



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 11.7.2013
COM(2013) 516 final

2013/0239 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 относно превози на отпадъци

{SWD(2013) 267 final}

{SWD(2013) 268 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

С Регламента относно превози на отпадъци (Регламент (ЕО) № 1013/2006¹, по-долу „РПО“) се определят изисквания във връзка с превозите на отпадъци в рамките на ЕС и между ЕС и трети държави с цел опазване на околната среда. Правилата на РПО са по-строги за опасните отпадъци, отколкото за неопасните отпадъци.

Износът на всички опасни отпадъци за държави извън ОИСР и износът на всички отпадъци за обезвреждане извън ЕС/ЕАСТ са забранени (членове 34 и 36 от РПО). Със забраната в РПО за износ на опасни отпадъци извън ОИСР се прилага забраната за износ в Базелска конвенция на ООН от 1995 г. Неопасните отпадъци могат да бъдат изнасяни извън ОИСР, при условие че отпадъците ще бъдат управлявани по екологосъобразен начин, т.е. по начин, който като цяло е еквивалентен на правилата, прилагани в ЕС².

В рамките на ЕС всички превози на отпадъци за оползотворяване имат право на свободно движение.³ Що се отнася до неопасните отпадъци, за подобни превози не е необходима предварителна нотификация, а само изпълнението на общите информационни разпоредби (дялове II—IV от РПО). За превозите на опасни отпадъци за оползотворяване и превозите на отпадъци за обезвреждане са задължителни предварителна писмена нотификация и съгласие. По отношение на превозите на отпадъци за оползотворяване компетентните органи могат да повдигнат възражение срещу превоз само поради екологични основания, определени в РПО (член 12).

Установени са специфични задължения относно задължението за обратно вземане на отпадъци, за чийто превоз е установено, че е незаконен, или не може да се извърши, както е предвидено (членове 22—25 от РПО).

Член 50 от РПО съдържа обща разпоредба по изпълнението, която гласи, че държавите членки предвиждат проверки на фирми и предприятия в съответствие с изискванията за проверки в Директива 2008/98/ЕО (Рамковата директива за отпадъците), и че държавите членки могат да проверят превозите в пристанищата и др. или на по-късен етап, когато отпадъците вече са пристигнали в съоръжението за оползотворяване или обезвреждане. Иначе проверките изцяло зависят от преценката на държавите членки. РПО не съдържа никакви специфични разпоредби за това, как да се извършват проверките: в него само се уточнява, че „Проверките на превози включват инспекцията на документи, потвърждението за идентичност и, когато е уместно, физическа проверка на отпадъците.“

В резултат от това общо формулиране на изискванията за инспекциите в РПО, между държавите членки съществуват големи разлики. Едни са разработили щателни, добре функциониращи системи за инспекции, насочени към превозите на отпадъци в

¹ Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета относно превози на отпадъци, ОВ L 190, 12.7.2006 г., стр. 1.

² Членове 18, 49 и приложение VII към РПО. Вж. също Регламент (ЕО) № 674/2012 на Комисията от 23 юли 2012 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1418/2007 относно износа за оползотворяване на някои отпадъци в някои страни, които не са членки на ОИСР.

³ Смесените битови отпадъци, събрани от частните домакинства, включително когато такава събиране обхваща и отпадъци от други производители (позиция за отпадъци 20 03 01), са предмет на същите разпоредби, както отпадъците за обезвреждане, член 3, параграф 5 от РПО. Влизашите в страната пратки от отпадъци, предназначени за инсталациите за изгаряне, категоризирани като инсталации за оползотворяване, са предмет на специални правила, член 16 от Директива 2008/98/ЕО („Рамковата директива за отпадъците“).

пристанищата или в обектите на производителите и събирачите на отпадъци, докато други имат значителни затруднения с изпълнението и не разполагат с подходящи структури и ресурси за контрол на потоците отпадъци и провеждане на инспекциите. Това положение води до „пробиране на пристанищата“, т.е. износители на незаконни отпадъци избират да изпратят своите отпадъци през държавите членки, в които има най-ниска степен на контрол. Ако изпълнението в една държава членка се подобри, незаконните износители преместват своя износ в друга държава членка. Ефективното предотвратяване на незаконните превози на отпадъци следователно може да бъде постигнато единствено, ако се извършват достатъчно проверки във всички държави членки.

Пораждащите най-големи проблеми незаконни превози на отпадъци са онези, свързани с опасни отпадъци и с отпадъци, които незаконно са изпратени за изхвърляне или несъответстващо на стандартите третиране. Изхвърлянето или несъответстващото на стандартите третиране на отпадъците често оказва тежко въздействие върху околната среда и здравето на населението, живеещо около зоната за изхвърляне/третиране. Течовете от изхвърлени отпадъци също така навреждат на почвите и водите и са източник на замърсяване на въздуха чрез емисиите на напр. тежки метали и устойчиви органични замърсители. Ако стандартите и капацитета за рециклиране в държавите на местоназначение не са подходящи, това означава че потенциалните екологични и здравни рискове просто се изнасят в други части на света. Това също така допринася за глобалното затопляне и разрушаването на озоновия слой.

Настоящото законодателно предложение ще подкрепи и ориентира инспекциите на държавите членки към пораждащите проблеми и високорисковите потоци отпадъци, описани по-горе. Оценка на риска трябва да бъдат извършвани от държавите членки и да обхващат специфичните потоци отпадъци и източниците на незаконни превози, като се вземат предвид разузнавателни данни като полицейски разследвания и анализи на престъпна дейност. Ежегодните приоритети за инспекциите трябва да бъдат подбирани въз основа на тези оценки на риска и публикувани в ежегодните планове за инспекции. Тези планове трябва да се предоставят на разположение на обществеността. Инспекторите трябва да вземат предвид плановете за инспекции и да изискват доказателства от заподозрените износители на незаконни отпадъци съгласно съответните разпоредби в предложението.

Незаконните превози на отпадъци са сериозен и често срещан проблем. Забраните за износ на опасни отпадъци и на отпадъци за обезвреждане съгласно РПО често биват заобикаляни. Износът на опасни отпадъци често се етикетира като стоки втора употреба, а отпадъците за обезвреждане — като отпадъци за оползотворяване. Това се потвърждава от съвместните инспекции, извършени от „Мрежата за прилагане и спазване на законодателството в областта на околната среда“ и нейната група „Трансграничен превоз на отпадъци“ (IMPEL-tfs) и подкрепени от Комисията; те разкриха много високи равнища на неспазване на разпоредбите на РПО, дължащи се на незаконни превози на отпадъци. Като част от съвместните инспекции през периода октомври 2008 г. — ноември 2010 г. 22 държави членки провериха и докладваха за превозите по пътищата и в пристанищата (над 20 000 инспекции на превози и над сто инспекции на предприятия).⁴ Като се вземе предвид общият брой инспектирани превози на отпадъци от или в рамките на ЕС през този период (3 454) и броят на нарушенията (863), общото неспазване може да се оцени на 25 %.

⁴

Подробният доклад на IMPEL от провеждането на съвместните инспекции е на разположение на адрес: <http://impel.eu/wp-content/uploads/2012/01/IMPEL-TFS-EA-II-Project-Final-report-adopted-v1-4.pdf>.

През 2011 г. проучване оцени тонажа на незаконните превози като дял от общия размер на превозите на отпадъци в рамките на ЕС и извън него.⁵ Проучването стига до заключението, че ако само 1 % от всички превози на отпадъци са били незаконни, общият тонаж на незаконните превози на отпадъци би възлязъл на 2,8 милиона тона годишно.

Незаконните превози на отпадъци извън ЕС често произтичат от неконтролирани съоръжения за събиране, съхраняване и сортиране, където незаконните оператори придобиват отпадъците и ги изпращат незаконно в развиващите се държави. В проучване на Европол от 2011 г.⁶ се стига до заключението, че междинните депа за отпадъци често се използват за прикриване на крайните местоназначения на отпадъците и за да се попречи на усилията за изпълнение на закона с цел идентифициране на дружествата — източници на отпадъците.

Пристанищата в северозападната част на ЕС (Антверпен, Ротердам, Хавър и Хамбург) играят важна роля за износа на отпадъци (електронни отпадъци, излезли от употреба превозни средства, пластмаси, хартия и различни видове опасни отпадъци) за държави в Африка и Азия. Тъй като в много от тези пристанища се наблюдават големи количества на отпадъци (законни и незаконни), извозвани от ЕС, в тях се правят по-чести проверки и вероятно по тази причина се разкриват по-голям брой незаконни превози на отпадъци.

Ефективното изпълнение и инспекциите на превозите на отпадъци не само ще допринесат за предотвратяване на тежкото въздействие върху околната среда и здравето, произтичащо от незаконните превози на отпадъци, но също така ще спести големи разходи и ще доведе до преки икономически ползи за държавите членки и промишлеността. Финансовите ползи от по-доброто изпълнение включват избегнатите разходи за почистване и репатриране. Например, едно неотдавнашно проучване показва, че по-стриктното изпълнение в пристанището на Ротердам е довело до увеличаване на качеството и количеството на рециклираните отпадъци, като отпадъците са били транспортирани по законни канали до съоръжения с по-добри методи за третиране. Засилените инспекции в пристанището на Ротердам също така доведоха до създаването на 22 работни места — в областта на обмיתяването, инспекциите и съоръженията за третиране на отпадъците⁷.

В Заключенията на Съвета от 3 юни 2010 г. Комисията наред с другото се приканва да разгледа укрепването на изискванията на ЕС за инспекции и проверки на място, извършвани в рамките на РПО. В отговор на това Комисията оцени по-задълбочено този въпрос и изготви ex ante оценка на въздействието в съответствие с насоките за оценките на въздействието.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

На 25 януари 2011 г. Комисията започна онлайн консултация със заинтересованите страни чрез своя уебсайт EUROPA в съответствие с минималните стандарти за провеждане на консултации. Консултацията бе отворена за всички заинтересовани страни за единадесет седмици, достъпна посредством единна точка за достъп в

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

⁶ „EU organised crime assessment“, Европол, 28 април 2011 г., стр. 30. <https://www.europol.europa.eu/>.

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

интернет.⁸ По време на консултацията бяха получени 65 мнения от органи на 18 държави членки, един орган на държава от ЕИП, 25 отраслови организации, пет частни дружества, две обществени организации, три неправителствени организации и 11 граждани⁹. Заинтересованите страни изразиха широка подкрепа за законодателните изисквания на ЕС относно инспекциите на превозите на отпадъци (90 % от респондентите).

По време на проведената през 2012 г. обществена консултация относно най-обременяващи законодателни актове за МСП бе изразена загрижеността, че РПО не е довел до създаването на общ пазар за използването и рециклирането на отпадъците поради разликите в прилагането и интерпретирането в държавите членки, и че следва да бъде направено повече за осигуряване на еднаквото прилагане на РПО, като се отдели повече внимание на опасните отпадъци и по-малко — на непораждащите проблеми отпадъци. Бе изразено и мнението, че следва да се проведе по-нататъшно опростяване на процедурите за превоз на отпадъци между държавите членки, като инспекцията и оценката на съоръженията за третиране на отпадъците се предостави на органите на приемащата държава членка.

Настоящото законодателно предложение относно инспекциите на превозите на отпадъци цели да подпомогне постигането на по-уеднаквено прилагане на РПО чрез установяване на минимални инспекционни изисквания в целия ЕС, като ударението се постави върху пораждащите проблеми потоци отпадъци.¹⁰ Съгласно РПО вече съществува опростена процедура за превози на отпадъци за оползотворяване в сравнение с превозите на отпадъци за обезвреждане. Отсъствието на хармонизирани процедури за инспекция обаче спъва правилното функциониране на вътрешния пазар по отношение на превозите на отпадъци. За правилното функциониране на вътрешния пазар е необходимо инспекциите на превозите на отпадъци да се извършват ефективно на територията на целия ЕС. Сегашната липса на равнопоставеност, дължаща се на големите различия при изпълнението, поставя спазващите закона предприятия в икономически неизгодно положение. Значителното количество незаконни превози на отпадъци възпрепятства отраслите, занимаващи се със законно третиране и обезвреждане на отпадъци. Ако РПО бе приложен както трябва в целия ЕС, това щеше да укрепи доверието в системата за превоз на отпадъци сред икономическите оператори. Дружествата в сектора на рециклирането и управлението на отпадъците биха били стимулирани да инвестират и да създават нови работни места.

Инспекцията на съоръженията за третиране на отпадъците е задача на органите на държавата членка на установяване. Необходимо е обаче компетентният орган в държавата членка на изпращане да може да *оцени* по какъв начин ще бъдат управлявани отпадъците от съоръжението в приемащата държава членка. Например изпращащият орган може, след като е разгледал естеството на отпадъците, да заключи, че те не могат да бъдат управлявани в съответствие с членове 11—12 от РПО от съоръжението в приемащата държава членка. Тази оценка трябва да се направи *преди* превозът да е напуснал държавата на изпращане, като в противен случай няма да е

⁸ Консултацията със заинтересованите страни частично се основаваше на две проучвания, „Inspection requirements for waste shipments“, окончателен доклад от 12 август 2009 г., Biointelligence <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>; и „Environmental, social and economic impact assessment of possible requirements and criteria for waste shipment inspections, controls and on-the-spot-checks“, окончателен доклад от 4 юни 2010 г., Biointelligence SA <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>.

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

¹⁰ Вж. също Съобщението на Комисията относно последващите действия след консултацията за 10-те най-обременяващи законодателни актове на ЕС за МСП.

възможно да се предотвратят незаконните превози. Ако превозът е незаконен, държавата на изпращане може да трябва да заплати освен другите разходи и тези за вземането на отпадъците обратно. *Оценката* на съоръженията за третиране следователно не може да се остави единствено на органите на приемащата държава членка.

В ех ante оценката на въздействието на настоящото законодателно предложение Комисията разглежда няколко варианта за укрепване на инспекциите и изпълнението на РПО. „Мрежата за прилагане и спазване на законодателството в областта на околната среда“ и нейната група „Трансграничен превоз на отпадъци“ (IMPEL-tfs) на ЕС, органите на държавите членки и различните групи заинтересовани страни бяха тясно ангажирани в подготовката на проучванията, проведени в подкрепа на оценката.

Заклучението от оценката е, че комбинацията от законодателни изисквания на ЕС и едно ръководство би била най-ефективният вариант за решаване на проблемите, свързани с незаконните превози на отпадъци. Този вариант също така би генерирал най-ниските нетни разходи и най-положителното икономическо, социално и екологично въздействие. Това би довело до значително намаляване на разходите за почистване и репатриране, както и до непреки икономии от разходите на държавите членки, през които отпадъците преминават транзитно. Отрасълът също би имал полза от хармонизиране на законодателството. По-големите количества отпадъци, насочени през законни канали, биха довели до оптимизирани процеси, по-добри техники за сортиране и по-добро качество на отпадъците. Правното изискване да се засилят инспекциите би могло да доведе до създаване на нови работни места и избягване на прехвърлянето на работни места извън ЕС.

Разходите за държавите членки, които не разполагат с адекватни системи за инспекции (напр. за наемане на персонал, подобряване на инфраструктурата и инспекциите), бяха оценени в рамките на оценката на въздействието. Тези разходи ще бъдат около 4 млн. евро годишно за целия ЕС, но биха могли да бъдат надвишени от икономическите и социалните ползи и/или финансирани от събраните глоби. Според оценката на въздействието разходите за изискваните допълнителни инспекции ще бъдат покрити, дори ако само при 1 % от всички годишни инспекции бъдат наложени глоби със среден размер.

При оценката на въздействието се констатира, че планирането на инспекциите е най-важната от предложените законодателни мерки. Вторият най-важен фактор за решаването на проблема би била възможността за компетентните органи на държавите членки да изискват доказателства от заподозрените износители на незаконни отпадъци с цел да проверят законността на превозите, а след това в низходящ ред — проверки на съоръженията нагоре по веригата и обучение на органите.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Член 1, параграф 3, буква б) от настоящото предложение изменя член 50 от РПО, като въвежда изисквания за планиране на инспекциите на превозите на отпадъци.

С член 1, параграф 3, буква в) в член 50 се въвежда възможността за компетентните органи на държавите членки да изискват доказателства от заподозрените износители на незаконни отпадъци с цел да проверят законността на превозите. Доказателствата могат да са свързани с това, дали веществото или предметът е „отпадък“ или не, дали пратката е предназначена за оползотворяване или обезвреждане, или с естеството на специфичните методи за третиране на отпадъците и стандартите, прилагани от

съоръжението в държавата на местоназначението, с оглед оценяване на спазването на член 49 от РПО.

Член 1, параграфи 2 и 4 привеждат РПО в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз съгласно ангажимента на Комисията да преразглежда разпоредбите, свързани с регулаторната процедура, във всеки инструмент, който възнамерява да промени.

Член 2 от настоящото предложение постановява, че регламентът влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз и се прилага от *[1 януари xxxx г. или 1 юли xxxx г., която дата е по-ранна, при условие че между нея и влизането в сила на регламента има поне 6 месеца]*.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Не се прилага.

5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ

Не се прилага.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 относно превози на отпадъци**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци¹³ се определят изисквания за превозите на отпадъци в рамките на Съюза и между държавите членки и трети държави с цел опазване на околната среда. Въпреки това бяха установени пропуски при изпълнението и инспекциите, извършвани от компетентните органи в държавите членки, които се дължат наред с другото на липсата на ясни разпоредби в регламента относно тези въпроси.
- (2) Необходимо е адекватно планиране на инспекциите на превоза на отпадъци, за да се изгради капацитетът, необходим за инспекциите на превоза на отпадъци и за ефективното предотвратяване на незаконните превози. Във връзка с това разпоредбите за изпълнението и инспекциите в член 50 от Регламент (ЕО) № 1013/2006 следва да бъдат укрепени с оглед осигуряване на редовно и последователно планиране на инспекциите. Планирането следва да обхваща редица ключови елементи, включително оценките на риска, стратегиите, целите, приоритетите, броя и вида на планираните инспекции, разпределението на задачите, средствата за сътрудничество между органите и разпоредбите относно обучението на инспекторите.
- (3) Правилата на територията на Съюза се различават по отношение на възможността за компетентните органи на държавите членки да изискват доказателства от заподозрените износители на незаконни отпадъци с цел да проверят законността на превозите. Доказателствата могат да са свързани с това, дали веществото или предметът е „отпадък“ по смисъла на Регламент (ЕО) № 1013/2006 или дали отпадъкът ще бъде транспортиран до екологосъобразни съоръжения съгласно член 49 от регламента. Поради това в член 50 следва да се

¹¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹³ ОВ L 190, 12.7.2006 г., стр. 1.

въведе възможността за компетентните органи на държавите членки да изискват доказателства от заподозрените износители на незаконни отпадъци с цел да проверят законността на превозите.

- (4) Незаконните превози на отпадъци често произтичат от неконтролирани съоръжения за събиране, съхраняване и сортиране. В тази връзка следва да се въведат инспекционни изисквания за такива свързани с отпадъците обекти.
- (5) Вследствие на влизането в сила на Договора от Лисабон, правомощията, предоставени на Комисията съгласно Регламент (ЕО) № 1013/2006, следва да бъдат приведени в съответствие с член 290 от Договора.
- (6) На Комисията следва да се делегира правомощие да приема актове в съответствие с член 290 от Договора, с цел да приема технически и организационни изисквания за практическото осъществяване на обмена на електронни данни. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище.
- (7) При подготовката и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигурява едновременно и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.
- (8) Комисията може да приеме насоки за прилагането на член 12, параграф 1, буква ж) от регламента; насоки за прилагането на член 15 от регламента; насоки за сътрудничеството на компетентните органи във връзка с незаконните превози; допълнително ръководство относно използването на езиците; допълнително разяснение на процедурните изисквания на дял II от регламента по отношение на тяхното прилагане към износа, вноса и транзита на отпадъци от, към и през Общността.
- (9) Поради това Регламент (ЕО) № 1013/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (10) Настоящият регламент следва да се прилага от 1 януари [xxxx] г. или 1 юли [xxxx] г., която дата е по-ранна, при условие че между нея и влизането в сила на регламента има поне 6 месеца, с цел да се предостави достатъчно време на държавите членки и на бизнеса да се подготвят за прилагането на мерките, изисквани съгласно член 50 от регламента.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 1013/2006 се изменя, както следва:

1) В член 2 се добавя следният параграф 36:

„36. „повторна употреба“ означава всяка дейност, посредством която продуктите или компонентите, които не са отпадъци, се използват отново за същата цел, за която са били предназначени.

2) В член 26 се добавя следният параграф 5:

„5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 59 във връзка с техническите и организационните изисквания за практическото осъществяване на обмена на електронни данни за предоставянето на документи и информация.“

3) Член 50 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Държавите членки предвиждат, *inter alia*, в мерките за изпълнение на настоящия регламент инспекции на учреждения и предприятия в съответствие с член 34 от Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците¹⁴ и проверки на място на превозите на отпадъци или на тяхното оползотворяване или обезвреждане.“

б) вмъква се следният параграф 2а:

„2а. Държавите членки гарантират, че техните компетентни органи разработват планове за инспекции с цел проверка на спазването на настоящия регламент. Плановете обхващат цялата географска територия на съответната държава членка и се прилагат за всички инспекции на превоза на отпадъци, извършвани съгласно параграф 2, включително инспекциите на учреждения и предприятия, автомобилни и железопътни превози и пратки в пристанищата. Тези планове включват следното:

- а) стратегия и цели на инспекциите на превоза на отпадъци с указване на необходимите човешки, финансови и други ресурси;
- б) оценка на риска, обхващаща специфичните потоци отпадъци и източниците на незаконни превози и вземаща предвид на разузнавателни данни като полицейски разследвания и анализи на престъпна дейност;
- в) приоритети и описание на начина, по който са били подбрани въз основа на стратегиите, целите и оценката на риска;
- г) информация относно броя и вида на планираните инспекции на свързани с отпадъците обекти, автомобилни и железопътни превози и пратки в пристанищата;
- д) определяне на задачите на всеки орган, участващ в инспекции на превоза на отпадъци;
- е) средства за сътрудничество между различните органи, участващи в инспекциите; и
- ж) оценка на необходимостта от обучение на инспекторите по технически или правни въпроси, свързани с управлението на отпадъците и превоза на отпадъци, както и разпоредби относно програми за редовно обучение.

Плановете се разглеждат поне веднъж годишно и при необходимост се актуализират. При прегледа се оценява до каква степен са били постигнати целите и другите елементи на плановете.

Плановете се предоставят на разположение на обществеността от компетентния орган в съответствие с Директива 2003/4/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 28 януари 2003 г. относно обществения достъп до информация за околната среда¹⁵.

¹⁴ ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3.

¹⁵ ОВ L 41, 14.02.2003, стр. 26.

в) вмъкват се следните параграфи 4а и 4б:

„4а. С цел да се увери, че товарът не съдържа отпадъци по смисъла на член 2, параграф 1, компетентният орган може да:

- i) провери дали е била предвидена подходяща защита на товара срещу увреждане по време на транспортирането, товаренето и разтоварването; и
- ii) в случаи на подозрение за незаконен превоз, изисква лицето, което отговаря за превоза, да предостави копие от фактурата и от договора, свързан с продажбата или прехвърлянето на правото на собственост върху веществото или предмета, в който е посочено, че веществото или предметът е предназначен за повторна употреба по смисъла на член 2, параграф 3б и да докаже, че веществото или предметът е напълно функционален.

4б. С цел да се увери, че товарът е предназначен за операции по оползотворяване, които са в съответствие с член 49, компетентният орган може в случаи на подозрение за незаконен превоз да изиска от лицето, което отговаря за превоза, да представи договор, писмо или друг документ, подписан от съоръжението за оползотворяване, в който се посочват методите за третиране на отпадъците, технологиите и стандартите, прилагани от съоръжението за оползотворяване в държавата на местоназначение.“

4) Членове 59 и 59а се заменят със следното:

Член 59

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Делегирането на правомощия, посочено в член 26, параграф 5, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.
3. Делегирането на правомощия, посочено член 26, параграф 5, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 26, параграф 5, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигнали възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 59а

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 39 от Директива 2008/98/ЕО. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*. Той се прилага от [1 януари xxxx г. или 1 юли xxxx г., която дата е по-ранна, при условие че между нея и влизането в сила на регламента има поне 6 месеца].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател