

2022-03-11

Yttrande part

Boliden Group

Kontaktperson:
Bolagsjuristen David Granberg
Tel: 08-610 15 05
david.granberg@boliden.com

Mottagande part

Miljö- och energidepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se
malin.johansson@regeringskansliet.se

Er referens: dnr M2021/02353

Remissyttrande angående EU-kommis- sionens förslag till reviderad förordning om transporter av avfall COM (2021) 709

Boliden är ett högteknologiskt metallföretag med egna gruvor och smältverk som arbetar långsiktigt med att garantera samhällets tillgång till bas- och ädelmetaller – från brytning av malm (mineraller) till produktion och leverans av högkvalitativ metall till industrin.

Vår produktionskapacitet är hög och bygger på erfarenhet, innovation och avancerad teknik, utvecklad i samarbete med nordiska teknik- och ingenjörsföretag. Idag arbetar cirka 6 000 personer på Boliden och verksamheten bedrivs i Sverige, Finland, Norge och Irland.

1 ÖVERGRIPANDE SYNPUNKTER

Boliden tackar för möjligheten att få inkomma med synpunkter. Vi berörs i stor utsträckning av det aktuella regelverket om avfallstransporter. Framför allt är vi beroende av reglerna för import eftersom de påverkar råvaruförsörjningen till våra återvinningsverksamheter. Boliden exporterar också en del avfall.

Boliden har en omfattande återvinningsverksamhet, framför allt avseende elektronikavfall och uttjänta blybatterier. Råmaterialförsörjningen är stundtals utmanande dels på grund av administrativa svårigheter vid import av avfall till Sverige, dels på grund av att avfall i stället exporteras utanför EU. Mot den ovan angivna bakgrunden välkomnar Boliden kommissionens ambition att underlätta avfallstransporter för återanvändning och återvinning i EU och ambitionen att säkerställa att EU inte exporterar sina avfallsproblem till tredje länder.

Boliden är i huvudsak positivt till Kommissionens förslag, men det behöver revideras i några avseenden.

Boliden är särskilt positivt till förslaget att digitalisera administrationen kring avfallstransporter. Det nuvarande systemet är inte förenligt med modern logistik, där skeppscontainrar hanteras automatiserat och standardiserat i en kedja av olika transportörer med hjälp av digitala informationssystem. Digitaliseringen, särskilt digitaliseringen av transportdokument, är en förändring som bör genomföras så snabbt som möjligt, oavsett vilka förändringar som i övrigt genomförs i regelverket.

Boliden är också positivt till kommissionens förslag att revidera regelverket utifrån promemorians alternativ 4 (*"far-reaching changes"*). Boliden föreslår dock att vissa inslag från alternativ 3 (*"structural changes"*) bör inkluderas i det fortsatta lagstiftningsarbetet. Det gäller förslagen om ömsesidigt erkännande av transportörer, *end-of-waste*- och biproduktsklassificeringar samt farlighetsklassificeringar (åtgärderna 1f, 1k och 1l i tabellen på sid. 7 – 9 i kommissionens förslag). Endast på så sätt kan man komma till rätta med det identifierade problemet att olikartad rättstillämpning begränsar eller avskräcker från lagliga transporter av högkvalitativa avfallsmaterial till återvinningsanläggningar. (Se första punktsatsen på sid. 5 i kommissionens förslag.)

Boliden är negativt till vissa delar av förslaget, där vi anser att förslaget ställer upp byråkratiska krav som går utöver vad som krävs av miljö- och hälsoskyddsskäl. Det gäller till exempel onödigt hårda krav för godkännande av avfallstransporter eller onödigt hårda krav vid ändringar i en transport. Sådana krav försvårar den återvinning som är nödvändig i en cirkulär ekonomi.

2 DETALJERADE SYNPUNKTER PÅ DELAR AV FÖRORDNINGSFÖRSLAGET

2.1 DEFINITIONEN AV "ILLEGAL SHIPMENT" (ARTIKEL 3)

Förslaget innebär en skärpning av nuvarande regelverk i det att varje avvikelser från ett anmälnings- eller transportdokument innebär att transporten betraktas som olaglig. I nuvarande regelverk finns ett väsentlighetsrekvisit, som Boliden anser bör behållas.

Moderna logistikkedjor optimeras in i det sista. Speditörer, rederier och transportörer arbetar för att säkerställa att transporten kommer fram säkert och i tid även om något led i transportkedjan får problem. Till exempel kan containrar skickas med en annan båt ifall den planerade båten blivit fördröjd. I sådana fall förekommer ofta avvikelser mot anmälnings- eller transportdokument. För att effektivisera regelverket och framför allt för att uppnå dess syfte att skydda miljön och människors hälsa från sådan negativ påverkan som kan uppkomma vid avfallstransporter, bör administrativa avvikelser som inte medför någon påverkan på hur avfallet omhändertas inte klassificeras som illegala transporter.

Boliden föreslår att Artikel 3(25)(d) formuleras om i överensstämmelse med nuvarande lydelse:

”in a way which is not ~~in accordance with the information contained~~ specified materially in the notification or movement documents”.

2.2 KRAV FÖR TRANSPORTER MÅSTE GÖRAS FAKULTATIVA OCH GE UTRYMME FÖR PROPORTIONALITETSBEDÖMNINGAR (ARTIKLARNA 11 OCH 12)

Boliden anser att kraven på de inblandade aktörernas vandel är orimligt högt ställda. Artikel 11(b) innebär att en transport inte kan tillåtas ifall avsändare eller mottagare har dömts för olaglig transport eller någon annan olaglig handling med avseende på miljöskydd. Artikel 12(f) innehåller motsvarande krav, men ger möjligen visst utrymme för avvägningar.

Kraven skulle medföra att många seriösa aktörer i Sverige varken kan skicka eller ta emot avfallstransporter. Eftersom kraven på vad som kan klassificeras som en illegal transport är lågt ställda, är det lätt hänt att göra sig skyldig till något som betraktas som en illegal avfallstransport, till exempel på grund av felaktigt ifyllda transportdokument eller på grund av dokument som kommer bort under transport. (Se även ovan angående definitionen av *illegal shipment*.)

Det är inte heller ovanligt att en stor verksamhetsutövare i Sverige har fått motta ett strafföreläggande på grund av till exempel ett villkorsöverskridande på någon av företagets verksamheter. Boliden skulle kunna falla på det kravet. Villkor i Sverige sätts ofta under den nivå som anses vara förenlig med bästa tillgängliga teknik inom EU (BAT-AEL) och då behövs det inte mycket för att villkoret ska överskridas vid till exempel en driftstörning. Det är inte rimligt att det ska omöjliggöra avfallstransporter.

Även kravet på att avsändare eller mottagare aldrig får ha brutit mot Artikel 15 eller 16 är orimligt (Artikel 11(1)(c)). Det kan till exempel handla om att en verksamhetsutövare har glömt att i rätt tid bekräfta mottagandet av en av alla de transporter som tas emot, eller om att någon annan miss har skett i dokumentationen. Ska det innebära att mottagningsanläggningen aldrig mer får ta emot en avfallstransport? Föreslagna regler saknar proportioner och behöver göras om från grunden. Nu gällande Artikel 11 och 12 är betydligt bättre eftersom de ger utrymme för avvägningar och bedömningar samt beaktande av den europarättsliga proportionalitetsprincipen.

2.3 ÄNDRINGAR I EN TRANSPORT (ARTIKEL 17)

Som påtalades ovan är det ibland nödvändigt att genomföra ändringar i sättet för att genomföra en transport. Ändringar kan behöva genomföras med kort varsel och efter att transporten inletts, till exempel när en container lastas om i en hamn från en båt till en annan, eller när den lastas om från båt till tåg eller från tåget till en

lastbil. Ändringar är inte det normala, men vårt intryck är att de har blivit mindre ovanliga i samband med pandemin och de påfrestningar den inneburit för internationella transporter. Att i varje sådant fall invänta myndigheters godkännande eller genomföra en ny anmälningsprocess är inte rimligt eller ändamålsenligt, varken ur miljö- eller kostnadssynpunkt.

Boliden föreslår att Artikel 17 ändras så att det enbart föreligger en skyldighet att informera om ändringarna:

- ”1. If any essential change is made to the details and/or conditions of the consented shipment, the notifier shall inform, the competent authorities concerned and the consignee immediately and, where possible, before the shipment starts. Changes in the intended quantity, route, routing, date of shipment or carrier shall constitute essential changes.
- ~~2. In cases of essential changes referred to in paragraph 1, a new notification shall be submitted, unless all the competent authorities concerned indicate, that the proposed changes do not require a new notification.~~
- ~~3. Where essential changes referred to in paragraph 1 involve competent authorities other than those concerned in the original notification, a new notification shall be submitted.”~~

2.4 ELEKTRONISK INFORMATION (ARTIKEL 26)

Boliden är mycket positivt till att det föreslås ett elektroniskt system för anmälningar och transportdokument. Detta är en nödvändig förändring som bör komma på plats så snart som möjligt. Det system som nu planeras bör utformas så att informationen därifrån enkelt kan överföras även till nationella avfallsregister och helst så att rapporteringen samordnas.

I avvaktan på att det nya systemet kommer på plats behövs en interimslösning. Det nuvarande systemet med fysiska dokument som ska åtfölja transporten och signeras av många olika aktörer är inte förenligt med moderna digitalt styrda logistikkedjor. Myndigheter i en del länder accepterar idag digitala kopior av transportdokument, men inte alla. Boliden förslår därför att det klargörs i lagstiftning eller genom vägledning att digitala kopior av transportdokument får användas i avvaktan på att nytt elektroniskt system kommer på plats.

2.5 OENIGHET I KLASSIFICERINGSFRÅGOR (ARTIKEL 28)

Som nämnts ovan anser Boliden att det behövs mer harmonisering och ömsesidigt erkännande i frågor om klassificering.

Boliden anser också att avsändarlandets klassificering ska gälla efter att transporten väl har inletts. Det är inte rättssäkert att mottagarlandets myndigheter omprövar klassificeringen av ett material när transporten redan genomförts, i vart fall inte när transportererna sker inom EU.

2.6 TYDLIGGÖR ATT INFORMATIONSFÖRFARANDET ÄR TILLÄMPLIGT ÄVEN VID EXPORT FRÅN ELLER IMPORT TILL EU (ARTIKLARNA 35 OCH 50)

I reglerna om export från eller import till EU anges att bestämmelserna i Avdelning II (om transporter mellan medlemsstater) ska tillämpas med vissa anpassningar (se till exempel Artikel 35 och Artikel 50). De anpassningar som sedan räknas upp avser enbart anmälningsförfarandet och inte informationsförfarandet i Avdelning II. Det kan ge intrycket att informationsförfarandet i Artikel 18 inte är tillämpligt. Detta är en otydlighet även i dagens förordning, där man behöver gå till vägledningsdokumenten för att få bekräftat att informationsförfarandet ska gälla även vid export och import från och till EU.

Det bör klargöras uttryckligen i förordningstexten att hänvisningen till Avdelning II innefattar även informationsförfarandet och det bör anges vilka eventuella anpassningar som ska göras avseende det förfarandet. Till exempel kan det behövas anpassningar för det fall att aktörer i tredje land inte har tillgång till det elektroniska informationssystemet med avseende på Annex VII-dokument.

Stockholm som ovan,

Boliden Group genom



David Granberg
Bolagsjurist, Koncernstab Juridik