



**Miljø- og  
Ligestillingsministeriet**  
Miljøstyrelsen

# **Plan for tilsyn med import/eksport af affald 2026-2028**

1. januar 2026

# Indhold

<b>1. Indledning</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Tilsynsopgaven</b> .....	<b>4</b>
2.1    Hvad hvis affaldet skal tilbage?	5
<b>3. Formål med tilsynsarbejdet</b> .....	<b>6</b>
3.1    Konsekvenser ved manglende regelefterlevelse	6
3.2    Eksempler på ulovlige overførsler	7
3.3    Omfanget af ulovlige overførsler i dag	7
3.4    Tilsynsarbejdet	8
<b>4. Afgrænsning af tilsynsopgaven</b> .....	<b>10</b>
4.1    Hvor fører vi tilsyn?	10
4.2    Hvilke affaldsstrømme fører vi tilsyn med?	10
4.3    Hvornår er en affaldstransport påbegyndt, og hvornår er den i transit?	10
<b>5. Det retlige grundlag</b> .....	<b>11</b>
5.1    EU's transportforordning om overførsel af affald (Affaldstransport-forordningen)	11
5.2    Miljøbeskyttelsesloven	13
5.3    Import-/eksportbekendtgørelsen	15
<b>6. Organisering af tilsynsarbejdet og rollefordeling</b> .....	<b>16</b>
6.1    Miljøstyrelsen	16
6.2    Toldstyrelsen	16
6.3    Politi	17
6.4    Kommunerne	18
<b>7. Internationalt samarbejde</b> .....	<b>19</b>
7.1    IMPEL	19
7.2    NMR – Nordisk samarbejde	19
7.3    Waste Shipment Enforcement Group	19
7.4    EUROPOLs EMPACT	20
7.5    Basel-konventionen	20
<b>8. Vision og strategi for tilsynsarbejdet</b> .....	<b>22</b>
8.1    Strategiske mål	22
<b>9. Indsatser og konkrete mål for tilsynsarbejdet</b> .....	<b>23</b>
9.1    Indsatser og mål for at øge data- og vidensgrundlaget for planlægningen af tilsyn	23

9.2	Indsatser og mål for at øge samarbejde og koordinering med andre myndigheder og interne enheder	24
9.3	Indsatser og mål for om at øge informationen til og dialogen med affaldsaktører	25
9.4	Øvrige mulige indsatser og mål	26
9.5	Årsplaner	26
<b>Bilag 1: Evaluering af Miljøstyrelsens hidtidige kontroller.....</b>		<b>27</b>
<b>Bilag 2: Oversigt over relevant lovgivning og vejledninger .....</b>		<b>32</b>
<b>Bilag 3: Risikovurdering af affaldsstrømme .....</b>		<b>33</b>

# 1. Indledning

Når affald bliver importeret til Danmark eller eksporteret fra Danmark, gælder nogle særlige regler og procedurer, som skal sikre, at affaldet bliver behandlet sundheds- og miljømæssigt forsvarligt. Miljøstyrelsen kontrollerer og håndhæver, at reglerne på området overholdes ved at føre tilsyn med transporten af affald. Denne plan beskriver, hvordan Miljøstyrelsen fremover vil udfolde sin tilsynsopgave med import, eksport og transit af affald i Danmark.

Planen beskriver således:

- Formålet med tilsynsarbejdet
- Det geografiske område som tilsynsplanen dækker
- Det retlige grundlag for tilsynsarbejdet
- Organiseringen og samarbejdet omkring tilsynsarbejdet
- Vision og strategi for tilsynsarbejdet, fremadrettede indsatser og konkrete mål for arbejdet, herunder relevante indsatser som led i udmøntning af Klimaplanen og opfølgende politisk aftale af 30. august 2022 om styrket affaldstilsyn.

EU-forordning nr. 2024/1157 (Affaldstransportforordningen)<sup>1</sup> forpligter alle EU-medlemsstater til at udarbejde en plan for tilsyn med affaldstransporter. Denne plan skal revurderes hvert tredje år og opdateres efter behov. Den første plan, Danmark udarbejdede, var gældende fra 1. januar 2017. Denne plan tager udgangspunkt i første plan fra 2017 samt de efterfølgende planer, men har gennemgået en revurdering og er således gældende fra 1. januar 2026. Danmark skal ligesom øvrige medlemsstater årligt rapportere årets tilsynsarbejde til EU-Kommissionen. En række tiltag i tidligere planer er stadig relevante og videreføres i det omfang, at de vurderes relevante i denne plan.

---

<sup>1</sup> [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EF\) nr. 2024/1157 af 11. april 2024 om overførsel af affald \(Affaldstransportforordningen\)](#)

## 2. Tilsynsopgaven

Miljøstyrelsen som tilsynsmyndighed er hjemlet i Miljøbeskyttelseslovens §87, som udmønter affaldstransportforordningens regler om pligt til at indføre bestemmelser om inspektioner af virksomheder og transportere, jf. art. 61. Forordningens regler om pligt til at indføre strafsanktioner for overtrædelser er udmøntet i Miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 12.

Det er Miljøstyrelsen, der fører tilsyn med, at forordningens bestemmelser og bestemmelserne i import/eksportbekendtgørelsen og affaldsbekendtgørelsen overholdes. Miljøstyrelsen fører tilsyn med affald under transport. Miljøstyrelsens tilsyn retter sig mod at afgøre, om det affald, som overføres, er klassificeret korrekt, om den rette dokumentation er vedlagt, og om der er indhentet samtykke i det omfang, det er påkrævet<sup>2</sup>. Miljøstyrelsen fører også tilsyn gennem modtagekontrol af affaldsforbrændingsanlæg for at sikre, at indsamlingsvirksomheder, affaldstransportører og affaldsforbrændingsanlæg håndterer, transporterer og bortskaffer affald efter gældende regler og krav<sup>3</sup>.

### *Administrativt og fysisk tilsyn:*

For tilsyn med import og eksport af affald udføres *administrative tilsyn* med udgangspunkt i administrative og formelle dokumentationskrav, som er gældende for affaldet, transporten heraf samt behandlingsanlægget. Der er i denne forbindelse ikke tale om et bestemt kontrolsted, og det omhandler ikke et aktivt tilsyn med en bestemt affaldstransport - men i stedet de administrative forhold. Det administrative tilsyn kan foretages på baggrund af konkrete henvendelser fra eksempelvis Toldstyrelsen, udenlandske myndigheder, eller hvor Miljøstyrelsen selv opdager mistænkelige forhold. Herudover kan det administrative tilsyn initiere et *fysisk tilsyn*, hvis det vurderes, at en selvstændig inspektion af affaldet er nødvendig for at træffe en afgørelse.

### *Fysisk kontrol:*

Herudover kan Miljøstyrelsen også udføre *fysiske kontrol* af affaldstransporter. Disse kan udføres som stikprøvekontroller ved grænseovergange, havne og på landevejen, hvor fokus er på at stoppe og inspicere grænseoverskridende affaldstransporter. Her stoppes konkrete affaldstransporter, hvor selve indholdet inspiceres og de tilhørende administrative og formelle dokumentationskrav kontrolleres.

Fra 2025 skal den administrative tilsynsfrekvens øges fra 1:1700 til 1:100 (dvs. at hver 100. affaldstransport årligt udtrækkes til administrativt tilsyn), mens den fysiske tilsynsfrekvens øges fra 1:550 til 1:250 (dvs. at hver 250. affaldstransport årligt udtrækkes til fysisk tilsyn). Disse tilsynsfrekvenser skal evalueres i 2029. Herudover øges antallet af de fysiske kontroldage fra 10 til 20 om året.

I henhold til Miljøbeskyttelseslovens §87 kan tilsynsmyndigheder, hvis det skønnes nødvendigt og til enhver tid, udføre tilsyn eller andre opgaver på offentlige og private ejendomme, lokaliteter og transportmidler. Yderligere har tilsynsmyndigheden beføjelser til bl.a. at kræve oplysninger i tilsynsøjemed, at optage prøver af affaldet til analyse og at iværksætte andre tilsynsforanstaltninger. Eventuelle øvrige tilsynsforanstaltninger kan fx være at kræve supplerende oplysninger om en varslet overførsel, give forbud mod at påbegynde en varslet overførsel, eller gennemføre varslede og uvarslede besøg på virksomheder. Herudover afgrænser retssikkerhedsloven Miljøstyrelsens tilsynsbeføjelser ved hændelser hvor styrelsen vurderer der er sket ulovlig overførsel (jf. retssikkerhedslovens § 9 om rimelig grund til mistanke).

<sup>2</sup> Import-/ eksportbekendtgørelsen §17 stk. 1-2

<sup>3</sup> Miljøstyrelsens guide til styrket modtager kontrol: [Guide om modtagekontrol](#)

## **2.1 Hvad hvis affaldet skal tilbage?**

Styrelsen fører tilsyn med alle dele af en import eller eksport (overførsel), således også de udeståender der måtte være, hvis en import eller eksport (overførsel) ikke kan gennemføres eller er ulovlig, og affaldet derfor ifølge affaldstransportforordningens bestemmelser skal tilbage til afsenderen.

Styrelsen kan på den baggrund f.eks. meddele påbud om, at affald, som skal tages tilbage, ikke må håndteres yderligere, før styrelsen har haft mulighed for at foretage en nærmere vurdering af affaldets sammensætning og bl.a. optage analyser. Det betyder f.eks. også, at styrelsen - når en overførsel er påbegyndt, men det ikke med rimelig sikkerhed kan fastslås på stedet, om overførslen er lovlig - kan meddele midlertidige påbud om tilbagetagelse med henblik på at gennemføre inspektion af affaldet.

# 3. Formål med tilsynsarbejdet

Overordnet set fører Miljøstyrelsen tilsyn med grænseoverskridende overførsler af affald med det formål, "at importen og eksporten sker under den gældende internationale og nationale lovgivning."<sup>4</sup>

Dette overordnede formål kan udbygges og suppleres med følgende:

- at sikre at affald behandles korrekt – i overensstemmelse med affaldshierarkiet og af godkendte virksomheder (dette indebærer også at føre tilsyn med korrekt klassificering af affald)
- at understøtte lovlige grænseoverskridende transporter og bidrage til at sikre mere lige konkurrencevilkår for lovlydige virksomheder
- gennem dialog at hjælpe aktørerne til forståelse og overholdelse af reglerne
- at bidrage til at ressourcer udnyttes bedst muligt

## 3.1 Konsekvenser ved manglende regelefterlevelse<sup>5</sup>

EU's regulering på affaldsområdet har til formål at forebygge affaldsdannelse, fremme genanvendelse og genbrug, sikre miljømæssigt forsvarlig håndtering af affald samt beskytte menneskers sundhed og miljøet mod de potentielle negative virkninger som affaldsproduktion og affaldshåndtering kan medføre. Reguleringen sætter standarder og målsætninger for affaldshåndteringen i EU og har til formål at flytte EU hen imod en mere cirkulær økonomi. Affaldstransportforordningen har endvidere til formål at sikre, at affald behandles i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Dette betyder, at affald behandles så tæt på oprindelsesstedet som muligt, for at modvirke unødigt transport af affald over lange afstande og fremme, at hvert land eller region tager ansvar for at håndtere sit eget affald på en miljømæssig forsvarlig og effektiv måde.

EU's affaldstransportforordning fastlægger regler for kontrol med overførsel af affald for at forbedre miljøbeskyttelsen. Den indarbejder bestemmelserne i Basel-konventionen<sup>6</sup>, samt den reviderede udgave af OECD's beslutning fra 2001 om kontrol med grænseoverskridende overførsel af affald bestemt til nyttiggørelse. Formålet er at sikre, at affald ikke overføres til et land og en modtager i eller uden for EU, der ikke overholder krav, standarder og målsætninger for den europæiske affaldshåndtering. Forordningen fokuserer særligt på farligt affald<sup>7</sup>, hvor det ifølge Basel-konventionen gælder, at overførsler skal begrænses til et minimum og være forenelige med miljømæssigt forsvarlig håndtering<sup>8,9</sup>.

Hvis reglerne på området ikke overholdes, kan det således få miljø-, sundheds- og ressourcemæssige konsekvenser, ligesom det kan have økonomiske og konkurrenceforvridende konsekvenser, f.eks. ved:

- at affald behandles sub-optimalt ift. affaldshierarkiet
- at affald ikke behandles miljømæssigt korrekt
- at affald behandles på en måde, som medfører sundhedsskade for mennesker
- at affald ikke behandles i overensstemmelse med nærhedsprincippet
- at vigtige ressourcer ikke fastholdes inden for EU
- at aktører på markedet oplever uens konkurrencevilkår i forhold til regelefterlevelse

<sup>4</sup> [Miljøstyrelsen - Tilsyn med grænseoverskridende affaldstransporter](#)

<sup>5</sup> Tager udgangspunkt i [Europa-Kommissionen, Begrundelse til forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordningen \(EF\) nr. 1013/2006](#); Suppleret med [Præambelen til forordningen \(EF nr. 1013/2006\)](#)

<sup>6</sup> FN-konvention omhandlende kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og andet affald og bortskaffelsen heraf ([Basel Konvention - Home Page](#))

<sup>7</sup> Farligt affald kan defineres som affald der indeholder stoffer eller egenskaber, som kan skade mennesker eller miljøet, hvis det ikke håndteres korrekt. Det kan fx være kemikalierester, olie- eller malingaffald, batterier, medicinsk affald, elektronik med tungmetaller som bly eller kviksølv, mm. ([Basel Konventionen - Annex I og III](#)).

<sup>8</sup> Basel Konvention art. 4, stk. 2 - [Basel Konvention \(2025\)](#)

## 3.2 Eksempler på ulovlige overførsler

Affaldstransportforordningen<sup>10</sup> definerer bl.a. følgende som ulovlige overførsler:

- farligt affald der overføres fra EU til et ikke-OECD land,
- affald overføres fra et EU-land til bortskaffelse i et ikke-EU- eller ikke-EFTA land,
- anmeldepligtigt affald<sup>11</sup> overføres uden forudgående skriftligt samtykke fra de berørte kompetente myndigheder,
- grønlistet affald der overføres i strid med affaldstransportforordningens regler om generelle oplysningskrav.

I en dansk kontekst kan alle overtrædelser af forordningens bestemmelser straffes<sup>12,13</sup>.

Ulovlig overførsel af affald kan involvere problematisk affald, og affald som ulovligt overføres med henblik på dumpning eller mangelfuld behandling. For eksempel er der i de senere år konstateret en stigning i ulovlige overførsler af affald, som enten fejlagtigt eller bevidst deklarerer sig som brugte varer eller som grønlistet affald – en praksis, der blandt andet er set i forbindelse med elektronikaffald. Dumpning eller mangelfuld behandling af affald påvirker menneskers sundhed og miljøet i alvorlig grad<sup>14</sup>, særligt i området hvor affaldet bortskaffes. Lækager fra affaldet skader jorden og vandressourcerne, og kan forårsage luftforurening via emissioner af f.eks. tungmetaller og persistente organiske miljøgifte. Hvis modtagerlandet har utilstrækkelige standarder og manglende kapacitet for genanvendelse, kan resultatet være, at afsenderen eksporterer miljø- og sundhedsfarer til andre dele af verden.

Inden for EU ses det, at ikke-farlige affaldsfraktioner som papir, pap og plast af dårlig kvalitet eksporteres ulovligt til Asien, hvis kvaliteten af affaldet er så dårlig, at europæiske anlæg ikke vil modtage affaldet. Denne type af ulovlig eksport kan være miljømæssigt problematisk i modtagerlandet, hvis kvaliteten er så ringe, at genanvendelse ikke er mulig, og affaldet i stedet deponeres under mere eller mindre organiserede former, eller hvis affaldet undergår en underlødige behandling, f.eks. plast som rengøres i kemikaliebade eller brændes af på jorden<sup>15,16</sup>.

## 3.3 Omfanget af ulovlige overførsler i dag

Ulovlig transport af grænseoverskridende affald er en stigende problematik for EU og Danmark, hvilket har resulteret i vedtagelsen af en et nyt EU-direktiv om strafferetlig beskyttelse af miljøet i 2024, der har til henblik at strømline processen vedrørende identificering af lovovertrædelser og tilhørende strafferammer<sup>17</sup>. EU har gennem de sidste 10 år set en stigende tendens i mængden af eksporteret affald<sup>18</sup>. Hertil oplyser EU Kommissionen, at Europa i 2023 eksporterede 35,1 millioner ton affald, svarende til 18,5 mia. EUR.

Grundet affaldsombudsrådets natur kan det være vanskeligt at udarbejde præcise opgørelser over ulovligt transporteret affald. En række IGO'er har samlet data på tværs af landegrænser og institutioner med henblik på at skabe et overblik. En UNEP-INTERPOL rapport kategoriserer miljøkriminalitet som verdens fjerde største kriminalitetssektor med en omkostning for det globale samfund på 80-230 mia. EUR om året<sup>19</sup>. Dette understøttes af en artikel fra EU Kommissionen i 2024, som oplyser, at man igennem LIFE-SWEAP initiativet har opfanget omkring 350.000 ton ulovligt affald i 2022, hvor man særligt

<sup>10</sup> Affaldstransportforordningen artikel 3, nr. 26. jf. [Regulation - EU - 2024/1157 - EN - EUR-Lex](#)

<sup>11</sup> Anmeldepligtigt affald kan identificeres ud fra affaldstransportforordningens art.4, stk. 2: [Regulation - EU - 2024/1157 - EN - EUR-Lex](#)

<sup>12</sup> Miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 12, og stk. 2.

<sup>13</sup> Import-/eksportbekendtgørelsen nr. 1365 af 29/11/2024 om overførsel af affald mv.

<sup>14</sup> Affaldstransportforordningen, 2024/1157, præambelen pkt. 52. [Regulation - EU - 2024/1157 - EN - EUR-Lex](#)

<sup>15</sup> European Environment Agency rapport: [EEA - International shipments of waste and the environment](#)

<sup>16</sup> Artikel fra SDU om plastik affald: [Hvad sker der med vores plastik?](#)

<sup>17</sup> Overblik af direktivet for strafferetlig beskyttelse af miljøet: [Environmental Crime Directive - Environment - European Commission](#)

<sup>18</sup> Eurostat data overblik af affaldstransport tendenser: [Trade in waste by type of material and partner](#)

<sup>19</sup> UNEP-INTERPOL rapport om miljøkriminalitet: [The Rise of Environmental Crime](#)

observerede kemisk affald og pesticider, stoffer der nedbryder ozonlaget, plast- og elektronikaffald og de store negative konsekvenser det kan have for vores vand, jord og luft, samt menneskers sundhed<sup>20</sup>.

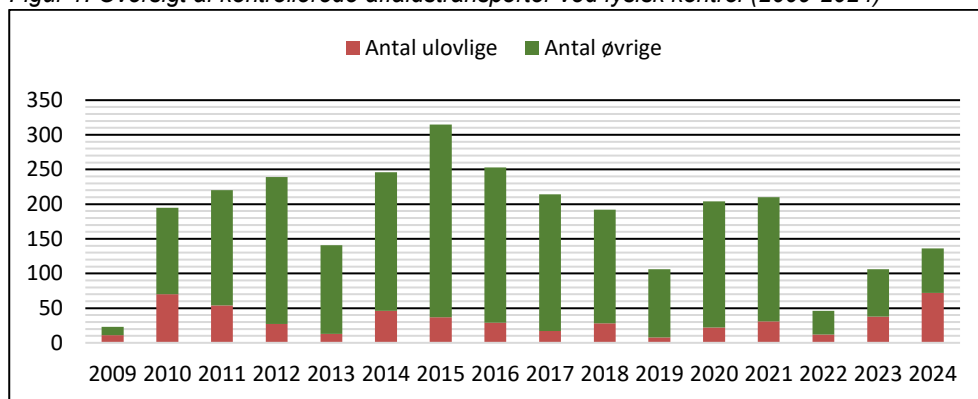
Formidlingen af disse data pointerer nødvendigheden af Miljøstyrelsens tilsynsarbejde med grænseoverskridende affaldstransporter. Tilsyn udføres med henblik på at sikre, at affaldet bliver behandlet i overensstemmelse med gældende lovgivning, så affaldet bliver behandlet sundheds- og miljømæssigt forsvarligt.

### 3.4 Tilsynsarbejdet

I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende plan har Miljøstyrelsen opbygget en database over oplysninger fra alle styrelsens hidtidige fysiske kontroller og administrative tilsyn. På baggrund af disse data har styrelsen fremstillet data for at fremhæve omfanget af arbejdet, samt generelle tendenser der observeres gennem styrelsens tilsynsarbejde.

Figur 1 giver et overblik af antallet af kontrollerede affaldstransporter ved fysiske kontroller siden 2009.

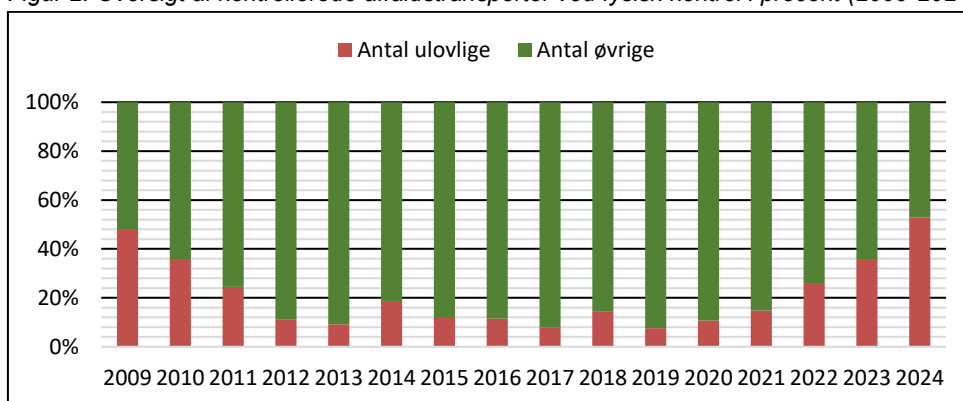
Figur 1: Oversigt af kontrollerede affaldstransporter ved fysisk kontrol (2009-2024)



Note: I 2009 blev der afholdt et lavt antal af fysiske kontroller, da det var første år opgaven blev introduceret; "Øvrige" anvendes til at beskrive de transportere hvor der ved fysisk kontrol ikke har været noget bemærkelsesværdigt, og transporten fik lov til at fortsætte; Nedgangen i antal kontroller i 2013 skyldtes omstrukturering hos politiet, som resulterede i etableringen af de regionale Tungvognscentre.

Figur 2 viser den procentuelle fordeling af kontrollerede ulovlige og øvrige affaldstransporter ved fysiske kontroller siden 2009.

Figur 2: Oversigt af kontrollerede affaldstransporter ved fysisk kontrol i procent (2009-2024)

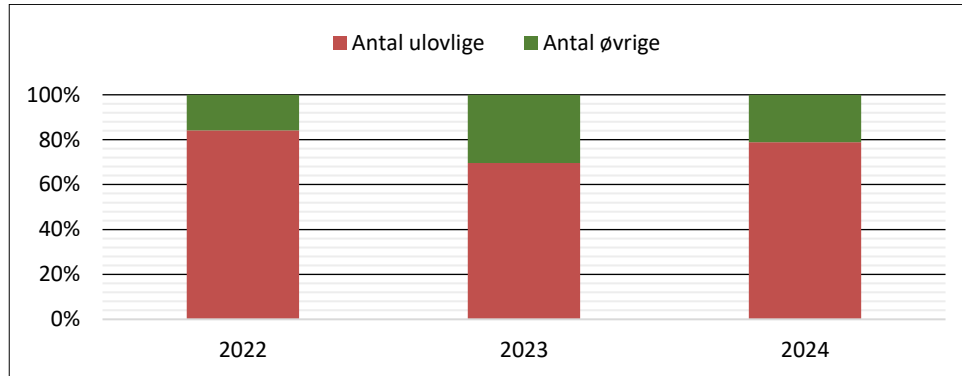


Note: "Øvrige" anvendes til at beskrive de transportere hvor der ved fysisk kontrol ikke har været noget bemærkelsesværdigt, og transporten fik lov til at fortsætte.

<sup>20</sup> EU-Kommission artikel: [LIFE SWEAP wastes no time preventing environmental crime](#)

Figur 3 viser den procentvise fordeling mellem ulovlige og øvrige affaldstransporter, som er blevet identificeret ved gennemførte administrative tilsyn. Tilsynene udføres både på baggrund af styrelsens egne data og i samarbejde med andre kompetente myndigheder, herunder Toldstyrelsen, Politiet eller på baggrund af henvendelser fra udenlandske myndigheder. Det fremgår, at andelen af ulovlige transport er proportionelt højere her end ved de fysiske kontroller. Dette skyldes, at administrative tilsyn ofte iværksættes på baggrund af henvendelser, hvor der allerede foreligger en mistanke, som styrelsen derefter undersøger nærmere.

Figur 3: Oversigt af affaldstransporter gennem administrative tilsyn i procent (2022-2024)



Note: "Øvrige" anvendes til at beskrive de transportere hvor der ved administrative tilsyn ikke har været noget bemærkelsesværdigt; Figuren fremviser kun data fra 2022-2024, grundet manglende mulighed for udtræk med tidligere data.

## 4. Afgrænsning af tilsynsopgaven

### 4.1 Hvor fører vi tilsyn?

Miljøstyrelsen skal føre tilsyn med import, eksport og transit af affald i hele Danmark. Denne plan er derfor gældende for hele Danmark. Der foregår indledningsvist en administrativ kontrol med alle forventede importere og eksportere, der sendes til godkendelse i Miljøstyrelsen. Udover den administrative kontrol (gennemgang af anmeldelserne) udfører Miljøstyrelsen fysiske stikprøvekontroller ved f.eks. grænseovergange, landeveje, jernbaner og havne, samt udfører administrative tilsyn og fysiske tilsyn. De to sidstnævnte foretages i de tilfælde, hvor Miljøstyrelsen bliver gjort opmærksom på mistænkelige forhold. For at effektivisere indsatsen målretter Miljøstyrelsen sine fysiske kontroller på bestemte landsdele og transportveje, mens de administrative tilsyn målrettes udvalgte fraktioner/affaldsstrømme.

### 4.2 Hvilke affaldsstrømme fører vi tilsyn med?

Alle typer af affaldsstrømme kan teoretisk set falde inden for Miljøstyrelsens tilsyn med grænseoverskridende transporter. EU-forordningens regler skal således sikre optimale muligheder for overvågning og kontrol med ikke-grønlistet og anmeldepligtigt affald, men skal samtidig også sikre, at der eksisterer en vis kontrol med brugte varer og grønlistet affald. Miljøstyrelsen udfører således administrative og fysiske kontroller, samt administrative og fysiske tilsyn med både grønlistet, ulistet og anmeldepligtigt affald.

En oversigt og uddybning af relevante affaldsstrømme fremgår af bilag 3, som beskriver den risikovurdering af affaldsstrømme, som Miljøstyrelsen har foretaget i forbindelse med udarbejdelsen af denne plan.

### 4.3 Hvornår er en affaldstransport påbegyndt, og hvornår er den i transit?

En transport af affald – eller en 'overførsel' – er i denne sammenhæng påbegyndt, når affaldet har forladt virksomheden og er på vej mod et andet land. Indsamling og transport forud for den samlede afsendelse er ikke omfattet af en 'påbegyndt overførsel'. Mellemlagring og omlastning på f.eks. havne kan være del af en allerede påbegyndt transport.

En affaldstransport er i transit, når affaldet er inde på det territoriale område, som et andet land anser for sit transitområde. Transitområdet er typisk mindre end territorialområdet, og i de fleste tilfælde ensbetydende med land (der er en række specialregler, f.eks. Suezkanalen, Kielerkanalen og amerikanske floder).

#### *Eksempel 1*

Affald transporteres fra en producent til en indsamler, som efterfølgende sender det videre mod en havn. Indsamleren står for overførslen, og transporten er påbegyndt, når affaldet har forladt indsamlerens forretningssted. Det er uden betydning, om affaldet blandes med andet affald hos indsamleren eller ej.

#### *Eksempel 2*

Affald transporteres fra en producent til en havn, hvor det omlastes til skib og sendes videre mod et andet land. Transporten er påbegyndt, så snart det har forladt producenten. Omlastningen på havnen er uden betydning.

## 5. Det retlige grundlag

I 2024 trådte der en ny affaldstransportforordning i kraft. Den nye forordning kaldes i daglig tale for affaldstransportforordningen, men den fulde titel er:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1157 af 11. april 2024 om overførsel af affald og om ændring af forordning (EU) nr. 1257/2013 og (EU) 2020/1056 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1013/2006

Selvom den nye forordning om overførsel af affald trådte i kraft den 20. maj 2024, vil de fleste bestemmelser først finde anvendelse fra den 21. maj 2026, og de fleste eksportregler vil finde anvendelse fra den 21. maj 2027. Indtil da finder bestemmelserne i affaldstransportforordning nr. 1013/2006 fortsat anvendelse. Det betyder, at begge forordninger – både den gamle og den nye – vil finde anvendelse i en overgangsperiode, afhængig af hvilken bestemmelse en aktivitet er omfattet af.

Begge affaldstransportforordninger (forordning nr. 1013/2006 og forordning nr. 2024/1157 med deres senere ændringer) finder umiddelbart anvendelse i Danmark, hvilket betyder, at forordningen i sig selv udgør en del af gældende ret på linje med danske love, bekendtgørelser m.v.

For at sikre effektiv regelefterlevelse giver forordningen mulighed for, at den enkelte medlemsstat kan sikre sig mod uønsket import<sup>21</sup> af affald og overholde sine internationale forpligtelser<sup>22</sup>, herunder Baselkonventionen. På den baggrund har Danmark bl.a. indført forbud mod overførsel af affald til bortskaffelse<sup>23</sup>. Det nationale forbud mod overførsler til bortskaffelse, vil dog i 2026 blive erstattet af den nye affaldstransportforordnings forbud mod overførsler til bortskaffelse<sup>24</sup>.

Medlemsstaten har endvidere ret og pligt til at påbyde afsenderen at tage affald retur<sup>25</sup>, hvis en ulovlig overførsel opdages.

Forordningen er imidlertid ikke et komplet regelsæt, den indeholder bl.a. ikke regler om, hvilken myndighed der skal administrere og føre tilsyn med overholdelse af dens regler, hvilke beføjelser disse myndigheder har, eller hvordan administration og tilsyn skal tilrettelægges. Forordningen suppleres derfor af national lovgivning – i Danmarks tilfælde miljøbeskyttelsesloven og Import-/eksportbekendtgørelsen om overførsel af affald<sup>26, 27</sup>.

### 5.1 EU's transportforordning om overførsel af affald (Affaldstransportforordningen)

Affaldstransportforordningens afsnit VII, kapitel 2 fastlægger centrale regler for håndhævelse af forordningen. Medlemsstaterne forpligtes til at gennemføre regelmæssige, risikobaserede inspektioner af både anlæg, virksomheder, mæglere, forhandlere, dokumenter, transportmidler og selve affaldet, mm. for at sikre, at affaldstransportforordningens bestemmelser efterleves. Derudover skal de sikre, at overtrædelser mødes med effektive, proportionelle og afskrækkende sanktioner. For at styrke den samlede kontrol, skal medlemsstaterne desuden samarbejde og udveksle oplysninger om inspektioner og overtrædelser med hinanden og med Kommissionen.

<sup>21</sup> [Affaldstransportforordningens artikel 11, litra d og e](#)

<sup>22</sup> [Affaldstransportforordningens artikel 11, litra f](#)

<sup>23</sup> [Import-/eksportbekendtgørelsens §12](#)

<sup>24</sup> Affaldstransportforordning nr. 2024/1157 artikel 11

<sup>25</sup> [Affaldstransportforordningens præambel 35](#)

<sup>26</sup> LBK nr. 1093 af 11/10/2024 – Bekendtgørelsen af lov om miljøbeskyttelse.

<sup>27</sup> [BEK nr 1365 af 29/11/2024 \(Import-/eksportbekendtgørelsen\)](#)

Affaldstransportforordningen nr. 1157/2024 af 11. april 2024, art. 60 indeholder følgende bestemmelser:

1. Medlemsstaterne sikrer med henblik på håndhævelsen af denne forordning, at der foretages inspektioner af anlæg, virksomheder, mæglere og forhandlere i overensstemmelse med artikel 34 i direktiv 2008/98/EF og inspektioner af overførsler af affald og af den relaterede nyttiggørelse eller bortskaffelse.
2. Inspektioner af overførsler skal finde sted i mindst et af følgende led:
  - a. på oprindelsesstedet, hvor de foretages sammen med affaldsproducenten, affaldsindsamleren, affaldsindehaveren, anmelderen eller den person, der står for overførslen
  - b. på bestemmelsesstedet, herunder i forbindelse med midlertidig og ikkemidlertidig nyttiggørelse eller midlertidig og ikkemidlertidig bortskaffelse, hvor inspektionerne foretages sammen med modtageren eller anlægget
  - c. ved Unionens ydre grænser
  - d. under overførslen inden for Unionen.

Affaldstransportforordningen nr. 1157/2024 af 11. april 2024, art. 62 indeholder derudover følgende bestemmelser:

1. Medlemsstaterne sikrer, at der for hele deres geografiske område udarbejdes en eller flere planer, enten separat eller som en klart afgrænset del af andre planer, for inspektioner, der udføres i henhold til artikel 60, stk. 1 («inspektionsplan»).

Inspektionsplanerne skal være baseret på en risikovurdering, der dækker specifikke affaldsstrømme og kilder til ulovlige overførsler, resultaterne af tidligere inspektioner og efterretningsbaserede data, hvor det er relevant, såsom data om politiets og toldmyndighedernes efterforskning og analyse af kriminelle aktiviteter og ligeledes pålidelige oplysninger fra fysiske eller juridiske personer om mulige ulovlige overførsler, relevante oplysninger vedrørende håndteringen af det affald, der overføres, og oplysninger, der viser, at en overførsel har lighedspunkter med overførsler, der tidligere er blevet identificeret som ulovlige overførsler. Denne risikovurdering skal navnlig tage højde for behovet for at verificere, hvorvidt fysiske og juridiske personer, der eksporterer affald fra Unionen, opfylder de forpligtelser, der er omhandlet i artikel 46. Denne risikovurdering har bl.a. til formål at fastsætte, hvor mange og hvor hyppige inspektioner der som minimum er påkrævet, herunder fysiske kontroller af anlæg, virksomheder, mæglere, forhandlere og overførsler af affald eller den relaterede nyttiggørelse eller bortskaffelse.

[...]

3. En inspektionsplan revideres som minimum hvert tredje år og opdateres efter behov. Ved denne revision evalueres det, hvorvidt målsætningerne og andre elementer i inspektionsplanen er blevet gennemført.

[...]

Affaldstransportforordningen nr. 1157/2024 af 11. april 2024, art. 63 indeholder følgende bestemmelser:

1. Uden at det berører medlemsstaternes forpligtelser i henhold til direktiv 2008/99/EF, fastsætter medlemsstaterne regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de sanktioner, der er fastsat i henhold til denne artikel, alt efter hvad der er relevant, tager behørigt hensyn til følgende:

- a) overtrædelsens art, grovhed og omfang
- b) hvor det er relevant, hvorvidt overtrædelserne blev begået forsætligt eller uagtsomt
- c) den finansielle kapacitet hos den fysiske eller juridiske person, der holdes ansvarlig
- d) de økonomiske fordele, som den fysiske eller juridiske person, der holdes ansvarlig, har opnået ved overtrædelserne, for så vidt som de kan fastslås
- e) den miljøskaade, som overtrædelserne har forårsaget

- f) enhver foranstaltning, som træffes af den fysiske eller juridiske person, der holdes ansvarlig, for at afbøde eller afhjælpe den forvoldte skade
  - g) overtrædelsens gentagne eller enkeltstående karakter
  - h) enhver anden skærpende eller formildende faktor i lyset af sagens omstændigheder.
3. Medlemsstaterne skal som minimum kunne pålægge følgende sanktioner i tilfælde af overtrædelse af denne forordning, hvor det er relevant:
- a) bøder
  - b) tilbagekaldelse eller tidsbegrænset suspension af tilladelsen til at udføre aktiviteter i relation til håndtering og overførsel af affald, for så vidt disse aktiviteter falder ind under denne forordnings anvendelsesområde
  - c) tidsbegrænset udelukkelse fra at deltage i offentlige udbudsprocedurer.

[...]

## 5.2 Miljøbeskyttelsesloven

- *LBK nr. 1093 af 11/10/2024 om miljøbeskyttelse*

Lovbekendtgørelse nr. 100 af 19. januar 2022 om miljøbeskyttelse indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

Kapitel 9

Tilsyn

**§ 65.** Kommunalbestyrelsen fører generelt tilsyn med, at loven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes.

[...]

**§ 87.** Tilsynsmyndighederne eller personer, der af disse myndigheder er bemyndiget hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til offentlige og private ejendomme, lokaliteter og transportmidler for at udføre tilsyns- eller andre opgaver efter denne lov, regler udstedt med hjemmel i loven eller forordninger på lovens område. Tilsynsmyndigheden har herunder adgang til at foretage undersøgelser, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag, herunder eksemplarer af produkter og varer, der er reguleret i medfør af loven. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Producenten eller importøren af en udtaget produkt- eller vareprøve er forpligtet til at godtgøre en detailforhandler, prøvens fakturapris eller levere et tilsvarende eksemplar mod forevisning af kvitteringen.

*Stk. 2.* Adgang efter stk. 1 kræver retskendelse, hvor adgangen sker med henblik på at lade påbudte foranstaltninger udføre efter § 69 i forbindelse med undersøgelse og oprydning af forurenede jord, jf. § 83 c. Der kræves dog ikke retskendelse, hvis

- 1) der foreligger en situation som beskrevet i § 70<sup>28</sup>, stk. 1, eller
- 2) adgangen til at gennemføre undersøgelsespåbud eller oprydningspåbud er påkrævet for at forebygge, at den i § 70, stk. 1, nævnte situation opstår.

*Stk. 3.* Politiet kan, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge transportmidler med henblik på at kontrollere affaldstransporters overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensyn. Politiet kan under tilsvarende betingelser standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner, herunder krav om miljøzonemærke samt partikeludledning og effektivt partikelfilter. Politiet kan indkalde køretøjet til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner. Politiet yder i øvrigt

---

<sup>28</sup> § 70 omhandler tilfælde af overhængende alvorlig fare for sundheden og tilfælde, hvor øjeblikkelige indgreb er påkrævet for at afværge væsentlig forurening eller forureningens udbredelse. Bestemmelsen har ikke været relevant at anvende på import-/eksportområdet.

bistand ved tilsynsmyndighedernes udøvelse af beføjelser efter stk. 1. Justitsministeren kan efter forhandling med ministeren fastsætte nærmere regler om politiets udøvelse af ovenstående beføjelser.

*Stk. 4.* Ved undersøgelser og tilsyn på ejendomme, lokaliteter og transportmidler skal indehaveren og ansatte yde myndighederne fornøden vejledning og hjælp.

[...]

## Kapitel 13

### *Straf*

**§ 110.** Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

[...]

2) undlader at efterkomme forbud eller påbud efter loven, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold eller pålæg efter § 26 a, jf. dog stk. 12,

3) undlader at efterkomme krav fastsat i medfør af § 10, stk. 4,

[...]

12) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 2,

[...]

*Stk. 2.* Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare derfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

*Stk. 3.* I regler og forskrifter, der udstedes i medfør af §§ 7-10, §§ 12-16, § 17, stk. 3, § 18, § 19, stk. 5, § 19 a, § 27, stk. 3, § 31, stk. 3, § 32 a, stk. 2 og 3, § 35, § 35 a, § 35 b, § 35 c, § 37 b, stk. 2, § 39, stk. 4, § 39 b, stk. 2, § 44, § 45, stk. 2, 4, 5 og 7, § 45 b, § 45 c, stk. 1, § 45 d, § 45 h, stk. 2, § 46 a, stk. 2, § 46 b, § 47, stk. 2, § 48, § 50 a, stk. 3, § 50 c, § 50 d, § 51, § 51 b, § 53, § 53 c, stk. 3, § 55 c, stk. 2, § 56, stk. 3, § 72 a, stk. 3, § 79 d, § 79 e, § 89, stk. 2, og § 89 a, kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i stk. 2.

*Stk. 4.* Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffeloven 5. kapitel.

*Stk. 5.* Ved udmåling af bødestraf skal der lægges vægt på de hensyn, der er nævnt i § 1. Det er en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået i forbindelse med udøvelse af erhverv.

*Stk. 6.* Er der ved en overtrædelse opnået en økonomisk fordel, konfiskeres denne efter reglerne i straffeloven 9. kapitel, selv om der ved overtrædelsen ikke er voldt skade på miljøet eller er fremkaldt fare derfor. Kan der ikke ske konfiskation, skal der tages særskilt hensyn hertil ved udmåling af en bøde, herunder en eventuel tillægsbøde.

*Stk. 7.* Ved overtrædelse af § 10, stk. 4, jf. § 110, stk. 1, nr. 3, skal der ved udmåling af bøder, herunder tillægsbøder, tages hensyn til størrelsen af den bod, der måtte være fastlagt på det pågældende område i medfør af § 10, stk. 2.

[...]

### 5.3 Import-/eksportbekendtgørelsen

- BEK nr. 1365 af 29/11/2024 om overførsel af affald og overførsel af brugt elektrisk og elektronisk udstyr

Bekendtgørelse nr. 1365 af 29. november 2024 om overførsel af affald og overførsel af brugt elektrisk og elektronisk udstyr indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

#### *Kompetent myndighed i Danmark i henhold til forordningen*

§ 3. Når Danmark er afsendelsesland, indgives anmeldelse om overførsel af affald, der i henhold til forordningen skal anmeldes, til Miljøstyrelsen.

[...]

#### Tilsyn

§ 17. Miljøstyrelsen fører tilsyn med, at forordningens bestemmelser og bestemmelserne i denne bekendtgørelse overholdes, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen fører tilsyn med, at forordningens bestemmelser og bestemmelserne i denne bekendtgørelse om affald, der er overført til Danmark som bestemmelsesland, overholdes på virksomheder, hvor kommunalbestyrelsen har tilsynsforpligtelsen.

*Stk. 3.* Miljøstyrelsen træffer afgørelse om, hvorvidt affald i henhold til forordningens artikel 22 og 24 skal returneres til afsendelsesstaten eller bortskaffes eller nyttiggøres på anden vis end angivet i anmeldelsen, jf. § 13.

# 6. Organisering af tilsynsarbejdet og rollefordeling

Dette afsnit er en beskrivelse af Miljøstyrelsens og dens samarbejdspartneres forpligtigelser ved fysiske kontroller i forbindelse med håndhævelse af forordning nr. 2024/1157 om overførsel af affald. Afsnittet beskriver også, hvordan rollerne udfyldes og samarbejdet foregår i dag, hvilket er udgangspunktet for de fremadrettede indsatser og konkrete mål, som beskrives senere i denne tilsynsplan.

## 6.1 Miljøstyrelsen

### Fysiske kontroller

Miljøstyrelsen fører tilsyn med import, eksport og transit (overførsler) af affald, som bliver transporteret på landeveje, ved grænser, havne og jernbaner i hele Danmark. Miljøstyrelsens kompetence gælder, hvad enten der er tale om overførsler til eller fra Danmark eller med Danmark som transitland. De fysiske kontrol dage udføres og tilrettelægges i tæt samarbejde med bl.a. politiet og Toldstyrelsen. Ud over de fysiske kontroller laver Miljøstyrelsen også risikobaserede kontroller i samarbejde med Toldstyrelsen – se nærmere beskrivelse under afsnittet "Toldstyrelsen".

Når Miljøstyrelsen foretager fysiske kontroller, udføres kontrollen af teknikere og administrativt personale. Teknikerne udfører klassificeringsopgaven og vurderer, om noget er affald eller ej, og taler med affaldsproducenterne, eksportøren og den relevante tilsynsmyndighed for at få et overblik over den konkrete last. I nogle tilfælde følger Miljøstyrelsen med, når en transport returneres til afsenderen for en nærmere undersøgelse af lasten, for at foretage en mere præcis klassificering, herunder f.eks. om der er tale om affald eller ej, eller om affaldet er tilstrækkeligt sorteret og for at kunne sikre beviser til en evt. straffesag. Dette gøres oftest i samarbejde med politiet. Miljøstyrelsen udarbejder i sådanne situationer et klassificeringsnotat på affaldet, som politiet kan bruge i deres bevisførelse ved en eventuel straffesag. Miljøstyrelsen kan blive indkaldt som vidne og ekspert i en eventuel retssag.

De administrative medarbejdere varetager dokumentkontrollen, herunder f.eks. kontrol af den konkrete anmeldelse, tjek af sikkerhedsstillelse og tjek af registrering af transportører i affaldsregisteret. Til daglig foretager de den løbende administrative behandling af sager om mulige ulovlige eksporter fra Danmark, hvor en transport er stoppet i et andet land, f.eks. Tyskland eller Holland. Denne viden fra det løbende administrative sagsbehandlingsarbejde er vigtig for den effektive udførelse af kontrollerne.

### Viden

Det er en væsentlig forudsætning for kontrolarbejdet, at Miljøstyrelsens medarbejdere har et godt overblik over, hvad der sker på affaldsmarkedet, herunder nye tendenser hos aktørerne, nye behandlingsmuligheder, nye interessante affaldsstrømme (f.eks. ud fra en risikovurdering) osv. Viden- og erfaringsudveksling med både interne og eksterne partnere er nyttige input i tilrettelæggelsen af tilsyns- og kontrolarbejdet. Dette sker både via internationale netværk, som IMPEL, EU Correspondents' Group og nordisk samarbejde, mens det nationalt sker ved informationsmøder, oplæg/undervisning, samt gennem samarbejdet mellem Miljøstyrelsen og andre styrelser og myndigheder.

## 6.2 Toldstyrelsen

Miljøstyrelsen har en samarbejdsaftale med Toldstyrelsen, hvoraf det fremgår, at Toldstyrelsen også skal udføre kontrol med import/eksport/transit af affald i forbindelse med Toldstyrelsens almindelige toldprocedurer. Toldstyrelsen foretager kontrol med, at de påkrævede dokumenter er medbragt ved transporten, at der ikke ved indrejse i, udrejse fra eller transit af det danske toldområde sker overtrædelser af forbud mod indførsel, udførsel eller transit, der er fastsat af

sikkerhedsmæssige, sundhedsmæssige, veterinære, plantepatologiske, valutamæssige eller andre grunde. Toldstyrelsen yder bistand til Miljøstyrelsen ved gennemførelsen af de fysiske kontroller.

I toldloven er der en pligtbestemmelse for importører og eksportører af varer, der er berørt af VAB-bestemmelserne<sup>29</sup>: *”Den, der angiver varer til toldbehandling i henhold til EU’s bestemmelser herom, skal afgive sådanne oplysninger og erklæringer om varenes art og beskaffenhed m.v., der er nødvendige for kontrollen med udenrigshandelsstatistikken og med de særlige indførsels-, udførsels- og veterinære, plantepatologiske eller andre grunde er fastsat for disse varer”.*

Miljøstyrelsen og Toldstyrelsen samarbejder om at sikre en effektiv kontrol, som baseres på udveksling af oplysninger og assistance til brug for gensidig understøttelse af de to myndigheders administration og kontrol af hvert deres ansvarsområde. Toldloven giver Toldstyrelsen kompetence til at udføre de nødvendige kontroller.

Miljøstyrelsen og Toldstyrelsen holder ca. en gang årligt et styregruppemøde, hvor det kommende års fælles kontroller bliver tilrettelagt. Der udføres både fysisk og efterretnings-/risikobaserede tilsyn. Toldstyrelsen inviteres altid med på Miljøstyrelsens fysiske kontroller. Der er endvidere indgået aftale om, at Toldstyrelsen kan stille sin mobile scanner til rådighed ved Miljøstyrelsens kontroller, hvis denne ikke er optaget af andre opgaver. Scanneren kan scanne containere og lastbiler for at give et indtryk af, hvad lasten indeholder. Toldstyrelsen har også mulighed for at få manifest fra skibene over deres last. Disse manifest kan give et fingerpeg om, hvorvidt lasten er affald, og derfor kræver en kontrolprocedure. Når toldpapirerne kontrolleres, ses der også på, hvem der er afsender, og hvem der er modtager, hvor lasten er på vej hen m.v., da det kan have afgørende betydning for, om en last skal kontrolleres fysisk eller ej. Derudover bliver toldpapirerne kontrolleret for at se, om der er andre forhold, der indikerer, at der er tale om affald. Hvis der er mistanke om, at en container eller lastbil indeholder affald, bliver lasten kontrolleret fysisk. Nogle gange er det muligt at gøre det på stedet, andre gange skal man finde egnede fysiske lokaliteter. Efterretnings-/risikobaserede tilsyn aftales individuelt med Toldstyrelsen.

Efterretnings-/risikobaserede tilsyn tilrettelægges ud fra forskellige kriterier, og Miljøstyrelsen har mulighed for at få lagt risikoprofiler ind i Toldstyrelsens systemer. F.eks. kan der sættes fokus på særlige affaldsstrømme, ind- og udgangstoldsteder, på varekoder (toldkoder), konkrete brancher/virksomheder, modtagerland eller flere forskellige kombinationer heraf. Toldstyrelsen har den grundlæggende viden om, hvilke transporter der går igennem de danske havne. Ud fra denne viden tilrettelægges i samarbejde hvilke risikoprofiler, der vil være hensigtsmæssige. Kommissionen har udarbejdet en oversættelsestabel mellem toldkoder og affaldskoder (Basel-/ OECD-koder), således at det er nemmere at udvælge de rette risikoprofiler og tilrettelægge efterretningsbaserede inspektioner med hjælp fra toldmyndighederne.

Miljøstyrelsen bidrager desuden med ressourcer og erfaring til Toldstyrelsens internationale aktioner i regi af f.eks. WCO, EU, DEMETER m.v.

## 6.3 Politi

Miljøstyrelsen har ikke en samarbejdsaftale med politiet som man har det med Toldstyrelsen, men styrelsen har dog et tæt samarbejde med politiet og dets tre tungvognscentre. Det er tungvognscentrene, som udfører politiets fysiske kontroller. Politiet tilrettelægger deres kontroller for et år ad gangen. Med udgangspunkt i politiets kontrolkalender tilrettelægger Miljøstyrelsen og politiet i samarbejde, hvilke fælles kontroller, der skal udføres. Kontrollerne tilrettelægges ud fra forskellige kriterier, samt hvor mange ressourcer der er til rådighed i det enkelte år. Miljøstyrelsen kan have nogle forskellige indsatsområder, som skifter fra år til år.

Politiets ret til at standse og undersøge affaldstransporter er beskrevet i Miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3. Politiet kan, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge

---

<sup>29</sup> Toldstyrelsens varebestemmelser. En varebestemmelse er en bestemmelse, der gælder for ind- og udførsel af en særlig varegruppe, jf. <https://skat.dk/data.aspx?oid=2230276>

transportmidler med henblik på at kontrollere affaldstransporternes overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensynet.

Politiet assisteres i disse tilfælde af Miljøstyrelsen med henblik på klassifikation af affaldet. Det er dog kun politiet, der kan lave bødeforlæg, såfremt en virksomhed har overtrådt reglerne. Politiet vil i alle tilfælde, jf. retsplejelovens bestemmelser, vurdere anmeldelsen og behandle anmeldelsen efter disse bestemmelser. Optages anmeldelsen, vil sagen blive efterforsket, om nødvendigt med bistand fra andre myndigheder, og derefter overdraget til anklagemyndigheden. Hvis en sag skal for retten, er Miljøstyrelsen i tæt dialog med anklagemyndigheden om sagen. Det vurderes i de enkelte sager, om Miljøstyrelsen skal vidne i retten, enten fordi styrelsen har været til stede ved kontrollen, eller fordi der er behov for styrelsens ekspertise i sagen.

Da Miljøstyrelsen og politiet som beskrevet har forskellige kompetencer, udføres de fysiske kontroller i tæt samarbejde.

## 6.4 Kommunerne

I forlængelse af implementeringen af det styrkede affaldstilsyn er kommunernes deltagelse i de fysiske affaldstilsyn reduceret, da flere opgaver, som tidligere var placeret hos kommunerne, nu er samlet i Miljøstyrelsen. Kommunerne førte indtil 2025 regelmæssige miljøtilsyn med omkring 40.000 virksomheder på landsplan<sup>30</sup>. I den sammenhæng blev der typisk også ført tilsyn med virksomhedernes affaldssortering. Denne praksis fortsættes fremadrettet, dog skelnes der mellem miljøtilsyn og affaldstilsyn, som begge kan finde sted samtidigt. Under det nationale affaldstilsyn udpeger Miljøstyrelsen 24.000 virksomheder til et datadrevet administrativt tilsyn. Herudover udpeger Miljøstyrelsen 4.800 virksomheder til fysiske affaldstilsyn på baggrund af det administrative tilsyn. Det er primært kommunerne der står for udførelsen af de 4.800 fysiske affaldstilsyn, om end Miljøstyrelsen fører tilsyn med særlige virksomheder, jf. nedenfor<sup>31</sup>.

Kommunerne har også et ansvar i forbindelse med de grænseoverskridende affaldstransporter i det omfang, der er overlap til deres nationale miljø- og affaldstilsyn. Hvis der er tale om affald, som er overført til Danmark eller hvor kommunen får viden om, at affaldet skal overføres ud af Danmark, har kommunen et ansvar for at vejlede virksomheden (evt. ved henvisning til at kontakte Miljøstyrelsen, eller selv kontakte Miljøstyrelsen, hvis de mistænker en overtrædelse af affaldstransportforordningen eller import/eksportbekendtgørelsen).

Som led i den nye lovgivning har Miljøstyrelsen overtaget ansvaret for fysiske affaldstilsyn med affaldshåndteringsvirksomheder samt virksomheder, hvor Miljøstyrelsen har ansvaret for miljøtilsyn. Dette betyder i praksis, at Miljøstyrelsen overtager affaldstilsynet af omkring 630 virksomheder, fra kommunerne, som dog stadigvæk udfører miljøtilsyn for de resterende virksomheder<sup>32</sup>.

Ved et miljøtilsyn har kommunen til opgave at kontrollere, om virksomheden overholder de vilkår, der er fastsat i relevante godkendelser og tilladelser, samt om eventuelle påbud og forbud bliver efterkommet. Tilsynet omfatter desuden en vurdering af, om der forekommer forurening, som ikke i forvejen er reguleret gennem tilladelser, godkendelser eller påbud, og om denne forurening kan risikere at medføre uønskede påvirkninger af miljø og sundhed. Kommunen skal også tage stilling til, om gældende vilkår og afgørelser er tilstrækkelige i forhold til den aktuelle lovgivning, og om der eventuelt er behov for nye vilkår eller en revision af eksisterende. Endelig skal det sikres, at nødvendige tilladelser og godkendelser er indhentet i overensstemmelse med miljøbeskyttelsesloven eller husdyrbrugloven.

Ud over den egentlige kontrol og håndhævelse giver miljøtilsynet også mulighed for dialog, vejledning og inspiration til, hvordan virksomheden kan arbejde målrettet med miljøforbedringer.

---

<sup>30</sup> Jf. MST - Guide til affaldstilsyn, s. 14 (2024)

<sup>31</sup> Styrket affaldstilsyn - Kommunerne: [Informationer til kommuner om affaldstilsyn](#)

<sup>32</sup> [Aftaletekst - Klimaplann for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi.pdf](#)

# 7. Internationalt samarbejde

En effektiv kontrol af affaldsoverførsler afhænger ikke blot af det nationale tilsyn og kontrol, men forudsætter, at der sker en tilsvarende kontrol i andre lande, og at der sker en erfaringsudveksling mellem miljø-, politi- og toldmyndigheder på tværs af lande i relevante fora. I henhold til Forordning nr. 2024/1157 (affaldstransportforordningen) skal medlemsstaterne samarbejde bi- og multilateralt samt udveksle relevante oplysninger om overførsel af affald, affaldsstrømme, operatører og risikovurderinger for at fremme forebyggelse og opdagelse af ulovlige overførsler. Affaldstransportforordningen nævner det internationale samarbejde som et middel til at sikre, at overførsler af farligt affald kontrolleres, og at informationsudveksling, fælles ansvar og samarbejde mellem EU og dets medlemsstater og tredjelande bør fremmes med henblik på at sikre forsvarlig affaldshåndtering<sup>33</sup>. Der foregår således et stort internationalt samarbejde på området, og Miljøstyrelsens deltagelse i forskellige internationale samarbejder og deres rolle beskrives derfor nedenfor.

## 7.1 IMPEL

IMPEL er en international sammenslutning af miljømyndigheder i EU-medlemslandene (EU's netværk for gennemførelse og håndhævelse af miljølovgivning). Under IMPEL findes en række undergrupper som f.eks. IMPEL-TFS, hvor Miljøstyrelsen deltager.

IMPEL-TFS er en netværksgruppe for de kompetente myndigheders arbejde med håndhævelse af forordning 1013/2006 og 2024/1157 (henholdsvis "den gamle" og "den nugældende" affaldstransportforordning). Gruppen arbejder med indsamling af viden og kortlægning af ulovligheder på affaldsområdet. Samarbejdet foregår både inden for og uden for EU, og der er blandt andet også en række projekter med asiatiske og afrikanske lande. Derudover er flere projekter og initiativer igangsat for at sikre bedre håndtering, transport og tilsyn med affald. Miljøstyrelsen deltager eksempelvis i Plastic Waste Project<sup>34</sup>, som er etableret for at adressere de udfordringer, der kan opstå i forbindelse med plastikaffald, og for at identificere måder, hvorpå ulovlig eksport kan gøres mindre attraktiv.

## 7.2 NMR – Nordisk samarbejde

De nordiske regeringers miljøsam arbejde styres af Nordisk Ministerråd for Miljø og Klima (MR-MK). Det nordiske miljøsam arbejde skal blandt andet styrke den grønne omstilling, værne om biodiversitet og fremme cirkulær økonomi. I dette forum er der flere arbejdsgrupper, herunder arbejdsgruppen for cirkulær økonomi (NCE). NCE's arbejde skal bidrage til at fremme en cirkulær økonomi i de nordiske lande og til at opfylde målene i den Nordiske Vision 2030 samt målene i det nordiske samarbejdsprogram for miljø og klima<sup>35</sup>. Undergruppen for affald arbejder bl.a. med grænseoverskridende overførsel af affald, med det formål at sikre ensartet behandling på tværs af Norden og styrke samarbejdet om ulovlige forsendelser af affald<sup>36</sup>.

## 7.3 Waste Shipment Enforcement Group

Waste Shipment Enforcement Group er en håndhævelsesgruppe, der er nedsat for at styrke samarbejdet og koordineringen mellem medlemsstaterne i EU med henblik på at forebygge og afsløre ulovlige overførsler af affald. Håndhævelsesgruppen er bestående af medlemsstaterne og ledes i fællesskab af Kommissionen og en udpeget repræsentant for en medlemsstat. Gruppen mødes mindst en gang om året, hertil kan formændene invitere repræsentanter fra relevante institutioner, agenturer, mm. til at deltage i mødet<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> Affaldstransportforordningen 2024/1157, præambelens pkt. 65

<sup>34</sup> Oversigt af IMPEL affaldsprojekter: [IMPEL - Plastic Waste Project](#)

<sup>35</sup> Nordisk samarbejde - [Arbejdsgruppen for cirkulær økonomi \(NCE\) | Nordisk Samarbejde](#)

<sup>36</sup> Nordisk samarbejde - [Undergrupper hos Nordisk arbejdsgruppe for cirkulær økonomi \(NCE\) | Nordic cooperation](#)

<sup>37</sup> Affaldstransportforordningen, del 2: Samarbejde om retshåndhævelse – art. 65-66; [Affaldstransportforordningen \(2024/1157\)](#)

## 7.4 EUROPOLs EMPACT

EU's program for bekæmpelse af særlig alvorlig og organiseret kriminalitet, kaldet EMPACT (European Multidisciplinary Platform Against Criminal Threats), er et sikkerhedsinitiativ drevet af EU-medlemsstater for at identificere, prioritere og adressere trusler fra organiseret og alvorlig international kriminalitet.

EMPACT gennemføres i fireårige perioder. Hver periode er opdelt i fire hovedfaser: politisk udvikling; politisk fastlæggelse; implementering og overvågning; samt evaluering. Den politiske udvikling tager udgangspunkt i EU's trusselsvurdering af alvorlig og organiseret kriminalitet. Herefter fastlægges de konkrete kriminalitetsprioriteter på EU-niveau, og der udarbejdes en overordnet flerårig strategisk plan. I implementerings- og overvågningsfasen udarbejdes og gennemføres operationelle handlingsplaner. I periodens fjerde år foretages en evaluering af resultaterne, som danner grundlag for den efterfølgende EMPACT-periode<sup>38</sup>.

Yderligere er EMPACT en multidisciplinær samarbejdsplatform for medlemsstaterne, som er støttet af alle EU-institutioner, organer og agenturer (såsom Europol, Frontex, Eurojust, CEPOL, OLAF, EU-LISA, EFCA og andre). Tredjelande, internationale organisationer og andre offentlige og private partnere er også associeret.

Mange af aktiviteterne kan indarbejdes i Miljøstyrelsens normale aktiviteter, mens andre giver god mulighed for at få eller dele viden og informationer. I den seneste periode har der været et øget fokus på ELV (End-of-Life Vehicles), da køretøjer der ikke længere lever op til europæiske standarder transporteres til lande med færre krav. Dette gøres både for at opnå økonomisk gevinst, og fordi det er lettere at bortskaffe køretøjerne uden om EU-lovgivning, hvilket kan have miljømæssige konsekvenser. I den kommende periode vil fokus være på online handel med affald og hvidvaskning grundet et samlet europæisk fokus på hvidvaskning og affaldskriminalitet.

## 7.5 Basel-konventionen

Basel-konventionen trådte i kraft for Danmark den 7. maj 1994. Konventionen hører under FN's miljøorganisation UNEP og beskæftiger sig med reglerne for grænseoverskridende transport og bortskaffelse af farligt affald og andet problematisk affald<sup>39</sup>. I alt er 191 lande parter til konventionen.

Basel-konventionen er den mest omfattende globale miljøaftale om farligt affald og andet problematisk affald. Helt konkret indeholder konventionen krav om:

- kontrol med grænseoverskridende bevægelser; konventionen regulerer den internationale handel med farligt affald og visse andre typer affald for at forhindre ukontrolleret overførsel, især fra udviklede lande til mindre udviklede lande, som ofte mangler den nødvendige infrastruktur til sikker håndtering.
- miljømæssig forsvarlig håndtering; konventionen forpligter parterne til at sikre, at farligt affald og andet affald håndteres og bortskaffes på en miljømæssig forsvarlig måde (ESM) fra produktion til endelig bortskaffelse.
- minimering af affaldsmængder; et centralt mål er at minimere mængden og giftigheden af det affald, der genereres, og at bortskaffe det så tæt på kilden som muligt.
- et system for forudgående samtykke: konventionen etablerer en "forudgående informeret samtykke-ordning" (PIC), hvilket betyder, at affald generelt ikke må eksporteres uden det importerende lands skriftlige samtykke.

I nyere tid har arbejdet med Basel-konventionen blandt andet bidraget til styrkede regler om overførsel af plastaffald pr. 1. januar 2021 og stramning af reglerne for overførsel af elektronikaffald fra 1. januar 2025.

En af konventionens større historiske milepæle var vedtagelsen og implementeringen af ændringen "Ban Amendment", som oprindeligt blev vedtaget i marts 1994, men blev først implementeret i december 2019. Konkret fastsatte "Ban-ændringen", at enhver part der er omfattet af konventionens bilag VII (parter og andre stater, som er medlemmer af OECD,

<sup>38</sup> [EMPACT - Online Module: Executive Summary](#)

<sup>39</sup> Basel Konventionen (Engelsk): [Basel Convention \(2025\)](#)

EU eller Liechtenstein), skal forbyde alle grænseoverskridende overførsler af farligt affald, som er bestemt til endelig bortskaffelse, genbrug, genanvendelse eller nyttiggørelse til stater, der ikke er omfattet i bilag VII<sup>40</sup>.

---

<sup>40</sup> BRS Sekretariatets hjemmeside: [Basel Konventionen - Milestones](#)

## 8. Vision og strategi for tilsynsarbejdet

IMPEL anbefaler, at medlemsstaterne i EU formulerer en vision og konkrete strategimål i samarbejde med de væsentligste aktører. Miljøstyrelsen har formuleret nedenstående vision og strategimål, herunder indsatserne og de konkrete mål, på baggrund af løbende samarbejde og dialog med de væsentligste aktører. Miljøstyrelsen arbejder således ud fra en vision om at et fagligt stærkt, risikobaseret og proaktivt tilsyn skal være med til at sikre, at import og eksport af affald sker lovligt, ansvarligt og miljømæssigt forsvarligt. Ved at arbejde helhedsorienteret og i tæt samspil med virksomheder, myndigheder og internationale samarbejdspartnere bidrager Miljøstyrelsen til forebyggelsen af skader på miljøet og understøttelse af den grønne omstilling i en global affaldsøkonomi.

### 8.1 Strategiske mål

For at arbejde hen mod opfyldelsen af denne vision har Miljøstyrelsen opstillet følgende overordnede og strategiske mål:

- Vi vil gennem tydelig dialog og vejledning bidrage til at forebygge overtrædelser og reducere risikoen for skader på miljøet – nationalt såvel som internationalt.
- Vi vil udvikle og fastholde samskabelsen med relevante nationale og internationale myndigheder og netværk for at understøtte en koordineret og effektiv kontrol med affaldstransporter.
- Vi vil videreudvikle vores anvendelse af data, analyser og faglig viden til at målrette risikobaserede tilsyn mod de affaldsstrømme, aktører og geografiske områder, hvor risikoen for overtrædelser er størst.
- Vi vil arbejde proaktivt og forebyggende for at sikre lovlige og miljømæssigt forsvarlige affaldstransporter

# 9. Indsatser og konkrete mål for tilsynsarbejdet

Miljøstyrelsen har på baggrund af ovenstående strategiske mål planlagt følgende indsatser i tilsynsarbejdet og opstillet følgende ambitiøse, realistiske og konkrete mål for arbejdet:

## 9.1 Indsatser og mål for at øge data- og vidensgrundlaget for planlægningen af tilsyn

### *Risikovurdering af affaldsstrømme*

Hidtil har Miljøstyrelsen ikke ført tilsyn på prioriterede affaldsstrømme, idet tilsynene primært har været planlagt som stikprøvekontroller på veje og i havne. Som grundlag for udarbejdelsen af denne tilsynsplan har Miljøstyrelsen taget hul på det strategiske mål om at øge data- og vidensgrundlaget for planlægningen af tilsyn ved bl.a. at foretage en systematisk risikovurdering af de forskellige affaldsstrømme (se bilag 3). I denne risikovurdering er de enkelte affaldsstrømme vurderet i forhold til kategorierne højrisiko, mellemrisiko eller lavrisiko. For at tage det første skridt mod en mere risikobaseret planlægning af tilsyn vil Miljøstyrelsen således i første omgang fokusere sine ressourcer på de affaldsstrømme, der i vurderingen blev placeret i højrisiko-kategorien.

### Konkret vil vi...

- Løbende identificere højrisikable affaldsstrømme, som tilsynsindsatsen kan målrettes omkring. Som forberedelse til denne plan er følgende affaldsstrømme vurderet som højrisikable: WEEE, blandet affald, plastaffald, dæk og udtjente køretøjer, tekstilaffald, Refuse Derived Fuel (RDF) affald og Solid Recovered Fuel (SRF) affald.

### *Systematisering og analyse af interne data og data fra Toldstyrelsen og politiet*

Miljøstyrelsen ønsker i højere grad at tilrettelægge sine fysiske tilsyn på baggrund af interne data eller data fra Toldstyrelsen og politiet. I forbindelse med udarbejdelse af denne tilsynsplan har Miljøstyrelsen allerede taget hul på strategimålet om at øge data- og vidensgrundlaget ved at opbygge en database med oplysninger fra styrelsens egne tilsyn, Tilsynsdata-basen. Tendenser fra databasen fremgår af bilag 1. Andre tilgængelige data findes i Miljøstyrelsens Affaldstransportdatabase med oplysninger på alle transporter af anmeldeligt affald og i Affaldsdatasystemet, som indeholder oplysninger om producerede og behandlede mængder affald i Danmark, herunder affald der bevæger sig rundt i landet eller på tværs af grænserne. Toldstyrelsen har bl.a. oplysninger om, hvilket affald der transporteres til og fra de danske havne. Miljøstyrelsen vil fortsætte med at anvende risikoprofiler i Toldstyrelsens datasystemer, således at der fortsat kan udtages transporter til mere målrettet kontrol, på baggrund af udvalgte risikoprofiler. Risikoprofilerne kan f.eks. gå på varekoder (toldkoder), konkrete virksomheder, modtagerland eller forskellige kombinationer heraf. Derudover kan politiet have oplysninger, som kan bruges i planlægningen af tilsyn. For at kunne planlægge mere målrettede og effektive tilsyn vil Miljøstyrelsen derfor samle og systematisere interne data og data fra Toldstyrelsen og politiet og løbende vurdere, hvordan disse data kan give anledning til prioriteringer eller ændringer i styrelsens tilsyn.

### Konkret vil vi...

- Bruge affaldstransportdatabase til løbende at afprøve nye hypoteser om affaldstransporter og samtidig udbygge databasen med nye oplysninger fra kontroller.
- Undersøge hvordan data fra Affaldstransportdatabase, Affaldsdatasystemet og politiet kan anvendes i planlægningen af tilsyn med import og eksport af affald og bidrage til relevante og mulige tiltag.
- Udvikle risikoprofiler i samarbejde med Toldstyrelsen og anvende disse i planlægningen af tilsyn mod prioriterede affaldsstrømme eller -aktører, f.eks. i forbindelse med kampagner. Se også 9.2.

### *Indsamling og analyse af viden om behandlingen af grønlistet affald i udlandet*

Affald, der er klassificeret som grønlistet, er som udgangspunkt uproblematisk og let genanvendeligt. Det forekommer dog, at affald, der transporteres som grønlistet, reelt burde være anmeldt. Det kan være affald, der i udgangspunktet er anmeldelsespligtigt og dermed klassificeret forkert, eller en grønlistet affaldsstrøm, der blandes med andre affaldsstrømme eller ikke er ren nok, hvorved det bliver anmeldelsespligtigt. Miljøstyrelsen vil derfor undersøge, hvordan information om behandlingen af affald, der transporteres som grønlistet til andre lande, både inden for og uden for EU, kan lægges til grund for planlægningen af kontrolarbejdet. Det kan f.eks. være information om, hvilke danske virksomheder affaldet stammer fra, hvor og hvordan affaldet bliver behandlet, og om affaldet overføres til et land inden for eller uden for EU.

### **Konkret vil vi...**

- Indhente viden om grønlistet affald, der transporteres uden for EU eller går til midlertidig behandling inden for EU, f.eks. med udgangspunkt i højrisikoaffaldsstrømme, og eventuelt iværksætte relevante og mulige tiltag på den baggrund.

### *Fysiske kontroller*

Miljøstyrelsen har hidtil primært foretaget kontroller på landeveje til og ved grænseovergange til Tyskland samt i de danske havne. Miljøstyrelsen vil undersøge om en anden tilrettelæggelse af kontrollerne på en mere vidensbaseret baggrund vil medføre, at man med kontrollerne møder et bredere udsnit af det affald, der transporteres ind og ud af Danmark.

### **Konkret vil vi...**

- Afklare mulighederne og behovet for at føre tilsyn med jernbanetransport. Erfaringer herfra indarbejdes i den fremadrettede vidensbaserede tilsynsplanlægning.
- I samarbejde med politiet, afklare mulighederne for i relevant omfang at gennemføre affaldskontroller i en anden form og i andre geografiske områder af Danmark, se også 9.2.
- Udvikle samarbejdet med Toldstyrelsen om deltagelse i fokuserede affaldskontroller på havnene, se også 9.2.
- Undersøge om "lagerhoteller" udgør en potentiel risiko og på den baggrund evt. udvikle en strategi for tilsyn herpå f.eks. i dialog med kommuner og shipping- og speditørvirksomheder. Der kan evt. indhentes inspiration fra andre lande, der har erfaring hermed, f.eks. England.

## **9.2 Indsatser og mål for at øge samarbejde og koordinering med andre myndigheder og interne enheder**

### *Samarbejde og koordinering med politiet om kontroller på vejene*

For i fremtiden at kunne føre mere målrettede og risikobaserede kontroller vil Miljøstyrelsen arbejde for, at de fælles kontroller med politiet i højere grad planlægges på baggrund af tilgængelige data, så kontrollerne kan tilrettelægges mere efterretningsbaseret. Derudover vil Miljøstyrelsen udvikle samarbejdet, så det i relevant grad også inkluderer de to øvrige tungvognscentre, nord og øst. Politiet foretager også en række kontroller uden deltagelse af Miljøstyrelsen, bl.a. deres multikontroller, og Miljøstyrelsen har interesse i at få tilbagemeldinger om sager angående kontrol af affald for at få et større indblik i affaldsstrømmene.

### **Konkret vil vi...**

- Udvikle samarbejdet omkring planlægningen af de årlige kontroller med politiet, hvor Miljøstyrelsens viden om bl.a. risikoaffald og relevante lokaliteter indgår.
- Afklare muligheden for en ny organisering i samarbejdet, hvor Miljøstyrelsen kan have en mere direkte dialog og vidensudveksling også med de decentrale tungvognscentre.
- Udarbejde en procedure for, hvordan vi politianmelder ulovlige transporter fra kontroller, hvor politiet ikke deltager. F.eks. en skabelon til anmeldelse, der udarbejdes i samarbejde med politiet.

- Gå i dialog med politiet om at sikre strukturerede tilbagemeldinger fra affaldskontroller, hvor Miljøstyrelsen ikke har deltaget.

#### *Samarbejde og koordinering med Toldstyrelsen om kontroller på havnene*

Der er potentiale i at udvikle samarbejdet med Toldstyrelsen, idet Toldstyrelsen bl.a. laver kontroller i de danske havne og har viden om, hvilke transportere, der går igennem her. Miljøstyrelsen ønsker derfor at styrke samarbejdet med flere enheder og medarbejdere hos Toldstyrelsen rundt om i landet for at brede tilsynet med affaldstransporterne på havnene ud.

#### **Konkret vil vi...**

- Øge kendskabet til affaldsområdet hos Toldstyrelsens medarbejdere især med henblik på de kontroller, som Toldstyrelsen foretager uden Miljøstyrelsens deltagelse.
- Deltage i kontroller på havnene sammen med Toldstyrelsen og udvide kontrolplanlægningen, hvor bl.a. risikoprofiler i Toldstyrelsens systemer inddrages, se også 9.1.
- Efter aftale med Toldstyrelsen deltage i relevante faggruppemøder hos Toldstyrelsen.
- Undersøge muligheden for at gøre Miljøstyrelsens vejledninger på området fysisk tilgængelige på Toldstyrelsens toldkontorer.

#### *Samarbejde og koordinering med kommunerne*

Kommunerne har efter vedtagelsen af det styrkede affaldstilsyn ikke længere den overordnede tilsynspligt på affaldsområdet (se afsnit 6.4). De har dog fortsat kompetencer inden for miljøgodkendelser af affaldsanlæg og udfører i mindre omfang affaldstilsyn eller understøtter Miljøstyrelsens udførelse heraf. Det er derfor essentielt, at kommunerne og Miljøstyrelsen fortsat vedligeholder og udvikler deres tætte samarbejde gennem dialog og vidensdeling, så den samlede indsats for affaldstilsyn kan effektiviseres.

#### **Konkret vil vi...**

- Fortsætte dialogen med kommunerne i forbindelse med varetagelsen af opgaverne relateret til affaldstilsyn, herunder transportere hvor der er mistanke om ulovlige overførsler af affald.
- Sikre kommunens inddragelse i forbindelse med miljøtilsyn med den relevante virksomhed og evt. accept af den valgte lokation til returnering og udpakning af den returnerede affaldstransport.

### **9.3 Indsatser og mål for om at øge informationen til og dialogen med affaldsaktører**

Der er mange aktører på affaldsområdet, bl.a. affaldsproducenter (de oprindelige producenter og de godkendte indsamlere), mæglere/forhandlere, transportører (speditører og shipping), behandlingsanlæg (i forhold til import af affald) og forskellige brancheforeninger. Ligeledes er der mange regler for transport af affald, som disse aktører skal kende og overholde. Reglerne overholdes ikke altid (det gælder både for selve overførslerne og for indberetningen af data), og den manglende regelefterlevelse kan både skyldes bevidst omgåelse af regler, eller manglende viden om eller forståelse for de ofte komplicerede regler, procedurer og skemaer. Miljøstyrelsen fører tilsyn med affaldstransporter for at kontrollere og håndhæve, at reglerne på området overholdes. Tilsynene retter således op på nogle lovovertrædelser og har en vis forebyggende effekt. Miljøstyrelsen ser dog også et potentiale i at forebygge lovovertrædelser gennem øget dialog med og vejledning til aktørerne – både på selve kontrollerne men også ved siden af kontrollerne. Miljøstyrelsen har hidtil afholdt et årligt informationsmøde målrettet aktørerne på området, ligesom Miljøstyrelsen har information og vejledning tilgængelig på hjemmesiden og i diverse informationsfoldere. Miljøstyrelsen har en ambition om at nytænke og udvide disse informationskanaler, og i højere grad gå i vejledende dialog med aktørerne. Dialog med aktørerne kan bl.a. give et bedre billede af årsagerne til aktørernes lovovertrædelser, så Miljøstyrelsen bedre kan tilrette fremtidige indsatser.

## Konkret vil vi...

- Forbedre den generelle information og vejledning på bl.a. Miljøstyrelsens hjemmeside og i den løbende dialog med affaldsaktørerne.
- Undersøge muligheden for at udbyde kurser for aktørerne om import, eksport af affald.
- Nyttænke det årlige fællesmøde for aktørerne på området, så mødet bliver mere inddragende og dialogbaseret.
- Afsøge muligheden for at afholde dialogmøder med de enkelte relevante brancheforeninger eller store speditørvirksomheder, f.eks. omkring prioriterede affaldsstrømme.
- Gennemføre virksomhedsbesøg i både ind- og udland uden kontrol for at få en større forståelse for og forbedre dialogen med aktørerne.
- Udvikle en 'strategisk' tilgang til de nye aktører på markedet (f.eks. mæglerne og "affaldsturisterne") for at kunne vejlede dem i opstarten og målrette styrelsens indsats over for dem.

## 9.4 Øvrige mulige indsatser og mål

### *Krav om A-mærkning*

I Tyskland er det et krav, at køretøjer, der transporter affald, er mærket med et A. Mange af de affaldstransporter, der skal til Tyskland, er allerede A-mærkede, når de kører i Danmark og formentlig især i nærheden af grænseovergangene. A-mærkningen bruges således allerede i dag på de fysiske kontroller, idet de gør det nemmere at identificere transportere, som kan være relevante at kontrollere. Da A-mærkningen ikke er et krav i Danmark, er det dog ikke alle relevante køretøjer, der har mærkningen.

## Konkret vil vi...

- Afklare relevansen af og eventuelt muligheden for, at danske affaldstransporter A-mærkes, f.eks. via lovgivning eller brancheaftale.

## 9.5 Årsplaner

Denne overordnede plan suppleres med mere detaljerede årsplaner, der konkret beskriver indsatser og konkrete mål for det pågældende år, herunder hvilke ressourcer der afsættes, hvilke indsatser der anvendes og hvilke typer af tilsyn, der gennemføres.

# Bilag 1: Evaluering af Miljøstyrelsens hidtidige kontroller

I forbindelse med udarbejdelsen af planen for 2026-2028 har Miljøstyrelsen opbygget en database over oplysninger fra alle styrelsens fysiske kontroller siden 2009, hvoraf de fleste er gennemført på landevejene nær grænsen til Tyskland. Denne kaldes tilsynsdaten.

De første fysiske kontroller begyndte med affaldstransportforordningen af 1993. I perioden fra 1993 til 2007 blev der kun kontrolleret ca. 400 lastbiler. I 2007 overtog Miljøstyrelsen opgaven som kompetent myndighed på området fra amterne, da de blev lagt sammen til regioner. Miljøstyrelsens varetagelse af kontrolarbejdet er udviklet i samarbejde med politiet. Siden 2009 er kontrollerne systematisk dokumenterede ved brug af en tjekliste. Der er siden de første dokumenterede kontroller i 2009 indsamlet følgende data om de observerede overførsler:

- Hvor vi har været
- Hvem er afsender, modtager og transportør
- Hvilken type affald, der er overført (grønlistet/anmeldepligtigt, inkl. Baselkode)
- Om affaldstransportforordningen er overtrådt, og hvordan
- Om affaldsregisterbekendtgørelsen er overtrådt
- Om der blev givet bøde og hvor meget

## Fra 2017 registreres endvidere:

- Antal ton affald i transporten
- Hvilken nærmere type af affald der observeres
- Hvad tid på dagen vi kontrollerer
- Afsender- og modtagerland

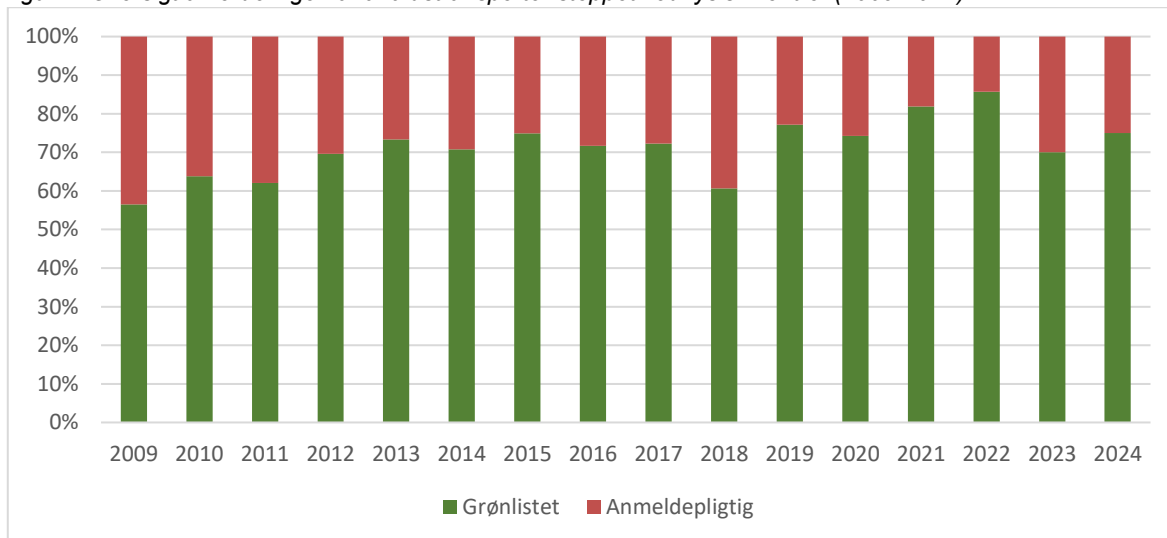
Data fra kontrollerne er udtryk for øjeblikksbilleder, men Miljøstyrelsen har i forbindelse med udarbejdelsen af denne plan forsøgt at udtrække nogle tendenser. På sigt kan den samlede datamængde – og nye typer data – give endnu bedre pejlinger af, f.eks. hvor, hvornår, mod hvilke aktører og med hvilke metoder kontrollerne bør foretages.

## Overordnede tal

- I løbet af perioden 2009-2024 har Miljøstyrelsen foretaget i alt 2864 fysiske kontroller i forbindelse med kontroldagene.
- Heraf har knap 18% udvist problemer i form af forskellige overtrædelser.
- Mest alvorlige er de transportere, hvor affald skulle have været anmeldt inden transporten blev påbegyndt svarende til i alt ca. 2 % af 2864 antrufne transportere.
- I samme periode har styrelsen kontrolleret 1831 transportere med grønlistet affald.
- I det følgende redegøres for visse tendenser, som de har taget sig ud set over de forløbne år.
- *NB. Transportere som ikke kører med affald eller som alene kører nationalt har forekommet på kontrollerne, men er ikke med i opgørelsen, da de ikke er omfattet af affaldstransportforordningen.*

## Data fra fysiske kontroller:

Figur 4: Oversigt af fordelingen af affaldstransporter stoppet ved fysisk kontrol (2009-2024)



Transporter med grønlistet affald udgør ca. 64% af det samlede antal af observerede affaldstransporter.

Af det grønlistede affald er følgende typer oftest forekommende:

B3020 - Papir og pap

B1010 - Metal

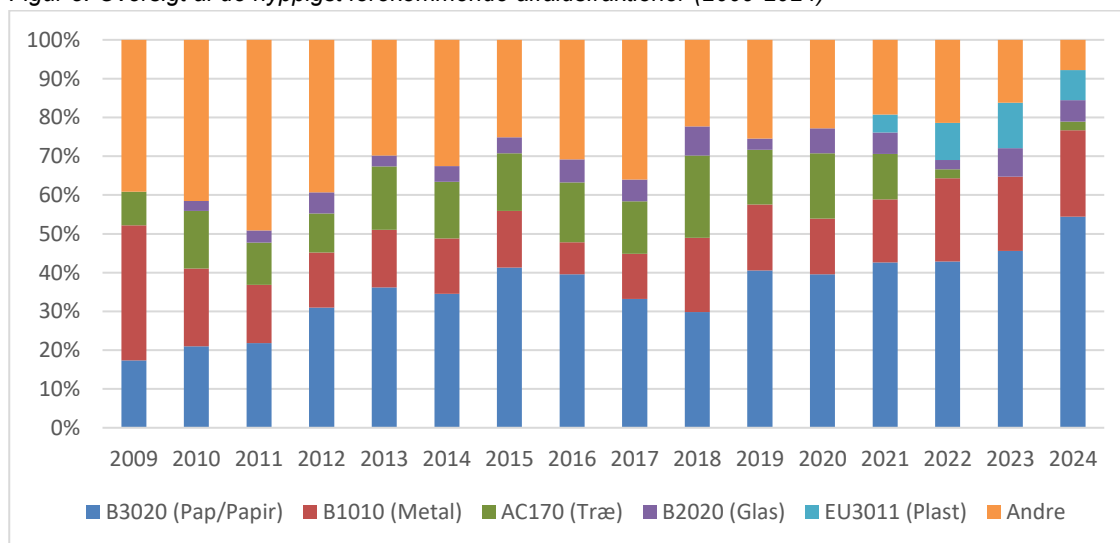
EU3011 - Plast

B2020 - Glas

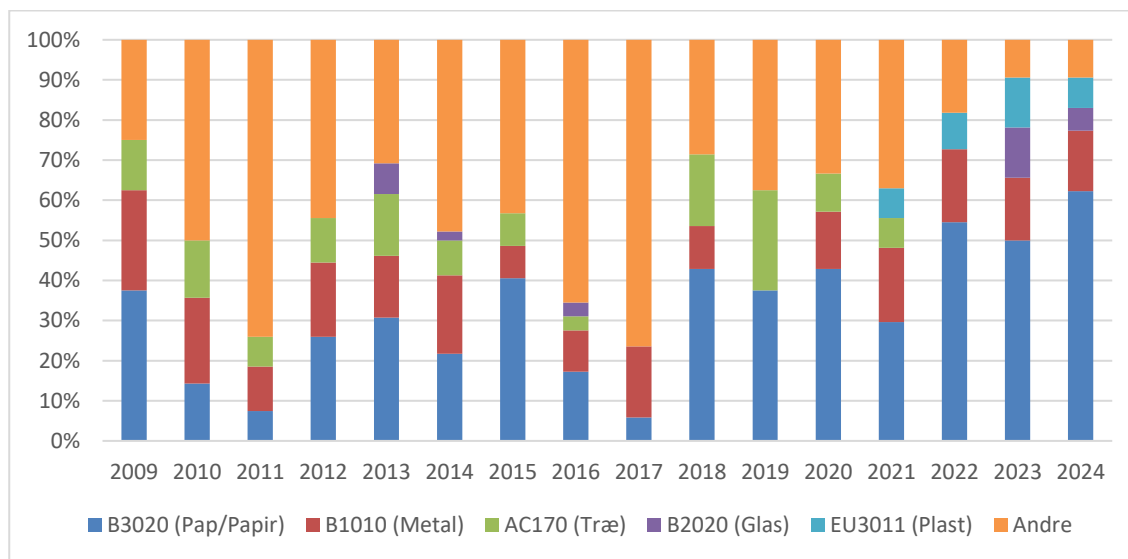
Af de anmeldepligtige affald i forbindelse med fysiske kontroller ses oftest:

AC170 - Træ

Figur 5: Oversigt af de hyppigst forekommende affaldsfraktioner (2009-2024)



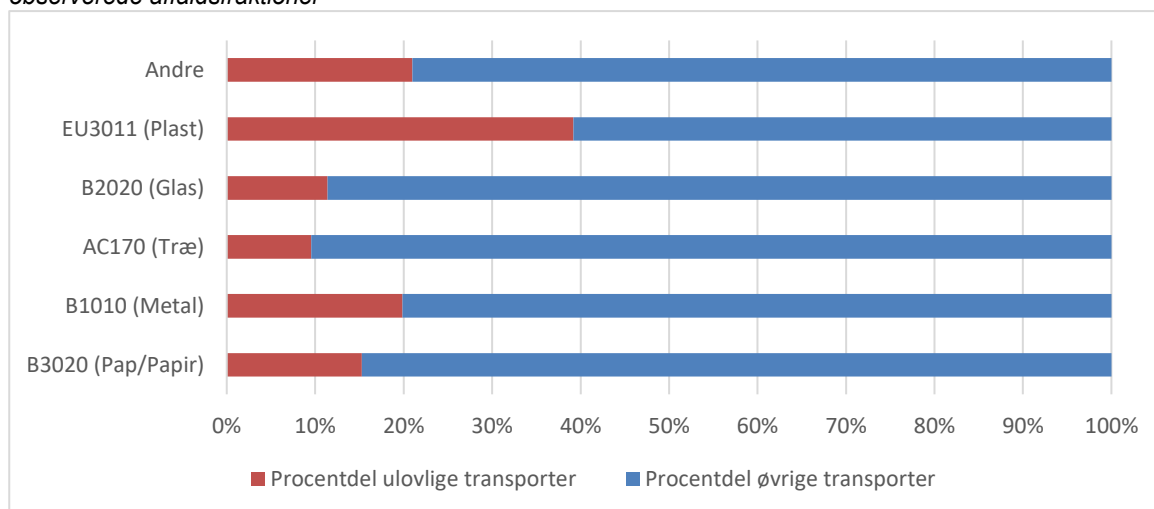
Figur 6: Procentvis fordeling af ulovlige affaldstransporter, fordelt på hyppigst forekommende affaldsfraktioner (2009-2024)



Note: "Andre" er opgjort af de resterende transportere hvor deres indhold klassificeres under andre Basel-koder, hvis affaldet er ulistet, eller hvis transportdokumenterne ikke oplyser hvilket affald der transporteres.; Figuren tager udgangspunkt i affaldsfraktioner som har været oftest forekommende over tidsperioden hvor data har været indsamlet.

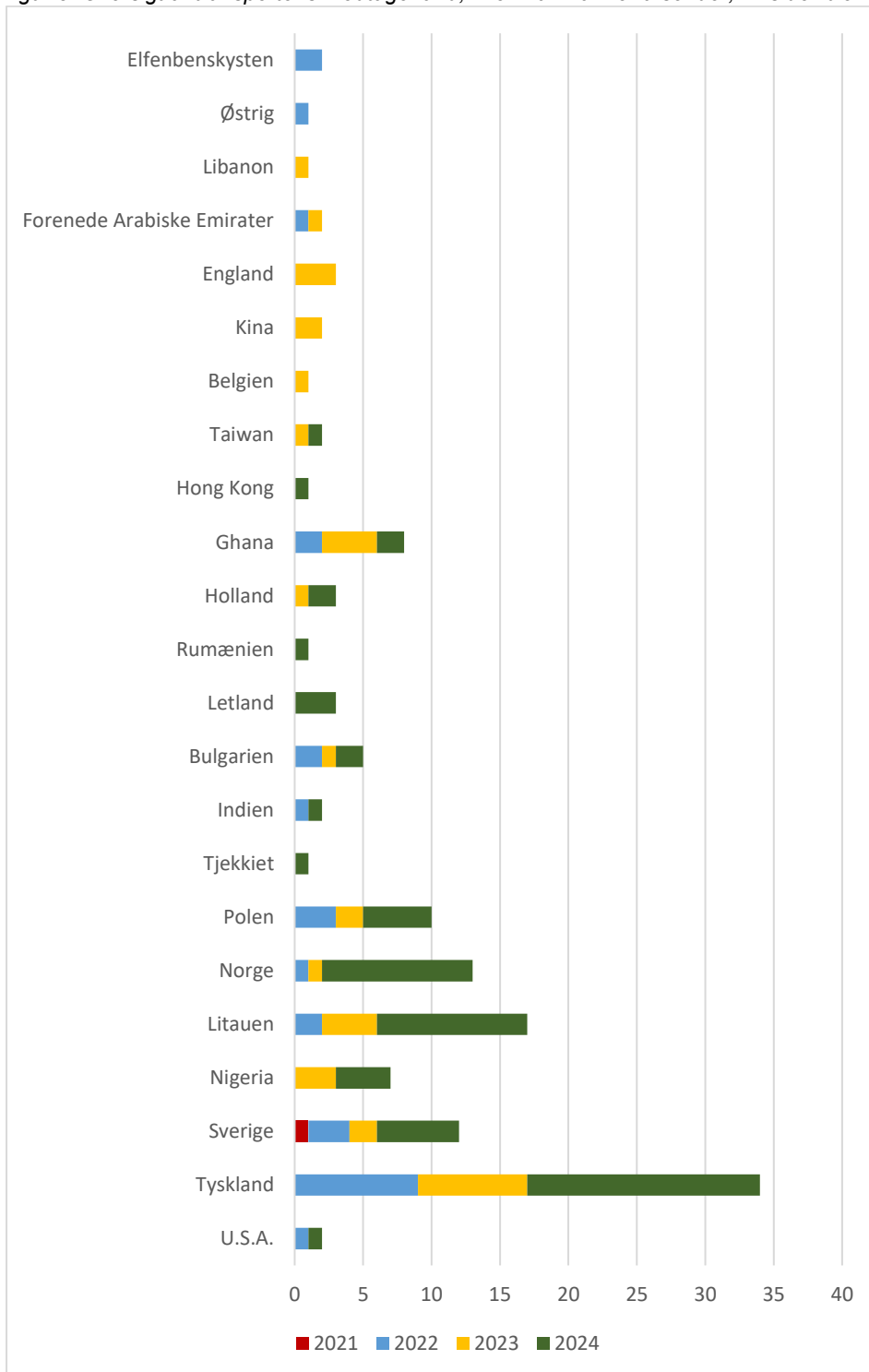
Med udgangspunkt i figur 6, ses fordelingen af ulovlige transportere, på hvilket affald der blev transporteret. Her fremgår det, at der i en længere periode har været en blandet fordeling af ulovlige affaldstransporter, dog kan det bemærkes at især de seneste år har en stigende andel af ulovlige transportere været pap/papir, plastik og metal.

Figur 7: Procentdelen af ulovlige transportere ved fysiske kontroller, fordelt på de hyppigst observerede affaldsfraktioner



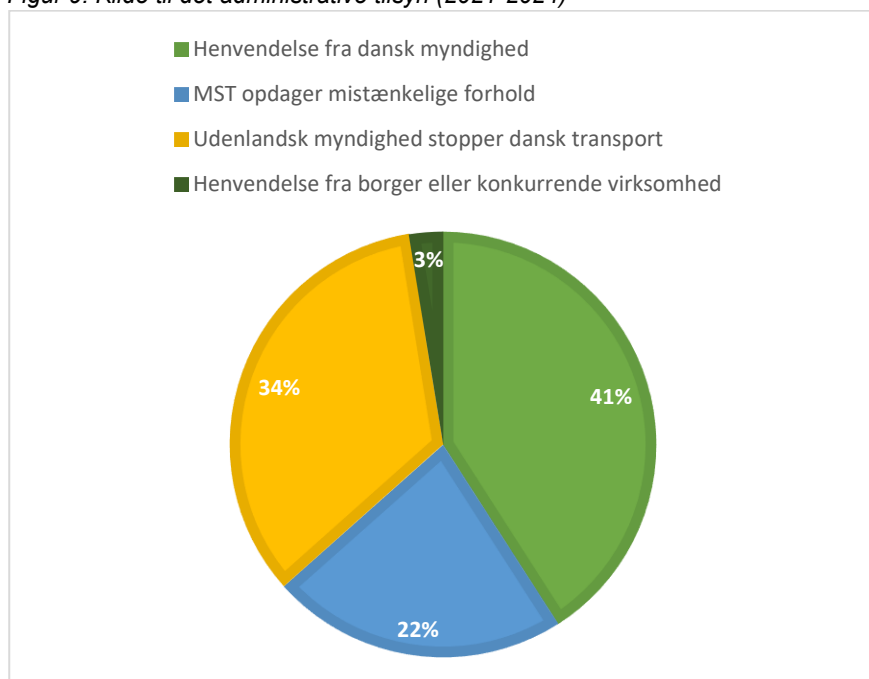
## Data fra administrative tilsyn<sup>41</sup>:

Figur 8: Oversigt af transportens modtagerland, hvor Danmark er afsender, hvis der blev udført et adm. tilsyn



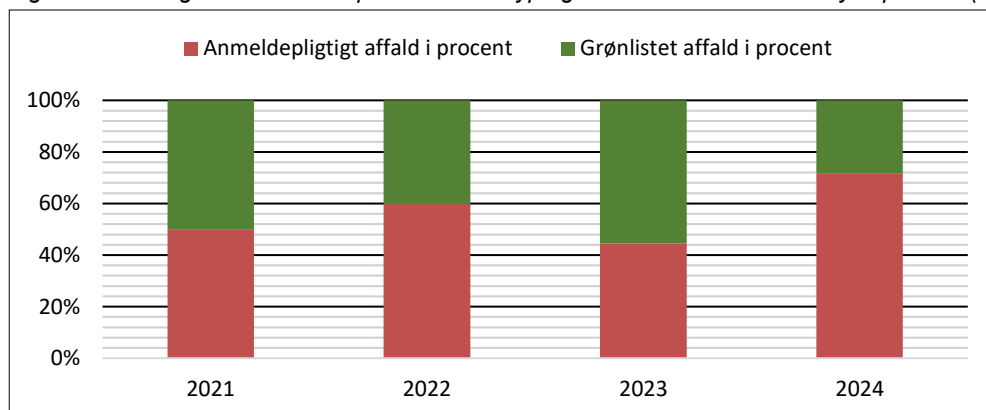
<sup>41</sup> Kategorien af administrative tilsyn omfatter flere underkategorier, hvor Miljøstyrelsen primært foretager sagsbehandling og tilsyn fra kontoret – enten på baggrund af en anden myndigheds fysiske kontrol eller på baggrund af dokumenter og data. Nogle af disse tilsyn kan dog også inkludere et fysisk tilsyn, hvor Miljøstyrelsen tager ud for at undersøge indholdet af en transport yderligere.

Figur 9: Kilde til det administrative tilsyn (2021-2024)



Note: Henvendelse fra dansk myndighed omfatter Toldstyrelsen og Politiet.

Figur 10: Oversigt af affaldstransporters affaldstype gennem administrative tilsyn i procent (2021-2024)



Note: Registreringen af administrative tilsyn blev ændret i 2021, hvorfor der kun er illustreret data for denne periode.

# Bilag 2: Oversigt over relevant lovgivning og vejledninger

## Lovgivning

Forordning nr. 1013/2006 om overførsel af affald (gammel affaldstransportforordning):

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:02006R1013-20180101&from=DA#toclid23>

Forordning nr. 2024/1157 om overførsel af affald (ny affaldstransportforordning):

[Regulation - EU - 2024/1157 - EN - EUR-Lex](#)

Import-/eksportbekendtgørelse

<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2024/1365>

Miljøbeskyttelsesloven:

<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2024/1093>

Affaldsbekendtgørelsen:

<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2024/1749>

Regulering af grønlistet affald til IKKE OECD-lande:

<https://mst.dk/affald-jord/affald/import-og-eksport-af-affald/groenlistet-affald/groenlistet-affald-til-ikke-oecd-lande/>

Information om grønlistet affald:

<https://mst.dk/affald-jord/affald/import-og-eksport-af-affald/groenlistet-affald/er-mit-affald-groenlistet/>

Information om anmeldelsespligtigt affald:

<https://mst.dk/affald-jord/affald/import-og-eksport-af-affald/om-anmeldepligtigt-affald/er-dit-affald-anmeldepligtigt/>

Listen over Y- og H-koder:

<http://mst.dk/media/mst/Attachments/YogHkoder1.doc>

## Vejledning

Correspondent Guidelines:

[Waste shipments correspondents' guidelines - European Commission \(europa.eu\)](#)

Miljøstyrelsens hjemmeside om import og eksport af affald:

<https://mst.dk/affald-jord/affald/import-og-eksport-af-affald/>

EU-hjemmeside om import og eksport af affald:

<http://ec.europa.eu/environment/waste/legislation/index.htm>

EU Kommissionens udgivelse af FAQ dokument (ofte stillede spørgsmål):

<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/faq.pdf>

Generel information, love og regler, samt bødestørrelser ved ulovlige transporter:

<https://mst.dk/affald-jord/affald/import-og-eksport-af-affald/generel-information-love-og-regler/>

Vejledende udtalelser og afgørelser om affald:

<https://mst.dk/affald-jord/affald/vejledende-udtalelser-og-afgoerelser-om-affald/>

# Bilag 3: Risikovurdering af affaldsstrømme

For at kunne målrette tilsynsindsatsen mod de vigtigste affaldsstrømme har Miljøstyrelsen, i samarbejde med Toldstyrelsen, foretaget en første risikovurdering af forskellige affaldsstrømme. Miljøstyrelsen har taget udgangspunkt i den liste, IMPEL har udarbejdet over relevante affaldsstrømme<sup>42</sup>, men styrelsen har løbende tilrettet prioriteringen, så den er målrettet affaldsstrømmene, der er relevante for overførsel af affald til og fra Danmark lige nu. Risikovurderingen ser ud som følger:

Høj risiko	Mellem risiko	Lav risiko
<ul style="list-style-type: none"><li>• WEEE</li><li>• Blandet affald</li><li>• Plastaffald</li><li>• Dæk og udtjente køretøjer</li><li>• RDF-affald (Refuse Derived Fuel) og SRF-affald (Solid Recovered Fuel)</li><li>• Tekstilaffald</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Spildevand og slam</li><li>• Bygge-anlægsaffald</li><li>• Metallaffald og rester fra jern og ikke-jernholdigt metaller</li><li>• Spildolie</li><li>• Restprodukter fra affaldsforbrænding</li><li>• Affaldstræ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kemikalieaffald, medicin og gødning</li><li>• Animalske biprodukter</li><li>• Papir og pap</li><li>• Glasaffald</li><li>• Kunstgræs</li></ul>

Risiko for de enkelte affaldsstrømme er vurderet på baggrund af affaldsstrømmens generelle indhold af problematiske stoffer, dens volumen, Miljøstyrelsens egne og internationale erfaringer (eller manglende erfaringer) om typiske behandlingsanlæg, mistanke om forkert klassificering, erfaringer med tyveri på især værdifulde affaldsstrømme m.v. Nedenfor gives en kort introduktion til og vurdering af affaldsstrømmene i højrisiko-kategorien.

## Udfoldelse af affaldsstrømmene i højrisiko-kategorien

### *Elektronikaffald/WEEE (Waste (of) Electrical and Electronic Equipment)*

Elektronikaffald stammer fra husholdninger og industrien, og omfatter også behandlet elektronikaffald, samt apparater, der indeholder ozonlagnedbrydende stoffer eller fluorholdige drivhusgasser. Der kan være et overlap med affaldsstrømmene "metallaffald" og plastaffald. Hvorvidt elektronikaffald skal klassificeres som grønlistet eller anmeldepligtigt affald afhænger bl.a. indholdsstofferne og den forudgående behandling inden overførslen. Transporterne sker oftest i lastbil eller med container. En vurdering af om elektrisk udstyr er affald eller et produkt vil bl.a. afhænge af, om det er funktionsdueligt og tidssvarende. Hvis der er tvivl herom, skal den, der står for overførslen, medbringe en funktionsduelighedstest for hvert enkelt produkt, samt undersøge om det indeholder stoffer som ikke længere er tilladte at videresælge. Et eksempel på et fungerende produkt, som betragtes som affald ved eksport, kan være et køleskab som fungerer, men som indeholder en CFC-gas og som derfor ikke er tilladt at overføre eller videresælge.

Elektronikaffald/WEEE prioriteres fordi, det er en fraktion, som kan indeholde miljøfarlige stoffer som f.eks. bly og kviksølv. Det er derfor vigtigt, at WEEE bliver behandlet miljømæssigt forsvarligt. Flere internationale studier og Miljøstyrelsens

<sup>42</sup> IMPELs "Guidance on Effective Waste Shipment Inspection Planning (Draft: 20 October 2016), Annex C: List of relevant waste streams

egne erfaringer peger desuden på, at der sker mange ulovlige transporter med elektronikaffald/ WEEE til ikke-OECD-lande. Et samarbejde med Toldstyrelsen om udvikling af relevante risikoprofiler vil bl.a. være et relevant indsatsområde.

#### *Blandet affald*

Blandet affald stammer fra industrien, kommunalt affald, husholdningsindsamlet plast samt stort brændbart affald. Denne affaldsfraktion transporteres hovedsageligt i lastbil og importeres typisk til Danmark fra Tyskland og Norge til forbrænding på de danske forbrændingsanlæg.

Blandet affald prioriteres på grund af den blandede og meget varierende sammensætning af f.eks. træ, plast, gulvresten og andre ting, hvilket oftest vil gøre det anmeldeligt og kan indebære en miljømæssig risiko for, at affaldet kan indeholde stoffer eller materialer, som behandlingsanlæggene ikke må eller kan behandle. Blandet affald kan således også overlape med stort alle andre affaldstyper.

#### *Plast*

Plastaffald stammer fra mange forskellige kilder, og kan have forskellig sammensætning. Det kan være plast fra emballage, herunder emballering af kemikalier, restprodukter, plast fra bygge- og anlægsaffald, landbrugsplast samt husstandsindsamlet plast.

Plast prioriteres fordi det forekommer i store mængder, hvoraf stort set alt eksporteres. Det er Miljøstyrelsens erfaring, at plast er en fraktion, hvor klassificeringen som grønlistet eller anmeldeligt giver udfordringer for aktørerne. Der er også eksempler på, at Miljøstyrelsen og kommuner klassificerer plast forskelligt i forbindelse med vurdering af, om der er foregået en overtrædelse af affaldstransportforordningen. Plastaffald har især været et fokusområde siden reglerne for det grønlistede plastaffald blev skærpet 1. januar 2021. Dette resulterede også i udarbejdelsen af en EU-retningslinje om klassificering af plastaffald. Det er dog stadig Miljøstyrelsens vurdering, at der er behov for mere vejledning og som indsatsområde vil Miljøstyrelsen have fortsat dialog med branchen om korrekt klassificering.

#### *Dæk og udtjente biler*

Dæk og udtjente biler (skrotbiler) prioriteres, fordi det er en fraktion, hvor der er eksempler på overtrædelser med dæk- og skrotningspræmie. Miljøstyrelsen har således set konkrete tilfælde, hvor der importeres brugte dæk til Danmark, hvorefter der indkasseres godtgørelse. Tilsvarende er der eksempler på, at biler, hvor der er udbetalt skrotningspræmie, bliver solgt videre til udlandet eller eksporteres til miljømæssig uforvarlig behandling. Miljøstyrelsen vil have fokus på disse eksporter i samarbejde med Toldstyrelsen og Miljøordning for biler.

#### *RDF-affald (Refuse Derived Fuel) - SRF - affald (Solid Recovered Fuel)*

RDF-affald og SRF-affald er sorteret husholdningslignende affald fra husholdninger eller erhverv (brændbart affald). Affaldet har undergået en sortering med henblik på udsortering af genvendelige materialer og organisk materiale. Affaldet importeres til Danmark typisk fra England, Tyskland, Skotland, Irland, og Norge til danske forbrændingsanlæg. Der er tale om anmeldeligt affald som oftest transporteres med skib til en havn, hvor det nogle gange oplagres inden det fragtes videre derfra til forbrændingsanlægget med lastbil. Affaldet er som regel emballeret som baller med plast omkring.

RDF-affald prioriteres for at sikre tilstrækkelig udsortering af ikke-forbrændingsegnede materialer. Affaldets fugtighed og hygiejne forhold kan også give problemer ved behandlingen, da det kan give udfordringer med røggasrensning og slagge. Et indsatsområde kan være afklaring af, om EAK-koderne 19 12 10 og 19 12 12 beskriver affaldet fyldestgørende, eller om der i stedet bør anvendes EAK kode 20 03 01.

#### *Brugte tekstiler og tekstilaffald*

Tekstilforbruget er blandt de største miljøbelastninger i EU og har betydelig indvirkning på klimaet samt på forbruget af vand og arealer. Den globale handel med brugt tøj er næsten syvdoblet siden 1992, hvor EU, Kina og USA er de største eksportører, og hvor eksporten primært går til ikke-OECD-lande. Denne udvikling kan medføre væsentlige negative konsekvenser for miljøet i modtagerlandene. Selvom genbrug af tekstiler kan bidrage til den cirkulære økonomi, ender store mængder stadig som affald. På den baggrund er tekstiler blevet en del af Europa-Kommissionens arbejdsprogram for perioden 2025–2030.

