

DEÁK ANDREA*

HULLADÉKGAZDÁLKODÁS, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A HULLADÉKOK ORSZÁGHATÁROKAT ÁTLÉPŐ SZÁLLÍTÁSÁRA*

*„Ha már az utolsó fát is kidöntöttétek,
az utolsó folyót is megmérgeztétek, az
utolsó halat is kifogtátok, csak akkor
értitek majd meg, hogy pénzt enni nem
lehet.”* (Indián mondás)¹

A **környezetvédelem** egyre fontosabb szerepet játszik mindennapi életünkben, a környezet és a gazdaság, valamint a környezet és az élet minősége elválaszthatatlanok egymástól. Napjainkban az oly sokat emlegetett *fenntartható fejlődés* megvalósítása az elsődleges cél.

A környezetvédelem egyik legfiatalabb és jogilag kevésbé szabályozott területe a **hulladékgazdálkodás**. A termelési és fogyasztási folyamatok elkerülhetetlen velejárója a – sajnos egyre nagyobb mennyiségű – hulladék képződése. Ezek vagy potenciális szennyezők lehetnek, vagy tényleges szennyezőkké válhatnak. Pozitívumot jelent viszont, hogy jelentős hányaduk értékes anyagokat tartalmaz: a hulladékok alkalmasak másodnyersanyagként való hasznosításra, amely a költségmentesítéssel mellett a természeti erőforrásokat is megkíméli.

* A BGF Külkereskedelmi Főiskolai Karának 2000-ben végzett hallgatója. A tanulmány a szerző Országos Tudományos Diákköri Konferencián díjnyertes dolgozatának részlete. Konzulens: dr. Hubai József főiskolai docens.

* A jelen cikk egy esettanulmány segítségével illusztrálja a hulladékok országhatárokat átlépő szállításával kapcsolatos gyakorlatot és bemutatja a szabályozás és az engedélyezés kapcsán felmerült problémákat. Az a tény, hogy 15 hetes szakmai gyakorlatomat a Környezetvédelmi Minisztériumban a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőségen (a hulladékok országhatárokat átlépő szállításának az engedélyezésével foglalkozó hatóság) töltöttem, lehetővé tette számomra, hogy a szakdolgozat ne csak az elmélet talaján mozogjon, hanem a „valóságot” is ismertesse, a mindennapok engedélyezési gyakorlatának, fortélyainak az elemzése révén.

¹ GAJA Füzetek II., 9. o.

A hulladékokkal kapcsolatban az újrahasznosítást megelőző, legfőbb prioritást élvező cél a hulladékok keletkezésének a minimalizálása. Ez a célkitűzés köszön vissza az Európai Unió hulladékgazdálkodást szabályozó két keretirányelvében, a 75/442/EGK Tanácsi Irányelvben a hulladékról, és a 91/689/EGK Tanácsi Irányelvben a veszélyes hulladékokról. Az általánosan elfogadott „megelőzés” és „szennyező fizet” elvek hazánk hulladékgazdálkodási jogi szabályozásában is megjelennek, a most elfogadásra váró új hulladékgazdálkodási törvény pedig teljes mértékben harmonizálni kíván az Unió jogszabályaival. A tényleges eredményt az fogja meghatározni, hogy a végrehajtás, a szabályok kikényszerítése mennyire lesz hatékony.

A hulladékok nemzetközi forgalma rengeteg gondot okoz, sok az illegális szállítmány, a fejlődő, szegényebb országok környezete a megfelelő ártalmatlanító létesítmények hiánya és tudatlanságuk, kiszolgáltatottságuk miatt romlik.

A helyzet orvoslására 1989-ben Bázélban elfogadtak egy **Egyezményt a Veszélyes Hulladékok Nemzetközi Szállításának és Elhelyezésének Ellenőrzéséről**.

A Bázeli Konvenció főbb célkitűzései, törekvései, elvei:

- az emberi egészség és a környezet védelme,
- a hulladékmozgás minimálisra szorítása (a közelség elve miatt),
- önellátásra való törekvés,
- országok közötti együttműködés,
- a nemzetközi szállítási egyezmények betartása, megfelelő csomagolás és címkézés,
- a jogellenes szállítás büntetendő,
- bármely államnak jogában áll megtiltani azt, hogy veszélyes hulladékot szállítsanak a területére,
- a szállítások kivitelezéséhez az érintett országok hatóságainak a beleegyezése kell.

Egy másik fontos, követendő szabályozást nyújt az **OECD a C (92) 39 Tanácsi Döntésével a hasznosításra szánt veszélyes hulladékok országhatárokon keresztül történő szállításának ellenőrzéséről**.

Ez a határozat hozta létre a hulladékok ún. zöld, sárga és piros listákba való besorolásának a rendszerét. A zöld lista tartalmazza gyakorlatilag a nem veszélyes, a sárga és a piros lista pedig a veszélyesnek minősített hulladékokat. Ez utóbbiak esetében szigorú ellenőrzések történnek, előzetes engedélyeztetés, és az érintett országok illetékes hatóságainak a beleegyezése szükséges a szállítások kivitelezéséhez.

Az **Európai Unióban a 259/93/EGK Tanácsi Rendelet a hulladékok Európai Közösségen belüli, az onnan ki- és oda beszállításának felügyeletéről és ellenőrzéséről** szabályozza a hulladékok nemzetközi mozgásait. Ez tulajdonképpen az előbb említett két szabályozást olvasztja be az Unió gyakorlatába, azaz az ott lefektetett elvek és ellenőrzési mechanizmusok érvényesülnek.

Hazánk már 1987-ben rendelettel szabályozta a hulladékok importját. **(55/1987 (X. 30.) MT rendelet az emberi környezetre veszélyt jelentő egyes anyagok külföldről történő behozataláról)** Ez kimondja, hogy hulladékot importálni csak hasznosítási célból, elsőfokú hatóság engedélyének a birtokában szabad.

Két 1996-os jogszabály (101/1996 (VII. 12.) Kormányrendelet a Bázeli Egyezmény kihirdetéséről, és a 102/1996 (VII. 12.) Kormányrendelet a veszélyes hulladékokról) szintén a hulladékok országhatárokat átlépő szállításával foglalkozik. A jogszabályok ismertetése helyett azonban inkább lássuk a gyakorlati kivitelezést, az engedélyezés menetét!

Export esetén a szállítás megkezdése előtt az exportáló engedélykérelmet nyújt be a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőséghez, az ún. „N” **Bejelentő-lapon** (ez a nemzetközi szállítások esetén alkalmazott dokumentáló okmány). A hatóság ezek után bekéri az importáló ország befogadó nyilatkozatát, megvizsgálja, hogy megvan-e a megfelelő befogadó kapacitás, az importáló cég megkapta-e saját hatóságától az importengedélyt, létezik-e átvételi szándéknyilatkozat, illetve érvényes szerződés a hulladék ottani kezelőjével, valamint kikéri az Országos Tisztifőorvosi Hivatal szakhatósági állásfoglalását. Amennyiben a hulladék importja engedély- és bejelentésmentes az adott országban, akkor erről is szükséges az importáló ország nyilatkozatának a beszerzése. Mindezek után kiadja az engedélyt meghatározott időtartamra, mennyiségre, kijelöli a szállítás módját, a határátkelőhelyet stb.

A tényleges kivitelhez az illető cégnek természetesen még be kell szereznie az ezen engedély alapján már kiadható kereskedelmi tevékenységi engedélyt a Gazdasági Minisztériumtól.

A szállítmányt ezek után az ún. „I” **Kísérőjegy** követi. Ez 4 példányból áll, az első példány az exportálónál marad, a 2. példány a szállítóhoz kerül, a 3. és a 4. példányt pedig az importáló kapja meg, aki az egyik példány visszaküldésével igazolja a hulladék megfelelő kezelésének az elvégzését.

Import esetén a Főfelügyelőség az engedélykérelem beérkezése után bekéri az exportáló ország illetékes hatósága által kiadott exportengedélyt, illetve a hazai területi felügyelőség hasznosítási engedélyét. Ez utóbbi esetében nagyon kell figyelni a mennyiségre, hiszen a hazai veszélyes hulladék kezelése az elsődleges szempont, vagyis szükséges a rendelkezésre álló szabad kapacitásra vonatkozó igazolás bemutatása is. Ezekon kívül meg kell keresni az ÁNTSZ Országos Tisztifőorvosi Hivatalát a közegészségügyi igazolás kiadása céljából. Természetesen azonosítani kell a hulladék kódszámait, egyeztetni kell az exportengedély adataival. Tényleges ellenőrzésre nincs lehetőség, azaz a hatóság nem látja a hulladékot.

A *tranzitszállítások* engedélyezésével van a legkevesebb probléma. Az importáló ország befogadó nyilatkozatának a megléte a legfontosabb, hogy nehogy hazánkban maradjon a hulladék. Itt is ki kell kérni az Országos Tisztifőorvosi Hivatal szakhatósági állásfoglalását, valamint meg kell vizsgálni, hogy a két cég között van-e a kezeléstről szóló érvényes szerződés.

A gyakorlat azonban természetesen nem ennyire egyszerű. Rengeteg gond, probléma adódhat, pláne, hogy a szabályozás sem teljesen megfelelő még. Tekintsük át a Magyarországon tapasztalt problémákat!

A nemzetközi szállítási engedélyek kiadásával függ össze a *hasznosítási engedélyek kiadásának* kérdése, ahol a hazai szabályozás ellentmondásos: elvileg akár a Főfelügyelőség, akár a területileg illetékes felügyelőség kiadhatja az erre vo-

natkozó engedélyt, logikusnak viszont az látszik – és a gyakorlat is ezt igazolja –, ha a területi felügyelőség foglalkozik ezzel, mégiscsak ő ismeri a helyi körülményeket és lehetőségeket.

Hasonló helyzet áll fenn az *ellenőrzéssel*: a hulladékot ténylegesen egyedül a vámhatóság látja, de ők nem igazán kompetensek a kérdésben, könnyen kijátszhatóak. Igaz, hogy megvan az a lehetőségük, hogy a területileg illetékes felügyelőség jelenlétében felnyissák a konténereket és mintavétellel ellenőrizzék a szállítmányt, amennyiben szabálytalanságra utaló jeleket észlelnek.

Jelentős problémákat okoz az *azonosítási számok* kérdése. Egyrészt magának a bejelentőlapnak és a kísérőjegynek az azonosító számával vannak gondok. Ezek betűjelzése minden országban az adott ország saját betűjelzését jelenti, ezt nálunk az „N” betű jelöli. A dokumentumok kitöltési nyelve mindenütt az adott ország anyanyelve, Magyarországon viszont magyar és angol nyelven kell kitölteni. Hazánkban ennek értelmében egy ügy kapcsán négy különböző azonosító számmal kell dolgozni, a helyzetet pedig tovább bonyolítja, hogy azok egyes esetekben négy, más esetekben pedig hat számjegyből állnak:

- magyar nyelvű bejelentőlap (N No 00....)
- angol nyelvű bejelentőlap (N ...)
- magyar nyelvű kísérőjegy
- angol nyelvű kísérőjegy

Nyugaton – a mi gyakorlatunkkal ellentétben – azt az ésszerűbb megoldást alkalmazzák, hogy egy azonosítót használnak az összes okmányra, így az egy üggyhöz tartozó dokumentumok könnyen kikereshetők, nem lehet őket összetéveszteni.

Az azonosító számokkal kapcsolatos másik probléma a hulladékazonosító számokkal kapcsolatos. A különböző dokumentumokon többféle számot is bekérnek a szállítandó hulladék azonosítása céljából:

- EWC – European Waste Catalogue (Európai Hulladékkatalógus)
- IWIC – International Waste Identification Code (Nemzetközi Hulladékazonosító Kód) – ezt az OECD fejlesztette ki, de általában nem használják
- OECD osztályozás: zöld, sárga és piros lista
- UN identification number (az ENSZ azonosító száma)
- Y number (a megfelelő hulladékcsoport kódja, az ellenőrizendő hulladékosztályok)
- H number (a veszélyes hulladéokra legjellemzőbb UN osztály kódja alá tartozó veszélyességi kódszám)
- D és R code (ártalmatlanítási és hasznosítási eljárások kódszámai)

Szerintem célszerűbb lenne egy nemzetközileg harmonizált, egységes besorolási rendszert létrehozni és azt alkalmazni minden országban. Megjegyzendő az is, hogy a számunkra irányadó 102/1996. (VII. 12.) Kormányrendelet Veszélyes Hulladék Jegyzékében (VHJ) szereplő hulladékok elnevezése számos esetben eltér az OECD Zöld-Sárga-Piros listájában (Green-Amber-Red; GAR) szereplő megjelöléstől. A két lista megfeleltetése, összehozása sokszor erőltetettnek hathat, ezért szinte valamennyi vitatott esetben szakértők kikérése válhat szükségessé. Például a VHJ szerinti V 91101 Háztartásokból begyűjtött veszélyes hulladéknak a „megfelelője” a GAR listák szerinti AD 160 Municipal/household wastes. Az utóbbi tartalmazhat veszélyesnek minősíthető alkotókat, ezzel szemben a hazai megjelölés kizárólag a veszélyes alkotókra vonatkozik.

Az eltérő azonosítók bizony komoly problémát okozhatnak az engedélyek kiadójának. Megtörtént például, hogy hazánk Ukrajnába szeretett volna olyan hulladékot exportálni, amely Magyarországon veszélyes hulladéknak számított. Ebből pedig az következik, hogy a Bázeli Egyezmény előírásai a mérvadóak, annak értelmében viszont tilos nem OECD tagországba hulladékot exportálni. Tehát ha ezt a szabályozást nézzük, akkor nem szabadott volna engedélyezni a kiszállítást, azonban a hatóság mégis ezt tette, mert Európában a szóban forgó hulladék a zöld listán szerepel, tehát nem számít veszélyes hulladéknak, és ebben az esetben viszont nyugodtan exportálható.

Ezek azok a joghézagok, amelyeket még feltétlenül meg kell szüntetnünk a szabályozás átláthatósága és a gyakorlatba való megfelelő átültetés érdekében.

Ezzel már át is térünk a következő problémás területre, az *adatbázis* kérdésére. A gazdálkodók kötelesek adatokat szolgáltatni a tevékenységeik következtében keletkezett veszélyes hulladékok mennyiségéről, minőségéről stb. Ezen adatok hitelességét a területileg illetékes felügyelőségeknek kellene ellenőrizniük, ez azonban sok esetben elmarad. A beérkezett adatokat rendszerezi a HAWIS (a hulladéktermelők kötelező önbevallásán alapuló informatikai rendszer), gondot jelent azonban, hogy a rendszer nem dobja ki automatikusan az engedélyek nélkül lebonyolított szállításokat, vagy ehhez hasonló információkat, vagyis tényleges segítséget nem nyújt. Ezért mindenképpen szükségesnek érzem egy működőképes, országos számítógépes adatbázis létrehozását, mert a mai világban információ nélkül nem lehet dolgozni.

Érdekes kérdés a *bérmunka* és a *vámszabadterület* problematikája. Az aktív bérmunka esetén fizikailag az ország területén van a hulladék, de jogilag az a külföldi cég tulajdonát képezi. Ebből következően, a bérmunka nyomán keletkező hulladék exportálása esetén tranzitengedélyt kell kérelmezni a lebonyolító szállítónak, ami tovább bonyolítja a rendszert. A vámszabadterületen keletkezett hulladék szállítása viszont jogilag nem számít exportnak vagy importnak, mint vámszempontról helyes lenne, hanem az említett terület az ország részének tekintendő. A jogalkotók ezzel a lépéssel a vámszabadterületen működő nagy külföldi cégeknek szerettek volna kedvezni.

Az egyik legnagyobb problémát az jelenti, ha *eltűnik az eredeti tulajdonos vagy az átvevő*. Jó példa erre az az eset, amikor a MÁV, mint szállító gumiabroncsot hozott be az országba újrafutózási céllal még 1995-ben. Az importált gumiabroncsok azóta is ott állnak, újrafelhasználásra már nem alkalmasak, hasznosítani kéne őket, azonban előtte ki kellene fizetni a több millió forintba rúgó termékdíjat. Ezt senki sem vállalja, a hulladék szennyezi a környezetet, a sorsa tisztázatlan, fizetni, cselekedni senki nem akar. Mindennek az oka pedig az, hogy az eredeti tulajdonos és a magyarországi importáló is eltűnt (nyomkövetés, adatszolgáltatás!), a kezelés költségeit és kötelezettségét senkire nem lehet ráruházni.

E rövid ízelítóből látható, hogy vannak még hiányosságok a hazai szabályozásban, de sajnos még nagyobb problémákat okoz a végrehajtás, a jogszabályok gyakorlatba való átültetése.

Fontos tudnivaló tehát, hogy a veszélyes hulladékok exportjára, illetve importjára irányuló kérelmet a 102/1996 (VII. 12.) Kormányrendeletben meghatározott bejelentőlapra (a már említett „N” bejelentőlapra) kell benyújtani magyar és angol nyelven. A szükséges egyéb dokumentumokat magyar, vagy angol nyelven

kell beadni, vagy azok hiteles magyar nyelvű fordítását kell csatolni a kérelemhez. Az elbírálás folyamán a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség kiegészítő információkat kérhet, és szakértői vizsgálatok elvégzését írhatja elő, az ebből eredő költségek pedig a kérelmezőt terhelik.

Nézzünk egy aktuális **esettanulmányt** a helyzet illusztrálására!

Garén veszélyeshulladék-lerakó üzemelt. 1980 és 1987 között a Budapesti Vegyiművek 16000 tonna klórozott benzolszármazékot helyezett el itt. Ez kiszivárgott és a környezetbe kikerülve jelentős szennyezést okozott. 1997-ben programot indítottak el a környezet károsodásának megfékezésére, azonban csupán 3000 tonna hulladékot ártalmatlanítottak. A lerakót mára bezárták, és a kár felszámolására kétfordulós nemzetközi tendert írtak ki. Az eredményhirdetésre 1999. augusztus 23-án került sor. A nyertes a Geohidroterv Kft. és a Palota Környezetvédelmi Kft. által létrehozott GP Konzorcium lett.

A projekt végrehajtási határideje 2000. december 31. A felhalmozott veszélyes hulladék ártalmatlanítását alapvetően 7 német égetőmű közreműködésével szeretné megoldani a nyertes konzorcium, és itt kapcsolódik be az országhatárokat átlépő szállítás kérdése. Szerencsém volt betekinteni az iratokba mert éppen a Környezetvédelmi Minisztériumba való érkezésemtől keveset idővel be az engedélykérelem kiadását.

16 000 tonna tetraklór-benzolos veszélyes hulladékról van tehát szó. A nyertes cégeknek teljes körű engedélyük van a veszélyes hulladékok kezelésével kapcsolatban. A probléma ott rejlik, hogy a dorogi égetőművet korszerűsítették és ők 3,5 év alatt ártalmatlanítanák a felhalmozódott veszélyes anyagot. A Bázeli Egyezmény viszont kimondja, hogy veszélyes hulladékok exportját csak akkor lehet engedélyezni, ha az adott ország (jelen esetben Magyarország) nem rendelkezik olyan műszaki felkészültséggel és létesítményekkel, kapacitással, hogy a hulladékok ártalmatlanítását megfelelően elvégezzék. Esetünkben pedig itt van a dorogi égetőmű, amely megfelelően kezelné a hulladékot. A szabályozás azonban sokféleképpen értelmezhető, és a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség véleménye a mérvadó az ügyben. Ő pedig úgy döntött, hogy a garéi hulladék kivihető az országból. Indoklás az, hogy nem kényszerülhet környezeti szempontból nem tökéletes megoldásra, amit esetleg a hazai égetőmű okozna.

Hozzátesszük, hogy a nyertesek érdekeltek az exportban, ők ezzel foglalkoznak. Az AGM Beton Kft. fellebbezett az ügyben, az ő érdeke a lerakással való ártalmatlanítás lett volna: a tervek szerint egy, az általuk megépítendő betontechnőbe ásták volna a hulladékot. A döntést azonban jogosnak vélem, hiszen egyértelmű törekvés tapasztalható nemzetközi szinten is a lerakás csökkentésére és az égetés preferálására.

A teljes kezelés a következő munkafázisokat foglalja majd magában:

- *helyszíni előkészítő munka: a korrózió által károsított fémhordókban tárolt hulladék átcsomagolását jelenti a biztonságos szállítás lebonyolítása érdekében;*
- *szállítás: közúti és vasúti szállítás jöhet szóba;*
- *ártalmatlanítás: égetéssel;*
- *befejező munkálatok: talajtisztítás, biztonságos deponálás.*

A **magyar-osztrák viszonylatban** lebonyolított szállítások jellemzője az egyoldalúság: Ausztria hozzánk nem exportál hulladékot, miközben az oda irányuló magyar szállítmányok száma igen jelentős.

A Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség 1996 és 1999 között (1999. október végéig) 100 db Ausztriába irányuló exportot engedélyezett, ez közel 100 ezer tonnányi veszélyes hulladékot jelent. A bevallottan kiszállított mennyiség 26 278 tonna, vagyis a teljes mennyiségnek kb. 26%-a. Ez két dologgal magyarázható: egyrészt az adatokat a következő év január 15-ig kell beszolgáltatni, és így az 1999-ben kiadott engedélyek alapján lebonyolított szállításokról a Főfelügyelőség még nem kaphatott információkat, másrészt pedig amúgy is rossz hazánkban az adatszolgáltatási fegyelem, és valljuk meg, hogy a vállalatok nincsenek is rákényszerítve ilyesmire.

Hazánk főleg használt savas ólomakkumulátorokat (V 35501, illetve AA170) szállított Ausztriába, a kiadott 27 db ilyen tárgyú engedély alapján az összes engedélyezett mennyiség 65,6%-ának megfelelő tonnányi akkumulátor került ki Magyarországról (65 ezer tonna). A ténylegesen bevallott kiszállított mennyiség (az előbbi fenntartásokkal élve) 23 ezer tonna, ami az engedélyek alapján kivihetőnek a 35,8%-a.¹

Mindkét ország aláírta a Bázeli Egyezményt, ezért a két ország közötti határokat átlépő veszélyes hulladékszállításokra annak előírásai az irányadóak. Ausztria természetesen köteles betartani az Unió jogszabályai által támasztott követelményeket és saját hazai jogszabályait ezzel kapcsolatban. Ausztria hulladék besorolása szigorúbb, a mienktől eltérő, ami egyes hulladékok esetében problémákat okozhat.

Szomszédunknál a hulladékgazdálkodás alapját a hulladékgazdálkodási törvény (Abfallwirtschaftsgesetz (AWG) BGB1. Nr. 325/1990 idF BGB1. I. Nr. 151/1998) képezi. Ennek 8. fejezete foglalkozik a hulladékok országhatárokat átlépő szállításával (import, export és tranzit). E szerint Ausztria az EU szállítási rendeletét (EU Verbringungsverordnung, 259/93/EGK Tanácsi Rendelet) tekinti alkalmazandónak országában. Az illetékes hatóságként a Környezetvédelmi, Ifjúsági és Családügyi Minisztériumot (Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie) jelöli meg.

Fontos kitétele a törvénynek, hogy a hulladékok és fáradt olajok fajtájának, mennyiségének, eredetének és útjának az ellenőrzésére *adatszolgáltatási kötelezettség* áll fenn.

Amennyiben a veszélyes hulladékok szállítása rendeltetésszerűen nem kivitelezhető, úgy a szállítónak vissza kell juttatnia a szállítmányt az átadónak, illetve amennyiben ez nem lehetséges, intézkednie kell a hulladék megfelelő kezeléséről.

Ide kívánczik az a tény, hogy Ausztria az EU külső határát képezi és számos nemzetközi útvonal is kereszteződik itt. Mindezek miatt az országnak fontos szerepe van a hulladékok országhatárokat átlépő szállításának az *ellenőrzésében*, amely egész éven át a rendőrség és a vámhatóságok révén történik, ezen kívül pedig különböző rajtaütésszerű kontrollokat is tartanak.

¹ A Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőségen szerzett adatokból való saját számítások révén nyertem ezeket az információkat.

Az ellenőrzések kapcsán természetesen az osztrákok szorosan együttműködnek a külföldi hatóságokkal, illetve saját embereiket is folyamatos továbbképzésekre kötelezik.

Összefoglalásként tehát elmondhatjuk, hogy a hulladékok országhatárokat átlépő szállításának a szabályozása elég előrehaladott állapotban van, azonban a hulladékok besorolása tekintetében még nagy különbségek vannak az országok között. A cél egyértelműen ezek harmonizálása, és egy egységes, a fejlődő országok érdekeit védő, a hulladékmozgások számát lecsökkentő szabályrendszer kidolgozása.

Magyarországnak még nagyon sok feladata van e téren: az export, import és tranzitszállításokat célszerű lenne egy külön rendeletben vagy törvényben szabályozni, át kellene vennünk az OECD zöld, sárga és piros listáit, valamint a Bázeli Egyezmény által előírt Részesek Konferenciáin elfogadott határozatokat. Ezen kívül fontos lenne az informatikai és ellenőrzési rendszer felfejlesztése, a hazai gyakorlatban adódó problémák felszámolása és az adat- és információszolgáltatás magas szintre emelése.