheder, der foretager klassificering og publiceret (ikke-bindende) vejledninger til brug for virksomhederne.

Derudover har nogle lande (Østrig, Kroatien, Finland og Holland) offentliggjort mere specifikke retningslinjer på konkrete 'indgange' på bilag III som erfaringsmæssigt har givet anledning til forskellig opfattelse, specielt mellem myndigheder og virksomheder. Det drejer sig om vejledende grænseværdier for 'urenheder' i visse affaldsfraktioner, især plastic. Miljøstyrelsen har meddelt grænseværdier for 2 indgange. Der henvises til Bilag 5 for yderligere information.

Som nævnt optager denne problemstilling mange EU medlemslande. Derfor har EU-Kommissionen udarbejdet et såkaldt 'compilation document'¹¹ som præsenterer den informati-

⁹ Etablering af system til national klassificering af affald. Forslag nr 521 fra Virksomhedsforum

¹⁰ Klassificering af grønlistet affald under 'transportforordningen' – en praktisk vejledning, Nr 1/2011

¹¹ Threshold values for contaminants in 'green'-listed wastes established by Member States

on som er modtaget vedr. medlemslandenes grænseværdier. De fleste lande har ikke svaret, andre har rapporteret de værdier der arbejdes med, jf. ovenfor, medens andre lande har tilkendegivet, at der ikke er fastlagt værdier og at man foretager en konkret vurdering fra sag til sag, heriblandt er Tyskland og Sverige.

4.2 Sverige

Sverige er en 'enhedsstat' opdelt i 21 Län, der fungerer som regionale, statslige myndigheder. Länsstyrelsen er derudover myndighed på decentralt niveau, bl.a. på miljøområdet (miljøtilladelser, overvågning og tilsyn).

4.2.1 Lovgivning

Sverige har producentansvar for bl.a. returpapir og emballager, hvorfor meget genanvendeligt erhvervsaffald indsamles og behandles af erhvervsvirksomheder. Kommunerne er ansvarlig for håndtering af dagrenovation fra husholdninger og lignende affald fra detail- og servicefag, som ikke er klassificeret som farligt.

Klassificering af affald er som udgangspunkt virksomhedernes opgave, idet det generelle synspunkt er at 'alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet (Miljöbalken kap.2 §2). Fokus fra myndighedernes side i relation til klassificering er således især rettet mod at sikre at farligt affald bliver identificeret og behandlet i overensstemmelse hermed.

Personer som transporterer affald i Sverige skal have en tilladelse hertil, eller i visse tilfælde være registreret. Såfremt der transporteres farligt affald, skal det ledsages af et transportdokument.

4.2.2 Myndighedsstruktur

Ansøgninger om tilladelse til overførsel af affald under Transportforordningen skal indsendes til Naturvårdsverket, der er national myndighed og Sveriges repræsentant ('Correspondent') i relation til Basel Konventionen og EU-Kommissionen.

Pr. 1. januar 2016 er opgaven vedrørende tilsyn og kontrol af grænseoverskridende overførsler af affald overdraget til 5 Län. Formålet hermed er at opbygge faglig kompetente enheder til varetagelse af en juridisk og faglig kompliceret opgave.

Denne struktur, og den nye arbejdsdeling, fordrer et godt samarbejde mellem myndigheder på de forskellige niveauer. Derfor er der etableret en national koordinationsgruppe med repræsentanter for Naturvårdsverket, Länsstyrelserne, toldmyndigheder, rigspolitiet, Kystvagten og anklagemyndighed. Koordinationsgruppen drøfter løbende hvorledes man kan forbedre og effektivisere vejledning og tilsyn med grænseoverskridende transporter af affald.

I de senere år har tilsyn og kontrol fået øget bevågning bl.a. som følge af en erkendelse af at mange kommuner ikke har den fornødne faglige ekspertise (og økonomiske ressourcer) på området. I 2011 vedtog man nye regler på området og Naturvårdsverket udarbejdede en vejledning herfor.

4.2.3 Grøn-listet affald til nyttiggørelse

Naturvårdsverket har udarbejdet en del vejledninger til brug for virksomhedernes klassificering af affald, som er tilgængelig via deres hjemmeside. Med henblik på at sikre en nogenlunde ensartet praksis vedrørende især klassificering i relation til tilsyn og kontrol, er der etableret en fast koordinationsgruppe med deltagelse af bl.a. miljømedarbejderne fra de 5 Län.

Denne arbejdsdeling har reelt set kun fungeret siden maj 2016. Det har bevirket at flere respondenter ikke har kunnet beskrive praksis i relation til forhold vedrørende import/eksport af grøn-listet affald.

De ser ofte laster med mange blandede fraktioner, som f.eks. forskellige typer af plast. Med mindre man kan konstatere 'farlige' emner som urenheder, vil reaktioner på sådanne transporter afhænge af om det er et enkeltstående tilfælde, eller led i en række af transporter. I sådanne tilfælde kan man lade det passere, med en henstilling om at ændre det 'til næste gang'.

I forbindelse med tilsynsarbejdet, og en drøftelse af om et læs kan klassificeres som 'grønt' bliver det ofte tilkendegivet at 'andre lande' eller 'andre myndigheder' har en anden vurdering, end den tilsynspersonalet har. Respondenterne, der har mange års erfaring med tilsynsarbejde, tilkendegav klart at man ikke forlader sig på at 'andre' har en anden opfattelse af hvorledes et læs skal klassificeres. Klassificering som ikke-grøn-listet beror i sådanne situationer på personalets vurdering, idet man ikke har fastsat grænseværdier for hvor mange urenheder der kan accepteres.

4.3 Tyskland

Tyskland er et forbundsland. Det er opdelt i 16 delstater, hvor hovedstaden Berlin og bystaterne Hamburg og Bremen har en særlig status på linje med de 13 andre delstater. På nationalt niveau har man en central regering, en række ministerier samt styrelser mv. I hver enkelt delstat har man ligeledes en regering og ministerier/forvaltning.

4.3.1 Lovgivning

Lovgivningen i de enkelte delstater kan variere, men den har ikke forrang for den nationale lov. Dermed er det ikke muligt at beskrive affaldssystemet i Tyskland som sådan, men kun via de generelle regler, suppleret med regler og praksis i delstaterne samt forskellene delstaterne imellem.

Transportforordningen (på tysk Verordnung über die Verbringung von Abfällen (VVA)) er implementeret via Abfallverbringungsgesetz = *Lov om overførsel af affald* med tilhørende bekendtgørelser.

4.3.2 Myndighedsstruktur

Der er flere myndigheder involveret ved overførsel af affald over landegrænser. Delstaterne har kompetencen til at afgøre sager vedrørende anmeldelser hvor de er 'afsendelsesland' og 'bestemmelsesland'. Derudover bistår de den føderale myndighed på området (Umweltbundesamt, UBA) i sager hvor en transport går i transit gennem deres område.

På føderalt niveau er UBA ansvarlig for de overordnede regler og for affald i transit. UBA er Tysklands repræsentant (Correspondent) i forbindelse med forhandlinger om Basel Konventionen og implementering af Transportforordningen i relation til EU-Kommissionen.

For at sikre en koordinering mellem det nationale niveau og delstaterne er der etableret et arbejdsfællesskab (Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)). Arbejdsgruppen består af repræsentanter for de ministerier på nationalt og delstatsniveau der har med affaldslovgivning at gøre. Derudover deltager myndigheder på håndhævelsesområdet (i delstaterne) for affaldstransporter, toldmyndighederne og den nationale styrelse for godstransport (BAG).

I Nedersaksen er det ansvarlige organ under transportforordningen Niedersächsische Gesellschaft zur Endlagerung von Sonderabfällen (*Selskab for slutdisponering af farligt affald*). Det ejes af delstaten med 51 % og erhvervslivet 49 %. Formålet er at hjælpe virksomheder på alle områder, der har med farligt affald at gøre.

4.3.3 Grøn-listet affald til nyttiggørelse

Virksomhederne (transportøren/affaldsproducenten) er ansvarlig for klassificering ved overførsel af 'grønt' affald til nyttiggørelse. Der er mulighed for at tage kontakt til delstatsmyndighederne herom inden en transport påbegyndes.

Ovennævnte arbejdsgruppe (LAGA) har udarbejdet en lang række vejledninger og tekniske regelsæt, der alle er tilgængelige fra såvel UBA's som delstaternes hjemmesider.

Vejledningen vedr. transport af affald over landegrænser er meget udførlig og anvendes tilsyneladende i vid udstrækning. Den skal jf. interviews til dels ses som et forsøg på at harmonisere opfattelsen af, hvordan forordningen håndhæves.

UBA og delstatsmyndighederne pointerer at vejledningen kun er til støtte og på ingen måde er retsgyldig. Derfor kan virksomhederne ikke henvise til at deres 'egen-klassificering' er baseret på vejledningen såfremt myndighederne ved et tilsyn anlægger en anden vurdering.

Adspurgt om vejledningen kan bruges til at sikre at delstaternes vurdering vil sikre en mere ensartet klassificering af grøn-listet affald svarede respondenter at dette er meget vanskeligt, specielt i forbindelse med tilsyn hvor vurderingen ofte er baseret på et skøn, der kun kan foretages 'visuelt' og evt. på grundlag af lugt (ved urenheder forårsaget af organisk materiale).

Med henblik på at vurdere hvorledes praksis er med hensyn til 'urenheder' i visse affaldstyper har de tre delstater oplyst at man 'uofficielt' opererer med hhv. 2 %, 5-10 % samt (i særtilfælde) max. 10% urenheder. Mecklenburg-Vorpommern angiver, at man af og til skeler til de standarder, der anvendes i industrien – f.eks. for stål, når man skal afgøre, hvad der synes rimeligt og hvad der er for meget.

UBA har på vegne af Tyskland oplyst til EU-Kommissionen¹² at der ikke findes fastlagte grænseværdier for 'urenheder' i grøn-listet affald, og der tages beslutning 'fra sag til sag'.

4.4 Specifikke fraktioner

Miljøstyrelsen har ønsket at undersøgelsen skulle fokusere på problemstillinger i relation til klassificering af plast og metal, bl.a. på grundlag af konkrete tilfælde hvor en vurdering kan føre til forskellige resultater. Det har imidlertid ikke været muligt at indhente så detaljerede oplysninger, via interviews, fordi respondenterne ikke har et grundlag for at udtale sig herom. Nedenfor er præsenteret de oplysninger som er fundet i publiceret materiale, primært via FAQ, som EU-Kommissionen har offentliggjort¹³.

B3010 Plastaffald

Denne indgang indeholder 'plastmaterialer, også blandede, når de ikke er blandet med andet affald og opfylder bestemte specifikationer'. Formuleringen er meget generel og giver mulighed for fortolkning. Endvidere bliver listen løbende revideret, hvilket kan være både en fordel og en ulempe. I et forsøg på at afhjælpe disse kan man bruge de vejledninger, som flere lande har udarbejdet.

EU-Kommissionens FAQ indeholder mange eksempler vedrørende plast. Indledningsvis gives der en detaljeret beskrivelse af affaldet med henblik på klassificering.

¹² Threshold values for contaminants in 'green'-listed wastes established by Member States, A compilation document, February 2016

¹³ <http://ec.europa.eu.environment/waste/shipments/guidance.htm>.

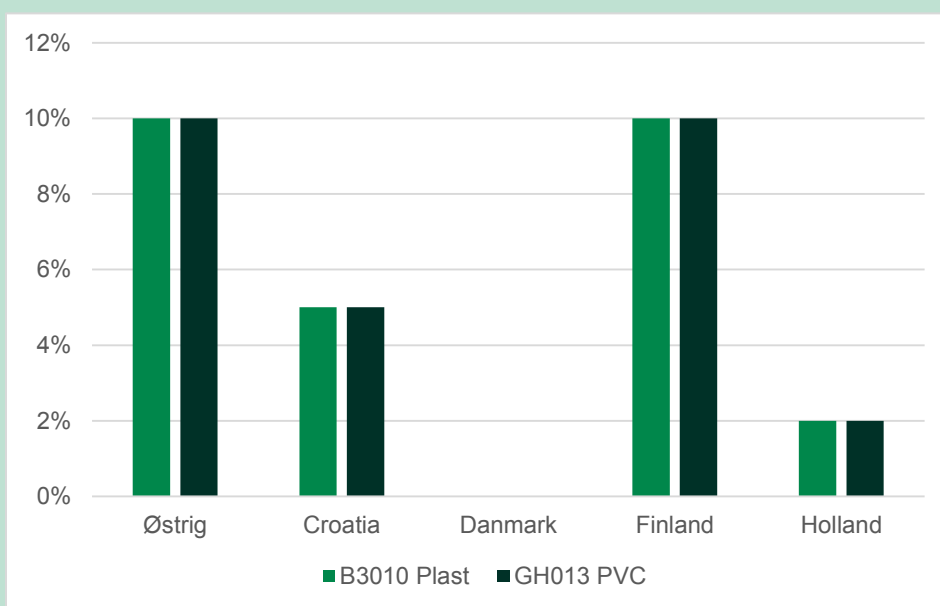
Generelt henvises der til 'Chapeauen' i bilag III, hvilket som tidligere nævnt – i sig selv – kan volde problemer på grund af tekstens formulering og dens betydning.

Derudover fremføres det, at affaldet skal have undergået *en eller form for behandling* for at kunne blive klassificeret som 'grønt'. Et eksempel herpå kunne være 'post consumer' plastaffald, der typisk indeholder 20-30 % urenheder, medens visse organisationer, som f.eks. ISRI (Institute of Scrap Recycling Industries) og BIR (Bureau International de Recyclage) opererer med en grænse på 2 %. EU-Kommissionens FAQ konkluderer dermed at sådant affald ikke kan klassificeres som 'grønt'.

Det kan ligeledes give anledning til forvirring blandt forskellige aktører, der står for indsamling af genanvendelig materiale, at f.eks. Green Dot, der har producentansvarsordninger for emballager i mange lande, anvender en acceptgrænse på 10 % urenheder i separat indsamlet affald. Det vurderes dog - på grundlag af de eksempler der præsenteres i EU-Kommissionens FAQ - at plastaffald fra erhverv 'normalt' vil kunne blive klassificeret som 'grønt', medens post-consumer plastaffald ofte vil indeholde for mange urenheder, der vil fordrer en forbehandling før end det kan klassificeres som 'grønt'.

Som det fremgår af nedenstående figur har enkelte lande fastsat vejledende grænseværdier. Disse er offentliggjort i EU-Kommissionens såkaldte 'compilation document'.

FIGUR 1. Grænseværdier plast



Note: Finland har ikke etableret officielle værdier, men der er en generel grænseværdi for urenheder på 10 %.

Der er identificeret flere eksempler på, at virksomheder og myndigheder har en forskellig opfattelse af, hvorledes teksten til indgang B3010 kan tolkes. I en undersøgelse fortaget for Task Force for øget Ressourceeffektivitet gives der et eksempel vedrørende en fraktion blandet plast der indeholder madrester. I dette tilfælde er det teksten i Chapeauen til bilag III, der lægges til grund for en beslutning om en klassificering, der kræver anmeldelse og samtykke.

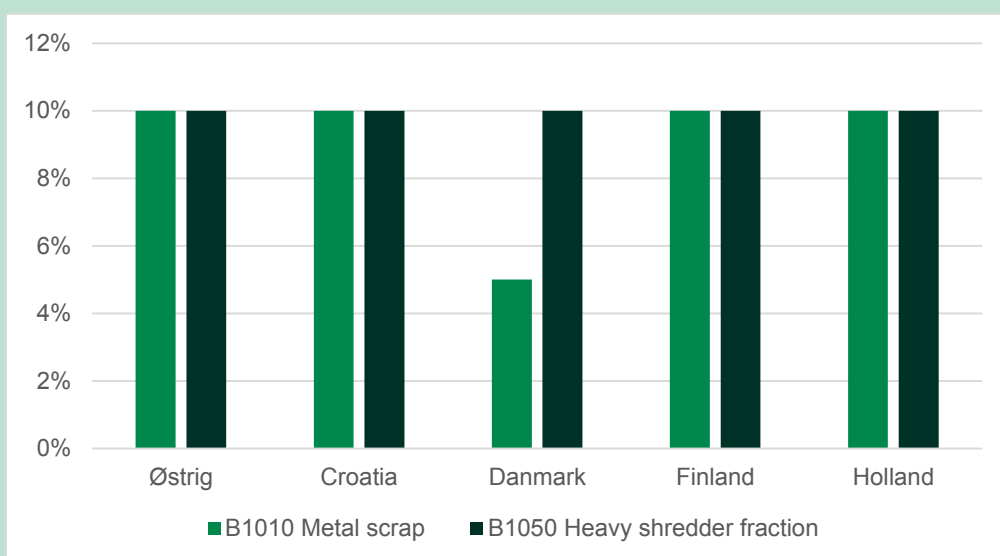
B1 Metalaffald og metalholdigt affald

Der findes ikke nogen eksempler vedrørende klassificering af 'metal' i EU-Kommissionens FAQ, hvilket kunne indikere, at myndigheder og virksomheder ikke har problemer med at klassificere denne fraktion.

Det kan også tolkes således, at visse elementer af organisk og uorganisk materiale (f.eks. skruelåg og etiketter) kan accepteres, så længe der ikke forekommer farlige stoffer. Ligeledes kan det tolkes derhen, at der er større accept af indhold af andre stoffer siden det ikke skal behandles 'to a specification' og der ikke er et krav om, at der ikke må være andet affald iblandet, som det er tilfældet med plast.

Som det fremgår af nedenstående figur har enkelte lande fastsat vejledende grænseværdier. Disse er offentliggjort i EU-Kommissionens såkaldte 'compilation document'.

FIGUR 2. Grænseværdier metal



Note: Finland har ikke etableret officielle værdier, men der er en generel grænseværdi for urenheder på 10 %.

4.5 Opsummering

Mange EU-lande og EU-Kommissionen har gennem en årrække arbejdet med problemstillingen vedrørende forskellig vurdering af hvorvidt visse typer af affald kan klassificeres som 'grønt' og dermed overføres mellem EU-lande efter reglerne om generelt informationskrav (artikel 18 i Transportforordningen).

Problemerne knytter sig til en fortolkning af hvad beskrivelsen af de forskellige indgange på bilag III dækker over. Ligeledes er der forskellig vurdering af bestemmelserne i Chapeauen, der præciserer, at selv om beskrivelsen af en indgang passer på det affald, der ønskes overført efter artikel 18, så er dette ikke tilladt såfremt der forekommer 'urenheder', der umuliggør en genanvendelse.

EU-Kommissionens studie af barrierer for et velfungerende marked for affald i Europa¹⁴ fremhæver at klassificering, forstået som anmeldelsespligtigt versus ikke-anmeldelsespligtigt, anses som den næst vigtigste barriere for etablering af et marked for sekundære råvarer i Europa.

Begrundelsen blandt de adspurgte var blandt andet, at det er forskelle i opfattelsen af fortolkning af Chapeauen i bilag III vedrørende acceptabel forekomst af 'urenheder'. Derudover blev det anført, at den nuværende praksis er til hinder for at der sker en øget genanvendelse – på europæisk niveau – fordi reglerne medfører at genanvendeligt affald ikke bliver fuldt udnyttet, eller brændt.

Fleere lande, herunder Danmark, Tyskland og Sverige, har lavet vejledninger om klassificering af grøn-listet affald til brug, som myndigheder og virksomheder kan benytte. Disse er ikke-bindende og det vil altid være tilsynsmyndighedens beslutning der er gældende.

Undersøgelsen viser at myndighederne i Tyskland og Sverige har samme erfaring som Miljøstyrelsen, nemlig at der i en konkret diskussion om klassificering bliver anført at andre landes myndigheder har en anden opfattelse.

Tilsynspersonalet i de 2 lande erkender at det kan være svært at sikre at der træffes ensartede beslutninger. Det skyldes dels at det kan være svært at vurdere f.eks. mængden af urenheder på grundlag af en visuel inspektion af en forholdsvis lille del af et læs, dels at medarbejdere kan vurdere omfanget af urenheder forskelligt. Så selv om man prøver at sætte grænseværdier, vil dette ikke løse problemet.

Både i Tyskland og Sverige søger man at 'harmonisere' beslutninger gennem en løbende dialog mellem de involverede myndigheder.

¹⁴ The efficient functioning of waste markets in the European Union – Legislative and Policy options (2015)

5. Praksis vedrørende ændringer i ansøgninger

Skriftlig anmeldelse af affald til overførsel sker ved at indsende et komplet udfyldt bilag 1A til den kompetente myndighed i afsendelseslandet. En overførsel inden for EU's grænser kan involvere flere transitlande, ud over modtagelseslandet, og samtykke kræves af alle disse landes myndigheder.

En overførsel kræver ofte koordinering mellem den affaldsproducerende virksomhed eller dennes agent, og flere forskellige transportører, i flere lande. Derfor kan det være af stor betydning om eventuelle ændringer i de oplysninger, der er givet i forbindelse med ansøgningen giver anledning til en forsinkelse, af hensyn til indgået aftaler med transportør og det modtagende anlæg.

Derfor har branchens aktører i Danmark fremsat ønske til Miljøstyrelsen om det bliver muligt at opnå en tidsbegrænset 'løbende' godkendelse på 12 måneder uden mængdebegrænsning. For nærværende er det muligt at have en 'samlet anmeldelse', dvs. en godkendelse til at køre flere transporter på én anmeldelse.

Det er ligeledes fremført at der er forskel på de oplysninger, der kræves under forskellige rubrikker. Der er derfor fremsat forslag om at der udarbejdes interne retningslinjer i Miljøstyrelsen med henblik på at sikre en ensartethed i sagsbehandlingen.¹⁵

Nedenfor præsenteres de oplysninger, der er indhentet via interviews.

I **Sverige** er der kun én administrativ myndighed, der foretager vurderingen, ligesom i Danmark. Derved er der bedre mulighed for at lave retningslinjer og justere dem om nødvendigt.

Naturvårdsverket har udarbejdet en vejledning (Vad gäller när du fått ett godkännande) som er tilgængelig via deres hjemmeside. Den retter sig mod ansøgerne og giver også information om hvorledes man skal forholde sig ved ændringer i en godkendelse.

Som udgangspunkt tager man artikel 17's ordlyd nøje, men der er udviklet en praksis, som følger: Ændringer i rubrik 1,2 og 10 accepteres såfremt registreringsnummer på virksomheden er den samme; Ændringer i rubrik 4 accepteres, hvis mængden er den samme. Derimod foretages der en vurdering fra sag til sag hvad angår ændringer i rubrik 7,8,9 og 16. Såfremt en ændring kræver involvering af et andet lands myndighed, kræver Naturvårdsverket en ny anmeldelse. Der opkræves ikke nyt gebyr i sådanne situationer.

I **Tyskland** er det delstatsmyndigheden der træffer beslutning om hvorledes man skal håndtere ændringer i oplysninger efter at der er givet samtykke til en overførsel. Med henblik på at sikre en ensartet sagsbehandling har LAGA udgivet vejledende retningslinjer.

Disse følger forordningens ordlyd, og det er op til de enkelte Länder, at lave en fortolkning. Respondenterne har da også systematisk refereret til denne vejledning, men derudover givet eksempler på hvilke ændringer, der kan udløse krav om en ny ansøgning. Med hensyn til stk. 3 er der ikke nogen tvivl.

¹⁵ Forslag 523. Mere smidig notifikation ved overførsel af affald. Virksomhedsforum

Ifølge denne vejledning kræver nedennævnte en ny ansøgning:

- Sted hvor affaldet genereres
- Affaldstype
- Affaldstype, der forlader et foreløbigt anlæg
- Ved transport til foreløbigt anlæg, de følgende foreløbige eller ikke foreløbige anlæg, der nævnes i notifikationen
- Transportmiddel (f.eks. skift fra lastbil til bane)
- Forpkningsmåden (f.eks. fra bulk til container)

En 'vigtig ændring', der ikke umiddelbart kræver ny notifikation, er f.eks. efterfølgende benævnelse af yderligere transportører. Sådanne ændringer skal afstemmes med andre berørte myndigheder jf. stk. 2. Ikke vigtige ændringer er f.eks. trafikrelaterede ruteændringer på grund af vejrlig, vejarbejde eller trafikulykker.

Nedenfor gives i oversigtsform en beskrivelse af praksis i Tyskland og Sverige. Et X betyder, at en ændring udløser krav om ny ansøgning.

Tabel 1 Skematisk fremstilling af praksis i Tyskland og Sverige

Rubrik	Danmark	Sverige ¹⁶	Tyskland		
			Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Sachsen-Anhalt
1. Eksportør - anmelder					
2. Importør - modtager					
3. Anmeldelse nr.					
4. Antal overførsler					
5. Samlet mængde	X	X			
6. Tidsrum		X			
7. Emballageart	X		X		X
8. Transportør			X (måde)		X (måde)
9. Affaldsproducent	X		X	X	X
10. Anlæg	X		X	X	X
11. Bortskaffelses-/nyttiggørelsesmetode	X	X		X	
12. Affaldsbetegnelse og sammensætning	X ??	X	X	X	X
13. Fysiske egenskaber		X			
14. Karakterisering af affaldet	X	X			
15. Lande, der berøres	c) X	? X	? X	? X	? X
16. Toldsteder (EU)	X ??	(X)			
17. Erklæring					
18. Antal bilag					
19. Bekræftelse					
20. Skriftligt samtykke					
21. Særlige vilkår					

¹⁶ Der accepteres ændringer i rubrik 1,2 og 10 hvis registreringsnummer er det samme. Der accepteres ændringer i rubrik 4 hvis mængden er den samme. Med hensyn til 7,8,9 og 16 beror det på en konkret vurdering.

5.1 Opsummering

Artikel 17 i Transportforordningen giver anvisning på hvorledes den kompetente myndighed skal agere såfremt en anmelder informerer om ændringer i de oplysninger, der er indgivet i forbindelse med en ansøgning om tilladelse til at overføre affald, der er klassificeret som 'orange', eller u-listet.

Imidlertid er der fortolkningsmuligheder med hensyn til vigtigheden af de nye oplysninger. Dette kan således føre til at forskellige landes myndigheder har en forskellig praksis på området.

I denne undersøgelse er præsenteret hvorledes delstatsmyndighederne i Tyskland og Naturvårdsverket i Sverige vurderer hvorvidt visse ændringer skal føre til et krav om ny anmeldelse.

I Tyskland er der i regi af LAGA udarbejdet retningslinjer, som respondenterne henviser til, men det fremgår også, at der bliver foretaget en konkret vurdering, som dermed også betyder, at der er forskellig praksis.

I Sverige har Naturvårdsverket lavet retningslinjer for sagsbehandlingen og i og med den ligger hos én myndighed, er der mulighed for at sikre en vis ensartethed i de beslutninger der bliver truffet.

6. Rapportering af overtrædelser

IMPEL (European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law) har udarbejdet en rapport om overtrædelser af Transportforordningen i 2014 og 2015 ved medlemslandenes egenkontrol. Imidlertid sonderer de rapporterede hændelser ikke mellem overførselens endelige destination. Det er således ikke muligt at udlede, hvorvidt det vedrører overtrædelser i forbindelse med transport af grøn-listet affald til nyttiggørelse i et EU-land.

Det totale antal kontroller i 2014/2015 i EU-lande var 4923. Heraf blev der foretaget 502 i Danmark. Ca. 13 % af samtlige overtrædelser bliver betegnet som alvorlige. I Danmark er det 'kun' 5 % der er betegnet som 'alvorlig' hvilket kan tolkes som at danske virksomheder generelt overholder gældende regler. I Tyskland er det 28 % og i Sverige 53 %. Tallene skal dog fortolkes med stor forsigtighed.

Det fremgår ikke, hvor mange af overtrædelserne der relaterer sig til klassificering af affald. En mindre del (48) er noteret for 'waste not as stated in documents', hvilket kan tolkes som en forkert klassificering. Det fremgår imidlertid ikke om det drejer sig om hvorvidt affaldet er klassificeret som 'grønt' hvor det burde være anmeldt, eller om det drejer sig om en forkert kode.

Af de 815 overtrædelser vedrører 156 overtrædelser metal (19 %), medens 106 svarende til 13 % plastic. Det kunne således tyde på at der er en del problemer vedrørende korrekt klassificering af disse to affaldsstrømme.

I regi af Nordisk Ministerråd er der gennemført en meget grundig undersøgelse med fokus på eksport fra de nordiske lande til ikke-OECD lande. Følgende fraktioner er udvalgt for nærmere undersøgelse: Papir, plast, metal og kabel-affald. Det primære formål er at få et bedre indblik i hvorledes overførslerne bliver 'arrangeret' og om virksomhederne kan klassificere korrekt, i forhold til bestemmelserne i artikel 18.

Der er lavet en grundig gennemgang af bilag VII dokumenterne med henblik på at identificere hvor der er fejl. Derefter blev de grupperet som værende 'mindre', 'større' og 'meget alvorlige'.

Tabel 2 Oversigt over fejl i de undersøgte tilfælde (Annex VII's + kontrakter)¹⁷

Origin and destination country	Extremely serious errors			Cases of extremely serious issues, total	Major but not extremely serious errors	Minor errors only	No errors; contract OK
	Contract absent	Contract signed after shipment	Other error made				
Nordic to Nordic	71	6	4	81	13	4	7
Nordic to EU	78	51	1	129	63	24	17
EU to Nordic	12	0	0	12	2	1	0
Nordic to OECD	1	2	0	3	1	0	0
Nordic to Asian	30	5	1	36	27	10	4
Total:	192	64	6	261	106	39	28

¹⁷ Nordisk Ministerråd (2017). Shipments of green-listed waste – Nordic survey.

Det fremgår af ovenstående tabel, at der er markant flere fejl i transporter fra de nordiske lande til EU-lande. Der er lavet en grundig analyse af de problemer virksomhederne har i forbindelse med at udfylde bilaget korrekt. Når rapporten foreligger, kan den måske bidrage til at belyse om en forbedret vejledning kan være til støtte for virksomheder, og dermed reducere fejlene.

7. Sammenfatning

Denne undersøgelse af praksis vedrørende administration af visse dele af Transportforordningen viser at de problemstillinger, der er genstand for drøftelse i regi af Task Force for øget Ressourceeffektivt også er til stede i de undersøgte lande/regioner og i andre EU-lande.

Lovgivning på affaldsområdet er kompleks og kan opleves som kompliceret og uigennemskuelig. I erkendelse heraf arbejder mange landes centrale og decentrale myndigheder med mange redskaber til at bistå virksomheder og andre aktører, således at lovgivningen kan overholdes og de dermed forbundne omkostninger i form af tid og penge kan holdes på et minimum.

Vejledninger (ikke-bindende) er et udbredt redskab. De kan være målrettet administrative medarbejdere og/eller de virksomheder, som skal forstå regelsættet og bidrage med oplysninger til brug for behandling af ansøgning om tilladelse til en overførsel, eller såfremt forholdene omkring overførsel ændres.

Imidlertid er det ikke altid muligt for nationale myndigheder at imødekomme ønsket om ændring af regler så de ikke udgør en barriere for opnåelse af en miljøpolitisk målsætning eller for en økonomisk aktivitet. Transportforordningen er et eksempel herpå.

Det vurderes imidlertid, at man kan opnå meget gennem samarbejde og bedre værktøjer. De koordineringsgrupper, der er rapporteret i denne undersøgelse (i Tyskland og Sverige) har karakter af et 'fast samarbejde', hvor man løbende drøfter problemstillinger vedrørende Transportforordningen. Det består af medlemmer af centrale og decentrale myndigheder, men involverer ikke det berørte erhvervsliv.

Med hensyn til værktøjer, som f.eks. adgang til information og bistand via hjemmesider, retter mod erhvervslivet henviser Naturvårdsverket i Sverige til Defra's hjemmeside, idet man mener at den er et godt værktøj. Et øget samarbejde mellem nationale myndigheder kunne således også bestå i at lave 'fælles' værktøjer, netop fordi lovgivningen er den samme i alle EU-lande.

Litteraturliste

EEA (2012). Movements of waste across the EU's internal and external borders. EEA Report No 7. 2012.

Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen. Reguleringsmæssige barrierer for danske virksomheders ressourceeffektivitet. Baggrundsrapport, november 2015.

EU-Kommissionen (2016 a). Threshold values for contaminants in "green"-listed wastes established by Member States. A Compilation Document.
<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/Threshold%20values.pdf>.

EU-Kommissionen (2016 b). Meeting of the EU waste shipment correspondents regulation (EC) No 1013/2006 on shipments of waste report from meeting held on 12 September 2016.
http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/meeting_report_12_09_06.pdf.

EU-Kommissionen (2015). The efficient functioning of waste markets in the European Union.
http://ec.europa.eu/environment/waste/studies/pdf/waste_market_study.pdf.

EU-Kommissionen (2013). The Feasibility of Introducing a Certification Scheme/Standard for Recycling Treatment Facilities. https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/eip-raw-materials/en/system/files/ged/13%20recycling-treatment-facilities-rpa2012-report_en.pdf.

EU-Kommissionen (2012). Frequently Asked Questions (FAQs) on Regulation (EC) 1013/2006 on shipments of waste. <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/faq.pdf>.

EU-Kommissionen (2011). Assessment and guidance for the implementation of EU waste legislation in Member States.
<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/Annex%20VII.pdf>.

Lebensministerium Österreich (2012). Handbuch zu Kapitel 8.2 des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2011 (EG-AbfallverbringungsVO Nr. 1013/2006).
https://www.google.com/url?q=http://www.bundesabfallwirtschaftsplan.at/dms/bawp/Manual-Abfallverbringung-2012neu/Manual%2520Abfallverbringung%25202012neu.pdf&sa=U&ved=0ahUKEwiTiLLK7f_QAhVDWiwKHQ-aBpQQFggEMAA&client=internal-uds-cse&usq=AFQjCNElwsYVPhSelgnuGi1nXXMI2RPIg.

OECD (2009). Guidance manual for the control of transboundary movements of recoverable wastes. <https://www.oecd.org/env/waste/42262259.pdf>.

OECD (2004). Decision of the Council C (2001)107/Final concerning the control of transboundary movements of wastes destined for recovery operations, as amended by C(2004)20. Unofficial consolidated text. <http://www.oecd.org/env/waste/30654501.pdf>.

Miljøministeriet (2011). Klassificering af grønlistet affald under "transportforordningen" (forordning nr. 1013/2006) - en praktisk vejledning.
<http://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2011/06/978-87-92779-07-6.pdf>.

Nordisk Ministerråd (2017). Shipments of green-listed waste – Nordic survey.

Tønning, K. og Ottosen, L. M. (2005). Genanvendelse af dansk plast, - pap- og papiraffald i udlandet. Miljøprojekt Nr. 959 2005. <http://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2005/87-7614-407-0/pdf/87-7614-408-9.pdf>.

Wahlström M., Laine-Ylijoki J., Wik O., Oberender A. og Hjelmar O. Hazardous waste classification. Amendments to the European Waste Classification regulation – what do they mean

and what are the consequences? TemaNord 2016:519. <https://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:927423/FULLTEXT01.pdf>.

Bilag 1. Fakta-ark for Danmark

Lovgivning

I medfør af Affaldsbekendtgørelsen (§ 4, stk. 2) er det **kommunalbestyrelsen**, der klassificerer affald. Kommunalbestyrelsen skal acceptere en klassificering som 'kildesorteret til nyttiggørelse'. Kommunalbestyrelsen kan dog kræve dokumentation herfor.

Virksomheder der producerer affald skal kildesortere deres affald (§ 64) og væsentlige dele heraf skal forberedes til genbrug, genanvendes eller anvendes til anden endelig materialenyttiggørelse. De kan overdrage ansvaret herfor til en **indsamlingsvirksomhed**, der skal være registreret som indsamler i Affaldsregistret.

En **transportør** kan ikke overtage ansvaret for affaldets behandling, men udelukkende påtage sig at transportere det til behandling.

Såfremt en transport ikke sker i henhold til gældende regler, eller forvolder skade på miljøet kan virksomheden ifalde bøde og/eller erstatningsansvar.

Miljøstyrelsen kan i forbindelse med tilsynsopgaver i henhold til Transportforordningen beslutte en *anden* klassificering end den virksomhed/indsamler/kommunalstyrelse har foretaget. En sådan afgørelse kan ikke indankes for anden administrativ myndighed.

Overførsel af affald (import/eksport)

Det påhviler virksomheder og indsamlere selv at vurdere hvilken af de to kontrolprocedurer, der skal følges:

- De generelle informationskrav i artikel 18, der normalt er gældende for overførsel af affald til nyttiggørelse som anført i bilag III, IIIA, IIIB (grøn-listet affald), eller
- Proceduren med forudgående skriftlig anmeldelse og samtykke ved andre typer overførsel af affald (orange liste, u-listet og grøn-listet affald til bortskaffelse).

Grøn-listet affald

Virksomheder og anlæg har en ret til eksport af kildesorteret erhvervsaffald egnet til materialenyttiggørelse til et anlæg i udlandet (§ 68, stk. 2 i affaldsbekendtgørelsen) - i overensstemmelse med reglerne i Transportforordningen (Bilag VII-procedure) og bekendtgørelse om overførsel af affald.

Sådanne transporter kan ske efter reglerne om 'generel informationsprocedure' såfremt affaldet er bestemt for behandling i EU eller et OECD medlemsland, der har tilsluttet sig dette kontrolregime.

Miljøstyrelsen har besluttet at den 'person' der står for overførsel af grøn-listet affald efter artikel 18 stk. 1a i Transportforordningen skal have fast forretnings- eller privatadresse i Danmark. Derved har Miljøstyrelsen jurisdiktion over den person, der står for overførslen, såfremt det er nødvendigt at håndhæve reglerne.

Forud for en overførsel skal den virksomhed, der udfører transporten udfylde bilag IB (Transportformular for grænseoverskridende overførsel af affald), ligesom det skal dokumenteres, at der er indgået en bindende aftale med det modtagende anlæg. Disse to dokumenter skal følges transporten og vises på forlangende. Undladelse udløser en bøde på 10.000 kr. til anmeldelse.

deren. Hvis bilaget er mangelfuldt udfyldt medfører det en bøde på 5.000 kr. til den person, som står for overførslen og til transportøren.

Anmeldelse af en overførsel

Overførsel af affald, der ikke kan klassificeres som grøn-listet, hvilket vil sige 'u-listet' eller på orange liste kan kun finde sted efter en anmeldelse og tilladelse fra den myndighed, der af udpeget til at varetage denne opgave (Transportforordningens artikel 13). I Danmark varetages denne opgave af Miljøstyrelsen hvor Danmark er afsendelsesland (jf. § 2 i bekendtgørelse om affald). Der betales et gebyr på 13.800 kr. der er fastsat under hensyntagen til omkostninger, der relaterer sig til behandling af en ansøgning. Gebyret reguleres årligt pr. 1. januar i henhold til Finansministeriets pris- og lønindeks. Der betales også gebyr for ansøgning om tilladelse til import.

En tilladelse til overførsel gives på grundlag af en række detaljerede oplysninger som ansøger giver i forbindelse med ansøgningen. Såfremt der sker ændringer i én af disse forhold, skal ansøger straks meddele dette til Miljøstyrelsen, der tager stilling til om en ændring vil medføre krav om fremsendelse af en ny ansøgning (hvilket udløser et nyt gebyr). Der er udarbejdet en intern instruks med retningslinjer for hvorledes man håndterer ændringer til en anmeldelse efter godkendelse (artikel 17).

Rapportering om overførsler

I medfør af artikel 51 skal hvert land indsende en rapport som er udformet i henhold til Baselkonventionen (artikel 13, stk. 3) om import og eksport af affald, og dermed klassificeret som u-listet eller på orange liste. Den samme rapport skal fremsendes til EU-Kommissionen. Derfor er der data for import og eksport af dette affald, på lande-niveau (import og eksport) og på typer, idet indrapporteringen sker under anvendelse af en kode.

Derimod er der ikke international statistik på import/eksport af grøn-listet affald. I Danmark skal enten den affaldsproducerende virksomhed, eller indsamlingsvirksomheden indberette til Affaldsdatasystemet. Derved er det muligt at få data på mængde og type.

Tilsyn og kontrol

Miljøstyrelsen er den myndighed, der i Danmark er tillagt opgaven med at føre tilsyn med at overførsel af affald (import/eksport og transit) sker i henhold til gældende regler i Transportforordningen. I praksis gennemføres dette i samarbejde med toldmyndigheder, kommuner og politi.

Miljøstyrelsens tilsyn kan finde sted i alle 'led', dvs. fra afsendelse i Danmark, under transport, ved grænseovergange, under transport i et andet EU-land, og ved modtagelse på det anlæg affaldet skal behandles på.

Miljøstyrelsen er forpligtet til at føre dette tilsyn. Ved revision af forordningen i 2014 blev reglerne herfor styrket. Medlemslandene er forpligtet til at sikre, at de virksomheder/personer der overtræder lovgivningen bliver gjort ansvarlige for deres handlinger. Der skal rapporteres herom til EU-Kommissionen med virkning fra 2017.

Forebyggelse, afsløring og straf

I 2009 gennemførte Miljøstyrelsen 21 kontrolaktioner ved grænseovergange. Der blev overdraget 8 sager om overtrædelser til politiet med henblik på yderligere undersøgelse og evt. sigtelse. I 2010 og 2011 blev der gennemført 18 kontroller ved grænseovergange.

Siden 2013 har der været en række tilfælde med overtrædelser af bestemmelserne vedrørende grøn-listet affald. De omfatter især blandet metal, jern og aluminium, samt plast fra landbrug, der var forurenede. De ulovlige transporter er konstateret ved tilsyn og på grundlag af henvendelser fra modtagelseslandet.

Følgende er forbudt og strafbart:

Medmindre andre strengere straffe i medfør af anden lovgivning, straffes følgende handlinger med bøde: 1) undladelse af at stille sikkerhed, 2) modtagelse af affald med Danmark som modtagerland uden overholdelse af gældende regler, 3) overtrædelse af forbud og 4) manglende information.

Straffen kan stige til op til 2 års fængsel hvis overtrædelsen var forsætlig og hvis 1) hændelsen har forvoldt skade på miljøet eller forvoldt stor fare, eller 2) opnået eller søgt opnået en økonomisk fordel for den person, der begik overtrædelsen, eller andre, samt opnået en besparelse. Virksomheder kan straffes i medfør af straffeloven.

Samarbejde mellem aktører

Nationalt

Miljøstyrelsen har en dedikeret hjemmeside hvor virksomheder, kommuner, indsamlingsvirksomheder og transportører kan få oplysning om gældende regler og vejledning.

Import/Eksport teamet holder årlige informationsmøder for kommuner og erhvervsliv hvor ændringer i bilag, sagsbehandling osv. bliver præsenteret og hvor problemstillinger i relation til ansøgning kan drøftes.

Miljøstyrelsen har udgivet en Vejledning (nr. 1 2011) (Klassificering af grøn-listet affald under Transportforordningen – praktisk vejledning) til støtte herfor.

Internationalt

Miljøstyrelsen deltager, i egenskab af 'competent authority', i internationale møder i regi af Basel Konventionen og i møder for EU Waste Shipment Correspondents, der drøfter problemstillinger i relation til Transportforordningen.

Bilag 2. Fakta-ark for Sverige

Sverige er en 'enhedsstat' opdelt i 21 Län, der fungerer som regionale, statslige myndigheder. Länsstyrelsen er derudover myndighed på decentralt niveau, bl.a. på miljøområdet (miljøtilladelser, overvågning og tilsyn).

Pr 1. januar 2016 har man udlagt opgaven med tilsyn og kontrol af grænseoverskridende overførsler af affald til 5 Län. Formålet hermed er at opbygge faglig kompetente enheder til varetægt af overholdelse af en juridisk og faglig kompliceret opgave. Denne nye arbejdsdeling har reelt set kun fungeret siden maj 2016. Det har bevirket at flere relevante respondenter ikke har kunnet beskrive praksis i relation til forhold vedrørende import/eksport af grøn-listet affald.

Denne struktur, og den nye arbejdsdeling, fordrer et godt samarbejde mellem myndigheder på de forskellige niveauer. Derfor er der etableret en national koordinationsgruppe med repræsentanter for Naturvårdsverket, Länsstyrelserne, toldmyndigheder, rigspolitiet, Kystvagten og anklagemyndighed. Koordinationsgruppen drøfter løbende hvorledes man kan forbedre og effektivisere vejledning og tilsyn med grænseoverskridende transporter af affald.

I de senere år har tilsyn og kontrol fået øget bevågning bl.a. som følge af en erkendelse af at mange kommuner ikke har den fornødne faglige ekspertise (og økonomiske ressourcer) på området. I 2011 vedtog man nye regler på området og Naturvårdsverket udarbejdede en vejledning herfor.

Lovgivning

Kommunerne er ansvarlig for håndtering af dagrenovation fra husholdninger og lignende affald fra detail- og servicefag, som ikke er klassificeret som farligt. Sverige har producentansvar for bl.a. returpapir og emballager. Kommuner kan udfærdige regulativer.

Virksomhederne er ansvarlig for håndtering af affald, som ikke er 'husholdningsaffald' eller omfatter af en producentansvarsordning.

Klassificering af affald er som udgangspunkt virksomhedernes opgave, idet det generelle synspunkt er at 'alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet (Miljöbalken kap.2 §2).

Personer som transporterer affald i Sverige skal have en tilladelse hertil, eller i visse tilfælde være registreret. Såfremt der transporteres farligt affald, skal det ledsages af et transportdokument.

Anmeldelse af en overførsel

Overførsel af affald, der ikke kan klassificeres som grøn-listet, hvilket vil sige 'u-listet eller på orange liste kan kun finde sted efter en anmeldelse og tilladelse fra den myndighed, der af udpeget til at varetage denne opgave (Transportforordningens artikel 13). I Sverige skal ansøgning indsendes til Naturvårdsverket. Gebyret for en tilladelse er 8.500 SEK. Der opkræves ikke gebyr ved 'ny' ansøgning ifm. ændringer.

Artikel 17

Naturvårdsverket har udarbejdet en vejledning (Vad gäller när du fått ett godkännande) som er tilgængelig via deres hjemmeside. Den retter sig mod ansøgerne og giver også information om hvorledes man skal forholde sig til ændringer til en godkendelse.

Som udgangspunkt tager men artikel 17's ordlyd nøje, men har udviklet en praksis, som følger: Ændringer i rubrik 1,2 og 10 accepteres såfremt registreringsnummer på virksomheden er den samme; Ændringer i rubrik 4 accepteres, hvis mængden er den samme. Derimod foretages den er vurdering fra sag-til-sag hvad angår ændringer i rubrik 7,8,9 og 16.

Såfremt en ændring kræver involvering af et andet lands myndighed, kræver Naturvårdsverket en ny anmeldelse. Der opkræves ikke nyt gebyr i sådanne situationer.

Naturvårdsverket har primært haft problemer i relation til myndigheder uden for EU i forbindelse med import til Sverige, hvor transporten har ændret rute.

Rapportering om overførsler

I medfør af artikel 51 skal hvert land rapportere om godkendte ansøgning om import/eksport til EU-Kommissionen. Det er stort et en kopi af den rapport som er udformet i henhold til Basel-konventionen (artikel 13, stk. 3) der vedrører import og eksport af affald, der er klassificeret som u-listet eller på orange liste.

Derfor er der data for import og eksport af dette affald, på lande-niveau (import og eksport) og på typer, idet indrapporteringen sker under anvendelse af en kode.

Derimod er der ikke international statistik på import/eksport af grøn-listet affald. Der indsamles ikke data om import/eksport af grøn-listet affald.

Naturvårdsverket er ansvarlig for rapportering til Basel Konventionens sekretariat og EU-Kommissionen.

Tilsyn og kontrol

Bestemmelser vedrørende tilsyn og kontrol findes i Kap. 29 i Miljöbalken.

Siden 1. januar 2016 er det operative tilsyn (i marken) med grænseoverskridende overførsel af affald henlagt til 5 Länsstyrelser (Norrbotten, Gävleborg, Stockholm, Västra Götaland og Skåne. De administrative miljømyndigheder og kommuner har også tilsynsforpligtelser (afhængig af bl.a. typer af affaldsanlæg og affaldsproducerende virksomheder).

Siden 2012 har der været en national handleplan, som bliver revideret regelmæssigt. Denne plan vil fra 1. januar 2017 være den plan, som hvert land skal have i medfør af artikel 50 (med opdateringer) i Transportforordningen.

Der er også etableret regionale koordineringsgrupper for tilsyn og kontrol. Disse ledes af Länsstyrelsen.

Ved grænseovergange samarbejder de 5 udvalgte Län med toldmyndigheder og politi, og somme tider også kystvagten. Det hænder ofte at ulovlige transport identificeres ved grænseovergange (især i havne) på grundlag af toldmyndighedernes inspektion af transportdokumentet og på grundlag af særligt opsyn med visse virksomheder.

Såfremt en transport fra Sverige stoppes i transit eller i det modtagende land, er det Naturvårdsverket, der behandler sagen, i samarbejde med de relevante landes kompetente myndigheder.

Forebyggelse, afsløring og straf

Naturvårdsverket prøver at holde sig orienteret om udførte kontrolaktiviteter vedrørende grænseoverskridende overførsler. Såfremt sådanne aktiviteter udføres i forhold til virksomheder, og dermed som et led i deres almindelig tilsyn, er det ikke sikkert at Naturvårdsverket bliver informeret herom, især ikke hvis der ikke er observeret noget ulovligt.

Derfor er det svært at vurdere præcist hvor mange kontroller, der bliver gennemført. I 2008 blev der gennemført 20 inspektioner, hvoraf 4 blev vurderet som værende ulovlige. I 2009 blev der gennemført 15 kontroller, 11 transportere var ulovlige og blev stoppet på vej ud af Sverige. Derudover blev der identificeret 7 ulovlige transportere, i transit eller i modtagerlandet.

I 2010 blev der gennemført 300 kontroller, 17 af disse var ulovlige og blev stoppet ved grænsen; andre 15 blev stoppet uden for Sverige, enten i transit eller i modtagerlandet. I 2011 blev der foretaget 100 kontroller, hvoraf 20 var ulovlige og stoppet ved grænsen; andre 20 blev stoppet uden for Sverige enten i transit eller i modtagerlandet. I 2012 var der 100 kontroller, hvoraf 56 var ulovlige og stoppet ved grænsen. 12 transportere blev stoppet uden for Sveriges grænser.

Rigsdagen vedtog i maj 2010 en ny straffelov, hvorefter også forsøg på overtrædelser anses for strafbare. Der er også sanktioner (bøde) ved mindre forseelser af administrativ karakter. I andre tilfælde af ulovlige transportere vil personen/virksomheden kun blive afkrævet betaling for 'tilbageførsel'. Siden 15. juni 2011 er det muligt at straffe mindre administrative overtrædelser af miljølovgivningen.

Samarbejde

Nationalt

Medarbejderne i de 5 Länsstyrelser arbejder tæt sammen med Naturvårdsverket bl.a. med henblik på at harmonisere deres 'praksis' og at lære af hinanden. Naturvårdsverket yder desuden vejledning til virksomheder og transportører.

Naturvårdsverket opfordrer brugere af deres hjemmeside til også at søge information og bistand på det engelske miljøministeriums hjemmeside. Da den er meget nem at orientere sig i. <https://www.gov.uk/guidance/importing-and-exporting-waste>

Såfremt en virksomhed søger viden i relation til en ansøgning om overførsel er der udarbejdet en specifik vejledning herom: Guidelines: <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledningar/Avfall/Gransoverskridande-avfallstransporter/Vad-galler-nar-du-fatt-ett-godkannande/>.

Internationalt

Naturvårdsverket deltager aktivt i samarbejdet mellem landene (vedr. ændringer og fortolkning af lovgivning, legale emner og udveksling af erfaringer med forvaltning af reglerne).

Sverige deltager i IMPEL-TFS netværk, og var vært for en IMPEL-TFS konference i 2009. De deltager ligeledes i IMPEL-TFS WEEE-projekt and the Enforcement Action II Project. Naturvårdsverket deltager i et projekt under Nordisk Ministerråd (ledet af SYKE i Finland) om overførsel af grøn-listet affald der eksporteres/importeres fra alle dele af verden til/fra de nordiske lande.

Bilag 3. Fakta-ark for Tyskland

Tyskland er et forbundsland. Det er opdelt i 16 delstater, hvor hovedstaden Berlin og bystaterne Hamburg og Bremen har en særlig status på linje med de 13 andre delstater. På nationalt niveau har man en central regering, en række ministerier samt styrelser mv. I hver enkelt delstat har man ligeledes en regering og ministerier/forvaltning. Lovgivningsmæssigt har man love, bekendtgørelser etc. både på stats- og delstatsniveau.

Lovgivningen i de enkelte delstater kan variere, men den har ikke forrang for den nationale lov. Dermed er det ikke muligt at beskrive affalds(transport)systemet i Tyskland som sådan, men kun via de generelle regler, suppleret med regler og praksis i delstaterne samt forskellene delstaterne imellem.

Lovgivning

På affaldsområdet har man i Tyskland på nationalt niveau vedtaget en 'Kreislaufwirtschaftsgesetz' (KrWG) = *Lov om affaldshåndtering*, der bl.a. implementerer EU's affaldsdirektiver. Det er suppleret af en række forordninger. KrWG kompletteres af affaldslove på delstatsniveau. Kommunerne er udførende og vedtager udelukkende regulativer som i Danmark. Det kan variere fra delstat til delstat, hvorledes kommunens rolle er. Umweltbundesamt (UBA - *den nationale miljøstyrelse*) fungerer i vid udstrækning som den danske Miljøstyrelse.

Generel klassificering i Tyskland sker efter den europæiske affaldsliste, som er implementeret i tysk lov via 'Abfallverzeichnisverordnung' (AVV) = *Bekendtgørelse om affaldsliste*. Virksomhederne klassificerer selv, men skal som i Danmark følge affaldshierarkiet.

Overførsel af affald (import/eksport)

Transportforordningen hedder på tysk VVA - Verordnung über die Verbringung von Abfällen. Den er implementeret i Tyskland via Abfallverbringungsgesetz = *Lov om overførsel af affald* med tilhørende bekendtgørelser, der indeholder bestemmelser om bl.a. sikkerhedsstillelse og bøder, som er påkrævet i medfør af bestemmelserne herom i Transportforordningen.

Der er flere *kompetente* myndigheder i Tyskland under VVA. UBA er ansvarlig for de overordnede regler og for affald i transit. Desuden er UBA repræsentant og beslutningstager for Tyskland i international regi.

Delstaterne understøtter UBA, når transporten går i transit gennem deres område. Når affaldstransporter har en delstat som start- eller slutpunkt, er delstatsregeringen ansvarlig.

For at sikre en koordinering mellem det føderale og 'Länder-niveau' er der etableret et arbejdsfællesskab (Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)), som har udgivet en lang række vejledninger og tekniske regelsæt. Arbejdsgrupper består af repræsentanter for de ministerier nationalt og i delstaterne, der har med affaldslovgivning at gøre (herunder UBA), et par myndigheder på håndhævelsesområdet (delstater), og, for affaldstransporter, toldmyndighederne og national styrelse for godstransport.

I Niedersachsen er det ansvarlige organ under transportforordningen Niedersächsische Gesellschaft zur Endlagerung von Sonderabfällen (*Selskab for slutdisponering af farligt affald*).

Det ejes af delstaten med 51 % og erhvervslivet 49 %. Formålet er at hjælpe virksomheder på alle områder, der har med **farligt affald** at gøre.

Grøn-listet affald til nyttiggørelse

Virksomhederne (transportøren/affaldsproducenten) er ansvarlig for korrekt klassificering. Man anbefaler generelt, at de tager kontakt til myndighederne inden en transport påbegyndes.

LAGA har udgivet en vejledning, som er tilgængelig fra UBA's hjemmeside og de tre delstater. Det fremgår heraf at den har til formål at vejlede, og at den ikke er retsgyldig. Den er meget udførlig og kan også ses som et forsøg på at harmonisere klassificeringer delstaterne imellem.

Tyskland har oplyst til EU-Kommissionen¹⁸ at der ikke findes fastlagte grænseværdier for 'urenheder' i grøn-listet affald, og der tages beslutning 'fra sag til sag'.

De tre delstater har oplyst at man 'uofficielt' opererer med hhv. 2 %, 5-10% samt (i særtilfælde) max. 10 % urenheder. Mecklenburg-Vorpommern angiver, at man af og til skeler til de standarder, der anvendes i industrien – f.eks. for stål, når man skal afgøre, hvad der synes rimeligt og hvad der er for meget.

Anmeldelse af en overførsel

Ansøgning om tilladelse til overførsel indsendes til den relevante myndighed i den delstat hvorfra transporten udgår.

Artikel 17

LAGA har udarbejdet vejledende retningslinjer for hvorledes artikel 17 skal administreres. I og med at den er vejledende er der rum for forskellige vurderinger, hvilket også forekommer. I denne vejledning nævnes, at følgende tilfælde af ændringer kræver ny notifikation:

- Sted hvor affaldet genereres
- Affaldstype
- Affaldstype, der forlader et foreløbigt anlæg
- Ved transport til foreløbigt anlæg, de følgende foreløbige eller ikke foreløbige anlæg, der nævnes i notifikationen
- Transportmiddel (f.eks. skift fra lastbil til bane)
- Forpakkingsmåden (f.eks. fra bulk til container)

En 'vigtig ændring', der ikke umiddelbart kræver ny notifikation, er f.eks. efterfølgende benævnelse af yderligere transportører. Sådanne ændringer skal afstemmes med andre berørte myndigheder jf. stk. 2. Ikke vigtige ændringer er f.eks. trafikrelaterede ruteændringer på grund af vejrlig, vejarbejde eller trafikulykker.

Rapportering om overførsler

I medfør af artikel 51 skal hvert land indsende en kopi af den rapport som er udformet i henhold til Basel-konventionen (artikel 13, stk. 3) der vedrører import og eksport af affald, der er klassificeret som u-listet eller på orange liste. Derfor er der data for import og eksport af dette affald, på lande-niveau (import og eksport) og på typer, idet indrapporteringen sker under anvendelse af en kode.

Derimod er der ikke international statistik på import/eksport af grøn-listet affald. Behandlingsanlæg er forpligtet til at have et register (med oplysninger om affaldsproducent, transportør og behandlingssted) for at kunne rapportere dette til myndighederne, på anmodning. Sachsen-Anhalt rådgiver affaldsproducenten om at anmode om en kopi af Bilag VII fra det modtagende

¹⁸ Threshold values for contaminants in 'green'-listed wastes established by Member States, A compilation document, February 2016

anlæg selv om det ikke er påkrævet. Der findes ikke nogen national statistik om import/eksport af grøn-listet affald.

Tilsyn og kontrol

Tilsyn og kontrol udføres af delstatsmyndighederne, men den specifikke myndighed afviger fra delstat til delstat. Således nævnes i Niedersachsen, at det er politiet eller BAG (myndighed for godstransport), der kontrollerer transporten, og fagmedarbejdere fra andre myndigheder kan konsulteres mhp en vurdering af de affaldsfaglige aspekter. Sachsen-Anhalt nævner, at det som regel er den kompetente myndighed for notifikation, men ofte sammen med affaldsmyndighederne og/eller politi, myndighed for godstransport og toldvæsenet. I Mecklenburg-Vorpommern er det toldvæsenet og politiet, der kontrollerer, mens den kompetente myndighed ikke nødvendigvis er til stede.

Kontrol af grænseoverskridende transporter af affald sker i medfør af §11 i Lov om overførsel af affald (Abfallverbringungsgesetz). Tilsyn med anlæg og virksomheder er henlagt til delstaterne. Ved gennemførelse af stikprøvekontrol sker det i samarbejde med toldmyndighederne og den føderale myndighed for godstransport.

Alle transporter ind og ud af Tyskland kan underlægges stikprøvekontrol af toldmyndighederne.

Forebyggelse, afsløring og straf

I nedenstående tabel er anført antal af udførte kontroller, således som de er rapporteret til Basel Konventionens sekretariat. Tallene fremgår af besvarelse af Spørgsmål 12 og 13 i EU-Kommissionens 3-årige rapport i medfør af Transportforordningen.

	2008	2009	2010	2011	2012
Transporter kontrolleret ved grænsen (Länder-niveau)	Ca. 2.000	Ca. 2.500	Ca. 3.600	Ca. 3.500	Ca. 3.300
Transporter kontrolleret af føderale myndigheder (BAG)	Ca. 20.000	Ca. 20.000	Ca. 24.000	Ca. 21.000	Ca. 24.000
Kontrol af behandlingsanlæg (Länder-niveau)	Ca. 600	Ca. 250	Ca. 250	Ca. 220	Ca. 310
Formodet illegale transporter ¹⁹	Ca. 500	Ca. 850	Ca. 930	Ca. 1.000	??

I henhold til denne (§ 18, stk. 1) er transport af affald uden tilladelse en administrativ forseelse og kan medføre en bøde på op til 100.000 EUR. Transport af farligt affald uden den fornødne tilladelse er en kriminel forseelse og kan medføre en straf på op til 3 års fængsel eller en bøde. Hvis der er sket alvorlig skade på miljøet kan straffen være op til 10 års fængsel.

¹⁹ *Formodet illegale transporter* dækker over sager, som blev sendt til videre undersøgelse hos de administrative myndigheder eller hos politiet.

Bilag 4. Interviews

Bilag 4.1 Interviews med Naturvårdsverket

1. Introduction

Name and title:	Ulrika Hagelin, Handläggare gränsöverskridande transporter av avfall
Affiliation:	Naturvårdsverket, Sektionen för operativ tillsyn
Official responsibilities:	Notifikationer (ansøgninger) i henhold til Transportforordningen; Competent Authority – Basel Konventionen, OECD og EU-Kommissionen; ekspert-rådgivning vedr. International lovgivning til Miljøministeriet.
Daily tasks: (Describe shortly the procedures in which the interviewee is involved routinely)	Ansvarlig for sager vedrørende: <ul style="list-style-type: none">- Ulovlige transporter der opdages uden for Sverige- Kontrol af administrative overtrædelser (transportdokumenter)- Vejledning af virksomheder og decentrale myndigheder- Rapportering til internationale organisationer.
Shortly describe the division of responsibilities between central authorities (UBA or Naturvårdsverket) and regional (Land or Len) wrt WSR:	Tilsynet med transport af affald i Sverige og ind og ud af Sverige er henlagt til 5 Län (Norrbotten, Gävleborg, Stockholm, Västra Götaland og Skåne) med virkning fra 1. januar 2016. Der er nedsat et koordinationsudvalg med repræsentanter for disse 5 Län, udvalgte kommuner, toldmyndigheder, politi og kystvagten og anklagemyndigheden. De andre Län og kommunerne har stadig en tilsynsforpligtelse, afhængig af virksomhedstype, inden for affaldsområdet.

2. Re-application

2.1 Is there a (formal or informal) guidance document/internal memo on which "essential" (wrt Article 17 of WSR) changes require a new notification document submission?	Naturvårdsverket har en hjemmeside, der har til formål at vejlede virksomhederne:
2.2 In which cases do you oblige operators to resubmit a notification application? (Here I suggest to go through the document in Annex IA of WSR. The document has 21 blocks, so we can quickly go through all of them)	Såfremt andre landes kompetente myndigheder er enige kan Naturvårdsverket acceptere ændringer i følgende rubrikker (Bilag IA): 1, 2, 10: Ændring i virksomhedens navn, men samme registreringsnummer (som CVR) 4 – hvis mængden er den samme 7, 8 og 9. 16 c - fra sag til sag. Se også besvarelse af 2.3.
2.3 Describe shortly the reasoning behind considering some changes as essential (i.e. requiring resubmission)	Såfremt ændringer i anmeldelsen berører et andet lands myndighed, kræver Naturvårdsverket en ny anmeldelse (jf. artikel 17, stk. 3 i Forordningen). De har haft enkelte sager der har voldt besvær fordi transportruten er blevet ændret med kort varsel. Det drejer sig tit om transporter der er afsendt langt fra Sverige, hvor transportøren ændrer ruten således at transporten 'går gennem' andre lande uden

	at det er oplyst (affaldet bliver ikke lodset).	
2.4	Are there differences in the interpretation of article 17 among the different regions of your country?	Nej, da det er Naturvårdsverket der er den kompetente myndighed. Ansvar for notifikationer ligger entydigt hos os. De centrale enheder er kun ansvarlig for tilsyn – i samarbejde med os.
2.5	What is the fee paid by waste operators for a notification application and what is the fee paid for a re-submission of a modified notification document?	Gebyret for en anmeldelse er 8.500 SEK. Der kræves ikke gebyr ved ændringer, hvad enten de kræver en ny anmeldelse eller ej.

Bilag 4.2 Interviews med Skåne Län

1. Introduction

Name and title:	Jan E. Moberg, Miljöhandläggare
Affiliation:	Miljötilsynsenheten, Skåne Län
Official responsibilities:	Fra 1. januar 2016 tilsynsførende med grænseoverskridende overførsler for Skåne og Kronoborg Län
Daily tasks: (Describe shortly the procedures in which the interviewee is involved routinely)	Tilsyn med transport af affald, herunder grænseoverskridende overførsler
Shortly describe the division of responsibilities between central authorities (UBA or Naturvårdsverket) and regional (Land or Len) wrt WSR:	Statslig myndighed, der dækker Skåne og Kronoborg Län. Tæt samarbejde med Naturvårdsverket og de 4 øvrige Län, der er blevet tillagt samme myndighed (Norrbotten, Gävleborg, Stockholm og Västra Götaland.

2. Re-application

2.1	Is there a (formal or informal) guidance document/internal memo on which "essential" (wrt Article 17 of WSR) changes require a new notification document submission?	Besvares af Naturvårdsverket
2.2	In which cases do you oblige operators to resubmit a notification application? (Here I suggest to go through the document in Annex IA of WSR. The document has 21 blocks, so we can quickly go through all of them)	Besvares af Naturvårdsverket
2.3	Describe shortly the reasoning behind considering some changes as essential (i.e. requiring resubmission)	Besvares af Naturvårdsverket
2.4	Are there differences in the interpretation of article 17 among the different regions of your country?	Besvares af Naturvårdsverket
2.5	What is the fee paid by waste operators for a notification application and what is the fee paid for a re-submission of a modified notification document?	Besvares af Naturvårdsverket

3. Classification of recovery operation (R codes)

It should be stressed to the interviewee that this section 3 (on classification of recovery operation) refers exclusively to green-listed waste exported to another EU country for recovery. This is useful, besides describing the context of the interview, also for determining which sections of the WSR apply to this case.

3.1	Do you have in your experience many incidents of wrongful classification wrt R codes?	De har ikke så stor erfaring hermed, idet har overtaget tilsynsarbejdet pr 1.1.2016, og fordi det først har fungeret reelt siden maj 2016.
3.2	How is a wrongful classification wrt R codes is determined during a check (e.g. electronic registry of R facilities, check person own knowledge of R facilities, contract attached to moving document)? In case of a wrongful classification of R codes, what is the procedure that follows after the check?	De vurderer 'fejlen'. Hvis den ikke har reel betydning bliver det accepteret. Det vurderes også i lyset af om overførslen sker som et led i en 'serie' og beder derfor om rettelse til 'næste gang'.
3.3	Are there cases you have identified where a moving document designated a specific treatment plant but the waste when it arrived there, it was shipped again to a third country?	Ingen erfaring jvf. ovenstående. Henviste til Naturvårdsverket.
3.4	In general, do you have any measures in place to promote the waste hierarchy to waste producers/transporters (i.e. to push for selecting recycling or re-use instead of energy recovery)? And how do you check that the waste hierarchy is followed for waste shipments?	Ingen direkte midler. Henviste til Miljøbalken Kap.2 § 5, hvoraf det fremgår at virksomheder er forpligtet til 1) mindske mængden af affald, 2) mindske mængden af skadelige emner i materialer og produkter 3) mindske de negative effekter af affald og 4) genanvende affald. Vejledning sker ved tilsyn – og godkendelser.
3.5	When co-mingled waste is collected (e.g. plastic and metals together or stones in agricultural plastic waste), are there cases when this waste can be exported without notification?	Besvares af Naturvårdsverket.

4. Classification of waste type (B codes)

It should be stressed to the interviewee that this section 4 (on classification of waste type) refers exclusively to green-listed waste exported to another EU country. This is useful, besides describing the context of the interview, also for determining which sections of the WSR apply to this case.

4.1	Who is responsible for classifying a waste shipment about to be transported?	Naturvårdsverket
4.2	How can a waste operator verify a correct classification of a waste material (e.g. guidelines issued at national or local level, consultation with municipal/regional authorities etc.)?	Naturvårdsverket, som på sin hjemmeside henviser til et 'waste export control tool' https://www.gov.uk/guidance/importing-and-exporting-waste Med henvisning til at den er god, og kan anvendes af svenske (og andre europæiske virksomheder) da reglerne er ens for hele EU.
4.3	Do transporters have to report at all to authorities any information on transportation of green listed waste (e.g. data and amounts)? I.e. how has Art 18 (3) been interpreted in your country?	Der er ingen rapporteringsforpligtelse.
4.4	What are the limit values for contamination/impurities so that plastic and metal wastes to be considered as green listed (please also mention if units are expressed in volume or mass terms)?	De anvender forskellige Guidelines og IMPEL. De ser ofte laster med mange forskellige fraktioner. Mener at det er svært at bedømme og dermed sætte procenter på.

4.5	At which point of the export procedure (shipment) are authorities required to and allowed to check the classification? (e.g. before the truck starts the trip, during the trip, at the border)	Tilsynsmyndigheden kan øve kontrol alle steder (virksomheden, under transport, ved grænseovergange). Har et tæt samarbejde med toldmyndighederne, der ofte opfanger transporter, der kan være ulovlige. De må ikke standse trafikken, hvorfor transporter på veje sker i samarbejde med politiet.
4.6	When checking a waste shipment, who or which body is required to be present or required to do the check? (e.g. police, EPA, municipality)	Afhænger af situationen. Jf ovenfor.
4.7	When a check is performed on a truck in the highway and the authorities determine a wrongful classification, what is the procedure that follows?	Det kommer an på hvor alvorlig forseelsen er. En mindre fejl i en R kode f.eks. får ikke nogen umiddelbar konsekvens. De mest alvorlige forseelser de har drejer sig mest om forsendelse af brugte produkter.
4.8	If a transporter has consulted local authorities and was formally advised to classify the shipment as B3010 and the transporter is stopped in the highway (by authorities of another region or by the national EPA, depending who is performing the checks) by a different authority, whose judgment is overruled, in case of disagreement? Also, please describe the procedure that follows	I henhold til Miljöbalken kap. 2 er der en forventning om at virksomheder selv er i stand til at vurdere hvorledes affald skal klassificeres. Tilsynsmyndigheden kan ikke tilbyde rådgivning på dette område.
4.9	When a shipment is already out of your country/region, is stopped by the next (transit or destination) country officials and a wrongful classification is determined (by the authorities of the other country), what is the procedure followed? (e.g. how do the foreign officials notify the officials of the country/region of dispatch and what are the actions that the authorities in the country of dispatch take?) Also, in case the two countries/regions have different limit values for contamination/impurities, how is a correct classification judged?	Har ikke nogen eksempler herpå jf at Skåne Län har overtaget tilsynet i maj 2016. Henviste til Naturvårdsverket. Naturvårdsverket er 'competent authority' i Sverige og er dermed den myndighed, der vil blive kontaktet. Sverige har rapporteret som sådanne hændelser, jf Fakta-ark for Sverige.
4.10	When stopping a truck with a waste shipment for checking correct classification (among others), how do the authorities check that the limit values for clean or mixed waste are not exceeded?	Jf. Ovenstående så sker det. Det er svært at sige præcist hvorledes et læs bliver vurderet, idet det er mennesker, der foretager besigtigelsen. Ca. 40% af de transporter, der stoppes indeholder grønlistet affald.

5. Data on inspections

5.1	How many inspections were performed last year in your region? How many of them involved green-listed waste exported for recovery? How many total violations were there? How many of the violations referred to wrongful classification of green-listed waste?	Besvares af Naturvårdsverket. Se Fakta-ark for Sverige.
-----	---	---

Til interviewene med de tyske Länder, blev spørgeskemaet oversat til tysk og fremsendt forud for interviewet. Svarerne er afleveret på dansk.

Bilag 4.3 Interview med Mecklenburg-Vorpommern

1. Einleitung

Name und Titel:	Sandra Pfrogner, Leder af affaldsafdelingen
Organisation:	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG). Abt. 5: Immissionsschutz und Abfallwirtschaft
Verantwortungen:	Afdeling er ansvarlig for grænseoverskridende transporter, statistik, farligt affald.
Tägliche Aufgaben:	Ledelses- og faglige opgaver.
Verteilung der Verantwortungen unter VVA zwischen UBA und Bundesland/Gemeinde:	I Tyskland ligger håndhævelse af affaldsreglerne hos delstaten. Kommunen har i MV ingen opgaver. Mht. VVA (Transportforordningen): UBA er ansvarlig for de overordnede regler og for affald i transit. LUNG understøtter UBA, når transporten går i transit gennem MV. Når transporter har MV som start- eller slutpunkt, er LUNG ansvarlig.
Betrifft die VVA auch Verbringungen von Abfällen von einem Bundesland zu einem anderen? Oder gilt sie nur für Verbringungen ins Ausland?	VVA gælder kun ind og ud af Tyskland. Interne transporter af farligt affald underligger strenge tyske regler. For ikke-farligt affald er indenlandske transporter ganske nemme.

2. Änderungen nach erteilter Zustimmung

2.1 Gibt es ein (formelles oder informelles) Dokument – Leitfaden oder interne Notiz über "erhebliche" Änderungen (Artikel 17 der VVA), die eine neue Notifizierung fordern?	MV har ingen guidelines. Man bruger LAGA (Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Abfall) Vollzugshilfe zur VVA. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/vollzugshilfe_vva.pdf . Der findes henvisning til den på UBA's hjemmeside, og den er 'nogenlunde' officiel. Den er p.t. under ændring, den er ikke bindende og retsgyldig. Men er et forsøg på at harmonisere bare lidt mellem UBA og Forbundslandene imellem. LUNG er rimelig pragmatisk og 'vigtig' kommer an på situationen.
2.2 In welchen Fällen muss der Förderer eine neue Notifizierung einsenden? (zB Anhang IA der VVA durchlaufen – 21 Einträge)	LAGA's retningslinjer skriver ift Art. 17, at følgende tilfælde af ændringer kræver ny notifikation: <ul style="list-style-type: none"> • Sted hvor affaldet genereres • Affaldstype • Affaldstype, der forlader et foreløbigt anlæg • Ved transport til foreløbigt anlæg, de følgende foreløbige eller ikke foreløbige anlæg, der nævnes i notifikationen • Transportmiddel (fx skift fra lastbil til bane) • Forpakkingsmåden (fx fra bulk til container) En 'vigtig ændring', der ikke umiddelbart kræver ny notifikation, er fx efterfølgende benævnelse af yderligere transportører. Sådanne ændringer skal afstemmes med andre berørte myndigheder jf stk. 2. Ikke vigtige ændringer er fx trafikrelaterede ruteændringer pga. vejrlig, vejarbejde eller trafikulyk-

	ker.
2.3 Bitte beschreiben Sie kurz, weshalb einige Änderungen als "erheblich" angesehen sind (und damit eine neue Notifizierung fordern)	LUNG nævner, at man nok ser lidt mildere på ændringer, hvis der ikke er tale om fx ulovlige transporter eller fare for miljø eller mennesker. Man ser på det fra sag til sag.
2.4 Gibt es Unterschiede in der Auffassung des Artikels 17 zwischen verschiedenen Bundesländern?	Se 2.1. Man forsøger som nævnt at harmonisere, men der er forskellige i praksis.
2.5 Wie viel zahlt der Förderer für eine Notifizierung? Wie viel zahlt er für eine Änderung nach erteilter Zustimmung?	Dette er normalt ikke relevant, da man også betaler for ændringer.

3. Einstufung Verwertungsverfahren (R Codes)

3.1 Gibt es in Ihrem Gebiet viele Fälle von inkorrekt er Einstufung bezüglich R Codes?	Det forekommer, at man forsøger at snyde med klassificering. Det store flertal er dog korrekt og dette er undtagelsen.
3.2 Wie wird eine inkorrekte Einstufung von R Codes in einer Kontrolle bestimmt (zB elektronische Verzeichnung von R Anlagen, persönliches Wissen über R Anlagen, beigefügter Vertrag)? Wenn der R Code inkorrekt ist, wie ist das Verfahren nach der Kontrolle?	Det ville være dejligt med elektronisk fortegnelse (som findes for forbrænding). Men desværre... Det er svært – beror på fingerspidsfølelse. Rigtig mange anlæg er både til R og D behandling, så hverken personlig viden eller selve kontrakten/ adressen på anlægget kan ikke bruges. Forløbet efterfølgende kommer an på, 'hvor forkert' der er klassificeret. Hvis der fx står R4 i stedet for R5, men alt andet er OK, løser man det på stedet og bilen kan køre videre. Hvis der ikke er fare for miljø og mennesker, kan bilen køre og man korrigerer fejlene efterfølgende. Hvis der er mistanke om illegale forhold (affaldet er ikke grønt eller er planlagt bortskaftet), ser man mere kritisk på det og følger reglerne i VVA.
3.3 Wissen Sie von Fällen, wo ein Begleitdokument eine spezifische Anlage angegeben hat, aber wo die Abfälle nachher an ein drittes Land exportiert wurden?	Dette ses meget tit!! Fx kan affaldet blive kørt til en havn, hvor det omlastes og eksporteres til fx Kina. Eller transportøren påberåber sig klausul om hemmeligholdelse.
3.4 Verfügen Sie über Maßnahmen, damit Sie die Abfallhierarchie gegenüber Abfallerzeuger/Förderer promovieren können? (zB damit Recycling vor Verbrennung gewählt wird). Und wie kontrollieren Sie, dass die Abfallhierarchie auch für Abfallverbringungen gefolgt wird?	Der er lovbestemt pligt til at følge affalds-hierarkiet, men LUNG har ingen værktøjer til at 'gennemtvinge' det. LUNG kan ved en transport fx for bortskaftelse bede virksomheden begrunde, hvorfor man ikke genanvender i stedet. Men det er svært at komme igennem.
3.5 Wenn Abfälle gemischt eingesammelt werden (zB im gelben Sack), gibt es Fälle wo diese Abfälle ohne Notifizierung exportiert werden können?	Blandet indsamlet affald, fx som den tyske gule sæk (eller 2-3-4 tørre fraktioner i én spand til efterfølgende sortering som i DK) kan IKKE eksporteres uden notifikation. Der er ingen undtagelser i VVA. At påberåbe sig efterfølgende sortering i udlandet er for 'nemt' – det er for nemt at snyde.

4. Einstufung Abfallarten (B Codes)

Unsere Untersuchung betrifft lediglich Einstufung von Abfällen auf der grünen Liste für Verwertung *innerhalb* der EU.

4.1	Wer ist für die Einstufung einer kommenden Verbringung verantwortlich?	Ansvarelig er den, der foranlediger transporten. Affaldsproducenten har også visse pligter til at sørge for, at hans affald håndteres korrekt.
4.2	Wie kann ein Förderer prüfen, dass seine Einstufung korrekt ist (zB offizielle Leitfaden (regional/national), Anfragen bei den regionalen Behörden usw.)?	Der findes desværre ingen guidelines. LUNG anbefaler sine virksomheder at spørge først – man hjælper gerne og bliver ofte spurgt. Man anbefaler også af og til at spørge i modtagerlandet – jf. VVA er det den strengeste fortolkning, der gælder i tvivlstilfælde.
4.3	Auslegung Art 18 (3): Müssen Förderer jegliche Informationen über Verbringung von 'grünen' Abfällen an die Behörden einsenden (zB Mengen, Arten?)	Desværre er der ingen krav om at indsende data eller andet til statistisk brug. Det så man ellers gerne. LUNG føler, de ved alt for lidt om, hvad der sker. Man får kun viden, når der gennemføres kontrol og man fx beder om at se den kontrakt, der skal være indgået.
4.4	Welche sind die (inoffiziellen?) Grenzwerte für Störstoffe/Fremdstoffe, damit Kunststoff- und Metallabfälle als 'grün' angesehen werden können (bitte Einheit nennen – Volumen oder Masse)?	Der findes ingen officielle grænseværdier i Tyskland. Affaldet skal være 'rent', som det står i VVA. Dog tillader alle myndigheder 'lidt'. Man skæver bl.a. til industristandarder, fx om stål, når man skal afgøre, hvad der er for meget. Helt uofficielt er den absolut allerøverste grænse på 10% (vægt). Men normalt meget lavere.
4.5	An welchem Punkt des Verbringungsverfahrens müssen und dürfen die Behörden die Einstufung kontrollieren? (zB vor Anfang der Verbringung, auf der Straße, an der Grenze/im Hafen)	LUNG har en kontrolplan, der offentliggøres på nettet. Det følges op af et kontrol'program', der i sagens natur er hemmeligt.
4.6	Wenn eine Verbringung kontrolliert wird, wer / welche Organisation muss dabei sein? (zB Polizei, UBA, Landesbehörde)	På vejene (og i havne og ved grænsen) er det told og politi, der kontrollerer. LUNG kan være til stede, men ikke nødvendigvis. Der er et godt samarbejde og LUNG er behjælpelig med grundig uddannelse af personalet. I virksomheder er det udelukkende LUNG, der kontrollerer, dog kan man bede om assistance fra politiet, men gør det kun i sjældne tilfælde.
4.7	Wenn eine Kontrolle auf einem Lastwagen auf der Autobahn passiert und die Behörde findet, dass die Einstufung inkorrekt ist, wie sieht das folgende Verfahren aus?	Den formelle procedure følger VVA – særligt for illegale transporter. Man vurderer dog, hvor slemt det ser ud, om problemet kan løses på stedet, så bilen kan køre videre. Man ser intet formål med at lade bilen stå på vejen. Er der fare for miljø og mennesker, stoppes transporten og den formelle procedure starter – men der er mange grader af tilfælde mellem de to yderpunkter.
4.8	Wenn ein Förderer mit der Landesbehörde konsultiert hat und formell beraten wurde, die Verbringung als B3010 einzustufen, was passiert, wenn der Lastwagen nachher kontrolliert wird (bei Behörden anderer Länder oder dem UBA) und diese Behörden eine andere Auffassung haben? Und wenn so, wie sieht das folgende Verfahren aus?	Man følger VVA, hvor den strengeste klassifikation gælder. Generelt er det kun afsender- og modtagerlandet, der har noget at sige. Transitlandet ikke (hvilket er til debat i EU). LUNG råder sine virksomheder til at spørge begge, for at være sikker.

4.9	Wenn eine Verbringung bereits Ihr Gebiet verlassen hat und von anderen Behörden (andere Bundesländer oder im Ausland, Transit oder Empfängerstatt) kontrolliert wird – und die Einstufung als inkorrekt angesehen wird, wie sieht das folgende Verfahren aus? Erhalten Sie jegliche Informationen? Welche Schritte nehmen Sie? Zur selben Frage – wenn es unterschiedliche (inoffiziellen) Grenzwerte für Störstoffe gibt, wie wird die korrekte Einstufung gefunden?	Følger VVA's regler. Se også svar ovenfor.
4.10	Wenn ein Lastwagen mit ‚grünen‘ Abfällen zur Verbringung bezüglich (u.a.) Einstufung kontrolliert wird, wie bestimmen die Behörden, ob die Grenzwerte eingehalten sind (visuell, andere Methoden)?	Kontrollanterne skønner – andet kan man ikke. Det er meget svært. Det gøres visuelt. Har man fx beskidt papir, der indeholder plast, kan det se meget slemt ud, men bliver det holdt tilbage og kontrolvejet, kan det vise sig, at der kun er ganske lidt...

5. Zahlen – Kontrollen

5.1	Haben Sie Zahlen/Daten über: <ul style="list-style-type: none"> • Wie viele Kontrollen in Ihrem Gebiet ausgeführt sind? • Wie viele davon hatten mit ‚grüne‘ Abfälle zu tun? • Wie viele davon waren inkorrekt? • Wie viele davon waren inkorrekt bezüglich der Einstufung als grün? 	Ingen oplysninger...
-----	--	----------------------

Bilag 4.4 Interview med Niedersachsen

1. Einleitung

Name und Titel:	Karsten Bertram-Heisig
Organisation:	Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH
Verantwortungen:	Afdelingsleder; notifikation
Tägliche Aufgaben:	
Verteilung der Verantwortungen unter VVA zwischen UBA und Bundesland/Gemeinde:	UBA er ansvarlig for notifikation ved transit transporter.
Betrifft die VVA auch Verbringungen von Abfällen von einem Bundesland zu einem anderen? Oder gilt sie nur für Verbringungen ins Ausland?	For import af affald er det myndighederne i det forbundsland, hvor affaldet skal nyttiggøres eller bortskaffes.

2. Änderungen nach erteilter Zustimmung

2.1 Gibt es ein (formelles oder informelles) Dokument – Leitfaden oder interne Notiz über "erhebliche" Änderungen (Artikel 17 der VVA), die eine neue Notifizierung fordern?	<p>Der findes i Tyskland en vejledning i TSP, hvor der bl.a. gives rettesnore for Art. 17 'vigtige ændringer' (se nedenfor).</p> <p>Til vejledningen kan nævnes:</p> <p>Er lavet og opdateres af LAGA (Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall) arbejdsgrupper. Disse arbejdsgrupper består af repræsentanter for de ministerier nationalt og i delstater, der har med affaldslovgivning at gøre, et par myndigheder på håndhævningsområdet (delstater), UBA, toldmyndighederne og national styrelse for godstransport.</p> <p>Vejledningen skal ses som en kommentering af transportbestemmelserne. Den skal hjælpe med at løse de spørgsmål og problemer, der opstår, når bestemmelserne tages i anvendelse. <u>Det understreges, at den på ingen måde kan få retskraft; særligt nævnes, at det ikke drejer sig om en intern 'lov' i forvaltningen!</u></p>
2.2 In welchen Fällen muss der Förderer eine neue Notifizierung einsenden? (zB Anhang IA der VVA durchlaufen – 21 Einträge)	<p>Bertram-Heisig nævner, at det i deres optik er følgende tilfælde af vigtige ændringer, der kræver ny notifikation:</p> <ul style="list-style-type: none">• Sted hvor affaldet genereres• Affaldstype• Affaldstype, der forlader et foreløbigt anlæg• Ændring af transportvejen, så et nyt transitland bliver berørt• Ændring af eller yderligere anlæg for bortskaffelse (fx midlertidig nyttiggørelsesoperation R 12 eller operationer efter R4). <p>En ændring, der ikke umiddelbart kræver ny notifikation, er fx efterfølgende benævnelse af yderligere transportører. Sådanne efterfølgende benævnelse sker som regel via en godkendelse af ændringen til en allerede tildelt godkendelse.</p> <p>Ændringer i transportmiddel fx fra lastbil (vej) til bane bliver afstemt med andre berørte myndigheder. Hvis disse myndigheder ikke finder, at der kræves ny notifikation, klares det med godkendelse af ændringen til en allerede tildelt godkendelse.</p>
2.3 Bitte beschreiben Sie kurz, weshalb einige Änderungen als "erheblich" angesehen sind (und damit eine neue Notifizierung fordern)	<p>Fx for ændringer i transportvej / nyt transitland: Iflg. TSP er det tvingende nødvendigt, at alle berørte myndigheder giver deres tilladelse. Erfaringen siger, at de berørte transitlande normalt kræver ny notifikation.</p> <p>Fx for ændring i affaldstype. Det vil kræve en ny efterprøvning af, at modtagelse er tilladt i det pågældende bortskaffelses anlæg og af selve transporten samt af sikkerhedsstillelse og kontraktbetingelser. I disse tilfælde er udgangspunktet, at der kræves ny notifikation.</p>
2.4 Gibt es Unterschiede in der Auffassung des Artikels 17 zwischen verschiedenen Bundesländern?	<p>Det kan forekomme, at der er forskellige opfattelser i de forskellige forbundslande ift. krav om ny notifikation.</p>
2.5 Wie viel zahlt der Förderer für eine Notifizierung? Wie viel zahlt er für eine Änderung nach erteilter Zustimmung?	<p>Gebyrer for notifikation fastlægges i delstaterne.</p> <p>I Niedersachsen er priserne følgende for affald til nyttiggørelse (transport inden for 1 år):</p> <p>300 € - 5.000 €: op til 10.000 tons berørt affald 500 € - 10.000 €: > 10.000 tons berørt affald <u>300 € grundgebyr + 0,5 € /ton for ændringer</u></p>

3. Einstufung Verwertungsverfahren (R Codes)

Unsere Untersuchung betrifft lediglich Einstufung von Abfällen auf der grünen Liste für Verwertung *innerhalb* der EU.

3.1	Gibt es in Ihrem Gebiet viele Fälle von inkorrekt er Einstufung bezüglich R Codes?	Der findes en del tilfælde – særligt for R12 og R13.
3.2	Wie wird eine inkorrekte Einstufung von R Codes in einer Kontrolle bestimmt (zB elektronische Verzeichnung von R Anlagen, persönliches Wissen über R Anlagen, beigefügter Vertrag)? Wenn der R Code inkorrekt ist, wie ist das Verfahren nach der Kontrolle?	Vi spørger hos de myndigheder, der er ansvarlige, hvor anlægget ligger. Det kan føre til, at affaldet sendes tilbage til producenten.
3.3	Wissen Sie von Fällen, wo ein Begleitdokument eine spezifische Anlage angegeben hat, aber wo die Abfälle nachher an ein drittes Land exportiert wurden?	Ja, vi kender til sådanne tilfælde. Som regel ser vi, at der angives på denne måde, når der er et eksportforbud til det land, der er udset som modtager eller hvor der kræves kontroller.
3.4	Verfügen Sie über Maßnahmen, damit Sie die Abfallhierarchie gegenüber Abfallerzeuger/Förderer promovieren können? (zB damit Recycling vor Verbrennung gewählt wird). Und wie kontrollieren Sie, dass die Abfallhierarchie auch für Abfallverbringungen gefolgt wird?	Vi har Kreislaufwirtschaftsgesetz, som implementerer affaldsrammedirektivet i Tyskland og som anvendes af de myndigheder, der godkender anlæg samt har tilsyn med anlæggene. I Tyskland sker det i et samarbejde mellem tilsyns- og godkendelsesmyndighederne. I udlandet sammen med notifikationsmyndighederne. Vi går dog ud fra, at relevante myndigheder i udlandet (i EU) fører tilsyn med, at affaldshierarkiet bliver fulgt.
3.5	Wenn Abfälle gemischt eingesammelt werden (zB im gelben Sack), gibt es Fälle wo diese Abfälle ohne Notifizierung exportiert werden können?	Nej! Blandet husholdningsaffald jf. EAK 20 03 01 har pligt til notifikation (jf. artikel 3 stk. 5 i TSP).

4. Einstufung Abfallarten (B Codes)

Unsere Untersuchung betrifft lediglich Einstufung von Abfällen auf der grünen Liste für Verwertung *innerhalb* der EU.

4.1	Wer ist für die Einstufung einer kommenden Verbringung verantwortlich?	Som udgangspunkt ham, der genererer affaldet. I tvivlstilfælde kan det ske i samarbejde med de kompetente myndigheder.
4.2	Wie kann ein Förderer prüfen, dass seine Einstufung korrekt ist (zB offizielle Leitfaden (regional/national), Anfragen bei den regionalen Behörden usw.)?	Han kan afstemme det med de kompetente myndigheder.
4.3	Auslegung Art 18 (3): Müssen Förderer jegliche Informationen über Verbringung von 'grünen' Abfällen an die Behörden einsenden (zB Mengen, Arten?)	Nej, der er ingen krav til indsendelse af informationer. Det sker kun, når der er tvivl om den valgte klassifikation i forbindelse med en kontrol.
4.4	Welche sind die (inoffiziellen?) Grenzwerte für Störstoffe/Fremdstoffe, damit Kunststoff- und Metallabfälle als 'grün' angesehen werden können (bitte Einheit nennen)	TSP har ingen regler om andel af urenheder, der kan tillades. Så derfor går vi som udgangspunkt ud fra, at der slet ikke må være sådanne urenheder. Vi ved dog godt, at det næppe er muligt i den virkelige verden. Så derfor anvender vi en andel på maks. 2 % (vægt).
4.5	An welchem Punkt des Verbringungsverfahrens müssen und dürfen die Behörden die Einstufung kontrollieren? (zB vor Anfang der Verbringung, auf der Straße, an der Grenze/im Hafen)	Se ændringer i TSP mht. kontroller i artikel 50 ff. Vi kan kontrollere på alle steder/faser i en transport, fra producenter frem til bortskaffelsen.

4.6	Wenn eine Verbringung kontrolliert wird, wer / welche Organisation muss dabei sein? (zB Polizei, UBA, Landesbehörde)	Politiet eller BAG (myndighed for godstransport) standser transporten, fagmedarbejdere fra andre myndigheder kan konsulteres til at vurdere det affaldsfaglige.
4.7	Wenn eine Kontrolle auf einem Lastwagen auf der Autobahn passiert und die Behörde findet, dass die Einstufung inkorrekt ist, wie sieht das folgende Verfahren aus?	Man informerer den kompetente notifikationsmyndighed. Denne afklarer med myndighederne i afsendelses- eller modtagerlandet, hvordan affaldet skal klassificeres. Det kan føre til, at affaldet sendes tilbage til producenten.
4.8	Wenn ein Förderer mit der Landesbehörde konsultiert hat und formell geraten wurde, die Verbringung als B3010 einzustufen, was passiert, wenn der Lastwagen nachher kontrolliert wird (bei Behörden anderer Länder oder dem UBA) und diese Behörden eine andere Auffassung haben? Und wenn so, wie sieht das folgende Verfahren aus?	Man skal have bekræftelse af klassifikationen på skrift og man skal kunne fremvise den under transporten. Det kan dog ske, at myndighederne i udlandet har en anden opfattelse (fx om notifikationspligt, så transporten skal sendes tilbage (se TSP artikel 28).
4.9	Wenn eine Verbringung bereits Ihr Gebiet verlassen hat und von anderen Behörden (andere Bundesländer oder im Ausland, Transit oder Empfängerstatt) kontrolliert wird – und die Einstufung als inkorrekt angesehen wird, wie sieht das folgende Verfahren aus? Erhalten Sie jegliche Informationen? Welche Schritte nehmen Sie? Zur selben Frage – wenn es unterschiedliche (inoffiziellen) Grenzwerte für Störstoffe gibt, wie wird die korrekte Einstufung gefunden?	Se ovenfor – samme svar.
4.10	Wenn ein Lastwagen mit ‚grünen‘ Abfällen zur Verbringung bezüglich (u.a.) Einstufung kontrolliert wird, wie bestimmen die Behörden, ob die Grenzwerte eingehalten sind (visuell, andere Methoden)?	Vi gør det visuelt og det kan ske, der skal tages prøver og laves undersøgelser.

5. Zahlen – Kontrollen

5.1	Haben Sie Zahlen/Daten über: <ul style="list-style-type: none"> • Wie viele Kontrollen in Ihrem Gebiet ausgeführt sind? • Wie viele davon hatten mit ‚grüne‘ Abfälle zu tun? • Wie viele davon waren inkorrekt? • Wie viele davon waren inkorrekt bezüglich der Einstufung als grün? 	Tal og fakta over de kontroller, som tilsynsmyndighed, politiet, godstransportmyndighederne og toldmyndighederne har gennemført er p.t. ved at blive vurderet. Derfor har jeg ingen informationer hertil.
-----	--	---

Bilag 4.5 Interview med Sachsen-Anhalt

1. Einleitung

Name und Titel:	Elke Dreissig
Organisation:	Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt
Verantwortungen:	Ansvarlig for området 'Abfallrechtliches Nachweisverfahren' (affaldsretlige sager)
Tägliche Aufgaben:	Ledelse på dette område, der er opdelt i indenlandske sager og grænseoverskridende affalds-transporter
Verteilung der Verantwortungen unter VVA zwischen UBA und Bundesland/Gemeinde:	UBA er udelukkende ansvarlig for transit gennem Tyskland.
Betrifft die VVA auch Verbringungen von Abfällen von einem Bundesland zu einem anderen? Oder gilt sie nur für Verbringungen ins Ausland?	Delstatsregeringen i Sachsen-Anhalt er ansvarlig myndighed for im- og eksport i delstaten.

2. Änderungen nach erteilter Zustimmung

2.1 Gibt es ein (formelles oder informelles) Dokument – Leitfaden oder interne Notiz über "erhebliche" Änderungen (Artikel 17 der VVA), die eine neue Notifizierung fordern?	Hun henviser ligeledes til LAGA – se udførlig beskrivelse under Niedersachsen
2.2 In welchen Fällen muss der Förderer eine neue Notifizierung einsenden? (zB Anhang IA der VVA durchlaufen – 21 Einträge)	De henholder sig til LAGA, idet hun dog understreger, at det her drejer sig om eksempler: <ul style="list-style-type: none">• Sted hvor affaldet genereres• Affaldstype• Affaldstype, der forlader et foreløbigt anlæg• Ændring af eller yderligere anlæg for bortskaffelse• Ændring i transportmiddel (fx fra lastbil til bane)• Emballering, fx ændring fra bulk til sæk
2.3 Bitte beschreiben Sie kurz, weshalb einige Änderungen als "erheblich" angesehen sind (und damit eine neue Notifizierung fordern)	Vigtige ændringer vil normalt kræve, at der ændres i notifikations- eller følgedokumenterne.
2.4 Gibt es Unterschiede in der Auffassung des Artikels 17 zwischen verschiedenen Bundesländern?	Ja, det ses, men ikke særlig ofte.
2.5 Wie viel zahlt der Förderer für eine Notifizierung? Wie viel zahlt er für eine Änderung nach erteilter Zustimmung?	I Sachsen-Anhalt findes en gebyrlov, som fastlægger gebyrerne (Allgemeine Gebührenordnung des Landes Sachsen-Anhalt (ALLGO LSA)). Notifikationsgebyret kan svinge mellem 80 og 8000 EUR. Det kommer an på en vurdering ud fra forskellige kriterier, såsom anvendt tid, værdi af transporten etc.

3. Einstufung Verwertungsverfahren (R Codes)

Unsere Untersuchung betrifft lediglich Einstufung von Abfällen auf der grünen Liste für Verwertung *innerhalb* der EU.

3.1	Gibt es in Ihrem Gebiet viele Fälle von inkorrekt er Einstufung bezüglich R Codes?	Nej – meget kort og klart svar!
3.2	Wie wird eine inkorrekte Einstufung von R Codes in einer Kontrolle bestimmt (zB elektronische Verzeichnung von R Anlagen, persönliches Wissen über R Anlagen, beigefügter Vertrag)? Wenn der R Code inkorrekt ist, wie ist das Verfahren nach der Kontrolle?	Det ses tydeligt i godkendelsen af et anlæg, om det drejer sig om bortskaffelse eller nyttiggørelse.
3.3	Wissen Sie von Fällen, wo ein Begleitdokument eine spezifische Anlage angegeben hat, aber wo die Abfälle nachher an ein drittes Land exportiert wurden?	I forbindelse med kontroller, hvis man fatter mistanke til noget ‚forkert‘ angående eksport af grønt affald, særligt til Kina/ Hong Kong, har man tjekket sagen og ikke tilladt eksporten.
3.4	Verfügen Sie über Maßnahmen, damit Sie die Abfallhierarchie gegenüber Abfallerzeuger/Förderer promovieren können? (zB damit Recycling vor Verbrennung gewählt wird). Und wie kontrollieren Sie, dass die Abfallhierarchie auch für Abfallverbringungen gefolgt wird?	Ja, falder under almindelige tilsynsopgaver under generel ret.
3.5	Wenn Abfälle gemischt eingesammelt werden (zB im gelben Sack), gibt es Fälle wo diese Abfälle ohne Notifizierung exportiert werden können?	Vi kender ikke til tilfælde, hvor blandet affald eksporteres uden forudgående behandling. Det kan kun ske, efter at det er blevet sorteret, så enkeltfraktioner kan klassificeres som grønt affald.

4. Einstufung Abfallarten (B Codes)

Unsere Untersuchung betrifft lediglich Einstufung von Abfällen auf der grünen Liste für Verwertung *innerhalb* der EU.

4.1	Wer ist für die Einstufung einer kommenden Verbringung verantwortlich?	Affaldsproducenten skal selv klassificere sit affald. Hvis der er mistanke til noget ukorrekt, skal den kompetente myndighed tjekke klassifikationen.
4.2	Wie kann ein Förderer prüfen, dass seine Einstufung korrekt ist (zB offizielle Leitfaden (regional/national), Anfragen bei den regionalen Behörden usw.)?	Det sikreste er at spørge hos den kompetente myndighed – med beskrivelse og i givet fald analyse eller sikkerhedsdatablade etc.
4.3	Auslegung Art 18 (3): Müssen Förderer jegliche Informationen über Verbringung von ‚grünen‘ Abfällen an die Behörden einsenden (zB Mengen, Arten)?	Nej, kun i de enkelte tilfælde, hvor vi beder om det under en kontrol. Vi kontrollerer hos behandlingsanlæg, tradere, mæglere og transportører i Sachsen-Anhalt.
4.4	Welche sind die (inoffiziellen?) Grenzwerte für Störstoffe/Fremdstoffe, damit Kunststoff- und Metallabfälle als ‚grün‘ angesehen werden können (bitte Einheit nennen – Volumen oder Masse)?	Normalt 5-10 % (vægt), men afhængigt af affaldstypen også lavere %.
4.5	An welchem Punkt des Verbringungsverfahrens müssen und dürfen die Behörden die Einstufung kontrollieren? (zB vor Anfang der Verbringung, auf der Straße, an der Grenze/im Hafen)	Vi kontrollerer, hvis der er mistanke til noget ukorrekt, men også regelmæssigt hos anlæggene.
4.6	Wenn eine Verbringung kontrolliert wird, wer / welche Organisation muss dabei sein? (zB Polizei, UBA, Landesbehörde)	Som regel den kompetente myndighed for notifikation, men ofte sammen med affaldsmyndighederne og/eller politi, myndighed for godtransport, told-

		væsenet.
4.7	Wenn eine Kontrolle auf einem Lastwagen auf der Autobahn passiert und die Behörde findet, dass die Einstufung inkorrekt ist, wie sieht das folgende Verfahren aus?	Det fastlægges fra gang til gang. Mulige procedurer er tilbageførsel, sikkerhedsstillelse, transport til et behandlingsanlæg under Bilag VII, eller behandling i et alternativt anlæg. I alle tilfælde skal man spørge til den beslutning, der er truffet af den kompetente myndighed i afsendelseslandet.
4.8	Wenn ein Förderer mit der Landesbehörde konsultiert hat und formell geraten wurde, die Verbringung als B3010 einzustufen, was passiert, wenn der Lastwagen nachher kontrolliert wird (bei Behörden anderer Länder oder dem UBA) und diese Behörden eine andere Auffassung haben? Und wenn so, wie sieht das folgende Verfahren aus?	Det er vurderingen hos den kompetente myndighed i det givne tilfælde, der er udslagsgivende (se Artikel 28).
4.9	Wenn eine Verbringung bereits Ihr Gebiet verlassen hat und von anderen Behörden (andere Bundesländer oder im Ausland, Transit oder Empfängerstatt) kontrolliert wird – und die Einstufung als inkorrekt angesehen wird, wie sieht das folgende Verfahren aus? Erhalten Sie jegliche Informationen? Welche Schritte nehmen Sie? Zur selben Frage – wenn es unterschiedliche (inoffiziellen) Grenzwerte für Störstoffe gibt, wie wird die korrekte Einstufung gefunden?	se 4.7 og 4.8
4.10	Wenn ein Lastwagen mit ‚grünen‘ Abfällen zur Verbringung bezüglich (u.a.) Einstufung kontrolliert wird, wie bestimmen die Behörden, ob die Grenzwerte eingehalten sind (visuell, andere Methoden)?	Vi bruger den såkaldte organoleptiske metode – dvs. vha. sanserne (lugt, udseende). Hvis der er mistanke om noget ukorrekt og afhængigt af affaldstypen gennemføres en kemisk analyse eller en sorteringsanalyse.

5. Zahlen – Kontrollen

5.1	Haben Sie Zahlen/Daten über: <ul style="list-style-type: none"> • Wie viele Kontrollen in Ihrem Gebiet ausgeführt sind? • Wie viele davon hatten mit ‚grüne‘ Abfälle zu tun? • Wie viele davon waren inkorrekt? • Wie viele davon waren inkorrekt bezüglich der Einstufung als grün? 	I Sachsen-Anhalt gennemfører de kompetente myndigheder kontroller dagligt. Både på anlæg og på vejene (veje og vandveje). I 2016 havde vi ca. 100 ‚mistænkelige‘ tilfælde, som stort set alle drejede sig om klassificering af grønt affald. Ca. 25 % af tilfældene blev bekræftet som værende ukorrekte.
-----	--	---

Bilag 5. Grænseværdier

Jf. EU-Kommissionens dokument Threshold values for contaminants in "green"-listed wastes established by Member States. A Compilation Document fra February 2016.

Østrig

Code	Waste	Allowed impurities on an average basis in mass %	Allowed impurities in single loads in mass %	Content of pure substance in single loads in mass%
B1010	METAL SCRAP	8 % of non-metallic non-hazardous impurities	10%	Min. 90% metal
B1010	IRON SCRAP from waste incinerators	From the totally allowed impurities of 8% of non-metallic waste, at max. 5% waste incinerator slag	8% incinerator slag (from the totally allowed 10% of impurities in single loads)	Min 90% metal
B1020	METAL SCRAP	8 % of non-metallic non-hazardous	10%	Min. 90%
B1050	HEAVY SHREDDER FRACTION	8 % of non-metallic, non-hazardous impurities	10%	Min. 90%
Metal scrap on Annex IIIA	METAL SCRAP	8 % of non-metallic non-hazardous impurities	10%	Min. 90%
B2020	GLASS	8% of non-hazardous components such as plastic, paper, metal, wood minerals	10%	Min. 90%
B3010	PLASTICS	10% of non-hazardous non-plastics including also PVC as impurity	10%	Min. 90%
GH013	PVC	10% of non-hazardous non-plastics	10 %	Min 90% plastic
B3020	PAPER	Carbonless copy paper and carbon paper fractions are NOT GREEN LISTED, but AMBER: AD090		
		MINIMUM METALLIC CONTENT on average basis	MINIMUM METALLIC CONTENT in single loads	
B1100	Aluminium skimmings, excluding salt slag	45%	40,5%	
B1100	Zinc skimmings	45%	40,5%	

Kroatien

The substance contained in waste	Thresholds when waste has to be classified as Amber listed waste or not classified waste	
Hydrocarbons (e.g. mineral oils)	Mercury and mercury compounds	> 0
	Nickel in dispersible form	1%
	Nickel oxides	0,1%
	Beryllium oxides	0,1%
	Cadmium oxides and compounds	0,1%
	Lead compounds	0,5%
Persistent organic pollutants (POP)	PCB/PCT	0,005%
	PCDD/PCDF	15 µg TEQ/kg
	Other POP compounds	0,005%
Hydrocarbons (e.g. mineral oils)	1%	

Waste code	Waste description	Impurities in waste	Thresholds when waste has to be classified as Amber listed waste or not classified waste
B1010	Iron and steel waste	Non-hazardous non-metallic substances that do not influence recovery procedures	8% (single batches 10%)
	Iron and steel waste from the incineration facilities	Slag from waste incineration	5% (single batches 8%)
B1050	Mixed non-ferrous metal waste, heavy fraction	Non-hazardous non-metallic substances that do not influence recovery procedures	8% (single batches 10%)
B1090	Waste batteries	All batteries are classified as waste subject to the notification procedure	
B1100	Hard metal zinc	-	Content of metal zinc less than 45% (single batches less than 40,5%)
	Zinc skim	-	
	Aluminum shavings and skim	-	Content of metal aluminum less than 45% (single batches less than 40,5%)
B2020	Waste glass	Non-hazardous, undesirable admixtures that do not influence recovery procedures (plastics, metal, paper, wood, minerals etc.)	5%
B2130	Bituminous material (asphalt waste), not containing tar	Benzopyrene	50 mg/kg dry matter
		PAHs	300 mg/kg dry matter
B3010; Mixtures listed under code B3010	Waste plastics	Non-hazardous, undesirable admixtures that do not influence recovery procedures	5%
GH013	Polymers of vinyl chloride	Non-hazardous, undesirable admixtures or other types of Green listed waste	5%

Kroatien – fortsat

Waste code	Waste description	Impurities in waste	Thresholds when waste
------------	-------------------	---------------------	-----------------------

			has to be classified as Amber listed waste or not classified waste
B3020; Mixtures listed under code B3020	Waste paper and cardboard	Non-hazardous, undesirable admixtures that do not influence recovery procedures	2%
B4030	Used single use cameras	Batteries	All batteries are classified as waste subject to the notification procedure

Danmark

Green-listed waste	Threshold value of contaminants
B1010	For B1010 Metal and metal-alloy wastes in metallic, non-dispersible form without significant contamination, i.e. no more than 5% contaminants (estimated mass). Contamination may not be in the form of hazardous waste. Note that the percentage limit is for guidance purposes only. For ferrous metals removed from bottom ash may have a maximum of 3% slag.
B1050	For B1050 Mixed non-ferrous metals, heavy fraction scrap, and mixtures of metal and wastes from shredding not containing other materials in concentrations sufficient to warrant hazardous classification. The mixed non-ferrous metals may not be contaminated by more than 10% (estimated mass) with, for example, plastic, soil and wood. Contamination may not be in the form of hazardous waste. Note that the percentage limit is for guidance purposes only.

Holland

Green-listed waste	Threshold value of contaminants
B3020	<ul style="list-style-type: none"> - max. 2% w/w other materials - may not contain any hazardous substance - is stripped of food residues / organic material, burned paper - moisture in paper max 12%
B3010	<ul style="list-style-type: none"> - max. 2% w/w other materials, including PVC; - may not contain any hazardous substance
GH013	<ul style="list-style-type: none"> - max. 2% w/w other materials, including non-PVC plastics - may not contain any hazardous substance
B1010, B1050	<p>Max. 10% w/w other materials; <u>B1010 and B1050</u> may not contain:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) explosives like ammunition, blasting materials, sealed gas cylinders; (b) radioactive substances, nuclear fuels and ores as mentioned in the Nuclear Power act; (c) hazardous substances with exception of adhering oil which may contain max. 0.5 mg/kg PCB per congener 28, 52, 101, 118, 138, 153 or 180; <p><u>B1010 and B1050</u> is as much as possible stripped of:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) PVC derived from cables and from electrical or electronic equipment; (b) CFK containing PUR foam; (c) electrical and electronic devices unless they consist of 100% iron or steel; (d) tar-mastic; (e) not completely emptied packaging; (f) refrigerants

For the relevant policy rule (in Dutch), click [here](#).

Nabotjek af praksis vedrørende

Transportforordningen og klassificering af affald

I denne undersøgelse har der været fokus på hvorledes andre landes myndigheder klassificerer affald med henblik på at sikre at affaldet overføres efter reglerne. Den viser, at de vanskeligheder som bl.a. virksomheder oplever delvis beror på, at det er yderst svært at udforme beskrivelser af affald præcist således, at alle involverede parter er enige i klassificeringen. Derudover vil en beslutning om klassificering ofte blive foretaget af tilsynspersonale, og dermed bero på et element af subjektivitet i den konkrete sag.

I erkendelse heraf arbejder mange landes centrale og decentrale myndigheder med mange redskaber for at kunne bistå virksomheder med at klassificere affald. Det drejer sig især om vejledninger med konkrete eksempler og information via hjemmesider.



Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

www.mst.dk