



Miljödepartementet  
m.remissvar@regeringskansliet.se

## Yttrande över remiss av EU kommissionens förslag till reviderad förordning om transporter av avfall COM (2021) 709

Er beteckning: M2021/02353

### Sammanfattning

Länsstyrelsen ställer sig i huvudsak positiv till förslaget till en reviderad förordning gällande transporter av avfall. Länsstyrelsen är dock kritiska till målet att underlätta för transporter av avfall för återanvändning och materialåtervinning inom gemenskapen samt att den nuvarande prioriteringen av miljöskydd före internationell handel strukits. Därtill har länsstyrelsen noterat att enskilda artiklar i förslaget riskerar att avsevärt försvåra för den praktiska tillsynen i fält. Yttrandet innehåller även förslag som kan underlätta och effektivisera tillsynsarbetet.

Länsstyrelsen Skåne har fokuserat på de delar av förordningen som bedöms vara mest relevanta för myndighetens tillsynsuppdrag.

### Synpunkter

#### Motivering, bakgrund till förslaget

Länsstyrelsen Skåne ställer sig kritiska till målet att underlätta för transporter av avfall för återanvändning och materialåtervinning i EU eftersom ökade transporter inte är i linje med EU:s klimatmål vilket också är en del av den europeiska gröna given. Istället bör avfallsdirektivets närhetsprincip framhävas och målet vara att avfallet återanvänds eller materialåtervinns med så få/korta transporter som möjligt. Så bör det vara fram till dess att klimatförändring inte längre anses utgöra ett stort och ständigt förvärrat problem för människa och planet.

Målen att säkerställa att EU inte exporterar sina avfallsutmaningar till tredje länder och att motverka olagliga avfallstransporter välkomnar länsstyrelsen Skåne.

Länsstyrelsen anser vidare att det är olyckligt att den prioritering som tidigare tydligt framgick av skäl 1 i nuvarande förordning, där miljöskyddet är överordnat förordningens följder för den internationella handeln, har strukits från förslaget.

## Avdelning I, allmänna bestämmelser

### Artikel 3

Länsstyrelsen Skåne anser att det till artikel 3 behöver tillföras en definition av *den person under avsändarlandets jurisdiktion som organiserar* en transport av avfall som faller under det allmänna informationskravet i artikel 18. Skälen till detta är att avsaknaden av en fastställd definition skapar otydlighet och motverkar förslaget önskan om minskade fördröjningar och minskad administrativ börda.

Länsstyrelsen Skåne anser vidare att det även bör ställas krav på att *personen under avsändarlandets jurisdiktion som organiserar* en informationspliktig avfallstransport har erhållit ett tillstånd eller är registrerad i enlighet med kapitel IV i direktiv 2008/98/EG i syfte att motverka oseriösa aktörer och därmed säkerställa en miljöriktig hantering av avfallet. Kraven på tillstånd eller registrering finns redan i avfallsdirektivet och avfallsförordningen (SFS2020:614) men att inkludera dessa i förslaget skulle innebära en mer effektiv tillämpning av förordningen då tillsynsmyndigheten direkt kan fatta beslut om förbud istället för att informera den myndighet som har ansvaret för tillsyn av nationell avfallslagstiftning.

Länsstyrelsen Skåne anser också att begreppet återtag behöver definieras i artikel 3. I nuvarande förordning liksom i förslaget saknas en tydlig definition av begreppet men det har i Sverige tolkats som när transporter stoppats efter det att de lämnat avsändarlandet, det finns dock inget uttryckligt stöd för denna tolkning i förordningen. I förslaget förtydligas definitionen av en transport till att omfatta *befordran från lastningsorten fram till och med återvinningen eller bortskaffandet i mottagarlandet* vilket länsstyrelsen tycker är bra. Länsstyrelsen föreslår att återtag definieras som allt som sker efter det att transporten lämnat lastningsorten. Ungefär hälften av alla inspektioner som utförs i Sverige omfattar gränsöverskridande transporter från Sverige till annat land. Det anges uttryckligen att transporten som konstateras vara olagliga vid inspektion ska hanteras i enlighet med artiklarna 24 (återtagning vid olaglig transport) och 25 (kostnader för återtagning om en transport är olaglig), vilket alltså även om fattar de transporter som ännu inte hunnit lämna avsändarlandet. I dagsläget förbjuds dessa transporter och sänds vanligen tillbaka till avsändaren utan kontroll av att återvinning eller bortskaffande sker. Av artikel 24 följer att den behöriga myndigheten på olika sätt ska säkerställa att avfallet återvinns eller bortskaffas. En definition av återtag som inkluderar allt som inträffar efter att transporten lämnat lastningsorten skulle genom applicering av artiklarna 24 och 25 medföra att fler olagliga avfallstransporter förebyggs genom säkerställande av att avfallet återvinns eller bortskaffas.

Vad gäller definitionen av vad som utgör en olaglig transport, artikel 3 (25), anser länsstyrelsen Skåne att det till vad som listas under (d) bör tillföras att transporter inte får utföras i strid med de villkor enligt artikel 10 som de behöriga myndigheterna förenat sina respektive godkännanden med.

Länsstyrelsen Skåne anser att det är en omotiverad försämring att transporter i strid med förbud mot import av avfall enligt artikel 49 inte utgör en olaglig transport.

#### Artikel 4

Länsstyrelsen Skåne ställer sig positiva till förslaget att skärpa regelverket vad gäller transporter för bortskaffande och att använda den omvända bevisbördan i artikel 11 som utgångspunkt för att undanta transporter för bortskaffande från förbudet.

Artikel 9.4 hänvisar till artikel 16.1a och 16.1b vilka inte finns.

#### Artikel 16

Länsstyrelsen anser att förfarandet med transportdokument behöver förtydligas. Själva transportdokumentet kan först upprättas när erforderliga uppgifter finns tillgängliga, det vill säga när lastning sker och transporten kan påbörjas. All information och versioner före denna tidpunkt ska tydligt benämnas förhandsinformation för att undvika sammanblandning. Det är ett vanligt förekommande fel att transportdokumentet upprättats minst tre dagar före transporten utan att några ändringar meddelats enligt artikel 17. Transportdokumenten är därmed ofta felaktiga med avseende på mängd, transportör och transportdatum. Ett förtydligande medför också att artikel 17 behöver justeras då flera av de listade ändringarna inte behöver meddelas behöriga myndigheter då de korrekta uppgifterna kommer att vara angivna i det faktiska transportdokumentet. Det bör samtidigt ställas ett uttryckligt krav på att transportdokumentet ska vara korrekt ifyllt. Länsstyrelsen Skåne anser vidare att förhandsinformationen ska lämnas senast 72h före det att transporten planeras att avgå eftersom denna tid krävs för att möjliggöra för tillsynsmyndigheterna att boka och avhämta hyrda fordon, planera och utföra tillsyn av transporten, vilken ofta sker tillsammans med samverkande myndigheter. Inte sällan innebär det senare att inspektion kan genomföras först någon dag efter det att samverkansmyndigheter kontaktats.

#### Artikel 18

Länsstyrelsen anser att förslaget, så som det är skrivet i artikel 18 och bilaga VII, medför stora svårigheter för tillsynen eftersom det i dokumentationen inte finns krav på information som identifierar den enskilda transporten. Om det till exempel under en dag sker flera transporter från samma avsändare till samma mottagare med samma typ av avfall saknas det möjlighet att skilja de olika transporter åt. Det kan gå att skilja om det medföljer vågsedel och vikterna är olika, men

det finns inget krav att vågsedel ska medfölja. Länsstyrelsen föreslår därför att det i bilaga VII tillförs krav på att 1) ange identitetsnummer (registreringsnummer för lastbil och trailer, fartygsbeteckning, tågnummer etc) och 2) ett serie- /löpnummer för transporten som går att koppla till organisatörens bokföring.

Länsstyrelsen har inga synpunkter på att informationen görs tillgänglig elektronisk så länge datum för transport och för övertagande, samt signaturer för berörda parter kan skrivas digitalt. Vidare att det går att kontrollera att dessa är inskrivna av den part som förväntas signera dokumentet. Det är också viktigt att datum bara kan införas det datum som är aktuellt vid skrivandet, i samband med övertag och signering.

Länsstyrelsen ser inget behov av att informationen i bilaga VII ska göras tillgänglig senast en dag före transporten inleds. Det innebär snarast en ökad risk att uppgifter, i synnerhet mängd avfall och transportör, kommer att vara felaktiga. Informationen/bilaga VII ska göras tillgänglig när uppgifterna finns tillgängliga och innan transporten påbörjas.

Länsstyrelsen föreslår att en förklara till det avtal som hänvisas till i artikel 18.7 med minikrav på innehåll tas fram.

#### Artikel 21

Länsstyrelsen efterlyser vägledning som klargör vilken information som måste vara offentlig och vilken som ska beläggas med sekretess.

#### Artikel 26

En av de stora förändringarna i förslaget är upprättandet av ett EU-centralt system för inlämnande och utbyte av uppgifter och dokument. Länsstyrelsen ställer sig positiv till förslaget men det förutsätter att det finns ett fungerande system med digitala signaturer, att berörda myndigheter som inte är behöriga myndigheter garanteras tillgång liksom de aktörer, till exempel transportörer, som behöver fylla i uppgifter och signera övertagande under en pågående transport.

Länsstyrelsen föreslår att Sverige använder sig av det centrala systemet som avses i punkt 2 då framtagandet av ett nationellt system riskerar att ta mycket resurser i anspråk som bättre kan användas till tillsyn.

Länsstyrelsen föreslår vidare att åtminstone de länsstyrelser med tillsynsansvar ges tillgång till de frakthandlingar som finns i den miljö för elektronisk godstransportinformation som inrättas genom EU-förordning 2020/1056. Tillgång till frakthandlingar är av stor betydelse i det faktiska tillsynsarbetet och om den direkta tillgång till dessa fysiska dokument som idag råder skulle försvinna vid övergång till ett elektroniskt system riskerar både tillsynsarbetet och

gränsöverskridande avfallstransporter att försvåras då dokumentationen behöver begäras från anmälare/organisatör.

En stor fördel med systemet är att tillsynsmyndigheten kommer att kunna använda uppgifterna i systemet för att förbättra inspektionsplanerna baserat på till exempel uppgifter om flöden inom det geografiska ansvarsområdet.

#### Artikel 28

Att kommissionen ges befogenhet att ta fram delegerade akter i syfte att fastställa kriterier, som tröskelvärde för föroreningar, för klassificering av avfall i bilagorna III, IIIA, IIIB och IV ser länsstyrelsen som positivt. Det ökar tydligheten för samtliga inblandade och underlättar för tillsynen i tveksamma fall.

Detsamma gäller befogenheten att anta delegerade akter i syfte att fastställa kriterier för att skilja mellan begagnade varor och avfall. För vissa avfallsslag är detta i dagsläget otydligt. En ökad tydlighet inom gemenskapen ger större förutsättningar att avfallstransporter kan ske i enlighet med regelverket.

### Avdelning IV, Exporter från unionen till tredjeländer

#### Artikel 37-40

Länsstyrelsen ser positivt på skärpningen i förslaget gällande export av icke-farligt avfall till länder som inte omfattas OECD-beslutet och att den omvända bevisbördan används.

### Avdelning V Import till unionen från tredjeländer

#### Artikel 52

Länsstyrelsen föreslår att punkt 1 ändras till följande lydelse:

Vid import till unionen ska den behöriga mottagarmyndigheten i unionen kräva och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att allt avfall som transporteras till dess behörighetsområde hanteras utan fara för människors hälsa och utan att processer eller metoder används som kan skada miljön, och i enlighet med artikel 13 i direktiv 2008/98/EG och annan unionslagstiftning om avfall under hela transporten, inklusive vid återvinning eller bortskaffande i mottagarlandet. *Om import av avfall eller farligt avfall föregås av återvinningsåtgärder i avsändarlandet ska dessa åtgärder kunna visas ske i enlighet med hälso- och miljöskydds krav som i stort sett motsvarar de krav på människors hälsa och miljöskydd som fastställs i unionslagstiftningen, för att importen ska kunna tillåtas.*

## Avdelning VII, Miljöriktig hantering och efterlevnad

### Artikel 56

Länsstyrelsen föreslår att punkt 2 ändras till följande lydelse:

Vid export av avfall ska det transporterade avfallet anses vara miljöriktigt hanterat när det gäller berörda återvinnings- eller bortskaffande-förfaranden, om det kan visas att avfallet kommer att hanteras i enlighet med hälso- och miljöskyddskrav *som motsvarar* de krav på människors hälsa och miljöskydd som fastställs i unionslagstiftningen. Vid bedömningen av sådan bred likvärdighet ska fullständig överensstämmelse med de krav som följer av unionslagstiftningen inte krävas, men det bör visas att de krav som tillämpas i bestämmelselandet säkerställer en liknande skyddsnivå för människors hälsa och miljön som de krav som följer av unionslagstiftningen.

Länsstyrelsen anser inte att det finns något miljömässigt incitament att tillåta export till ett land vars krav och efterlevnad av miljöriktig hantering är lägre än dem som gäller inom gemenskapen. Hur kraven formulerats kan skilja, men deras effekt och tillämpning behöver ge motsvarande effekt avseende skyddet av miljö och människors hälsa.

### Artikel 58

Länsstyrelsen anser att det är en omotiverad försämring att kontrollen som omfattas av 58.5 inte omfattas av punkt 6 och möjligheten att betrakta transporten i fråga som olaglig. Det medför att det blir svårare för tillsynsmyndigheterna att stoppa transporter av informationspliktigt avfall till mottagare som inte uppfyller kraven på miljöriktig hantering.

### Artikel 59

Att medlemsländerna ska anmäla de nationella inspektionsplanerna till kommissionen som i sin tur ska se över dessa och vid behov utarbeta rapporter med rekommendationer om prioriteringar välkomnas av länsstyrelsen då det förhoppningsvis bidrar till en mer likartad tillämpning av förordningen inom gemenskapen.

### Artikel 60

Länsstyrelsen välkomnar skärpningen och förtydligande gällande sanktioner. I syfte att säkerställa att skärpningen implementeras i medlemsländernas nationella lagstiftning föreslår länsstyrelsen att förslaget kompletteras med krav på att medlemsländerna senast två år efter förordningens ikraftträdande har infört sådana sanktioner för samtliga överträdelser av de kategorier av olagliga transporter som anges i artikel 3 (25).

### Artikel 61

Av samma skäl välkomnar länsstyrelsen förslaget att inrätta en efterlevnadsgrupp där även representanter för berörda myndigheter med ansvar för efterlevnad av förordningen får ingå.

### De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Ola Melin med miljöhandläggare Jens Andersen Hörman som föredragande.

### Kopia

Malin Johansson (malin.johansson@regeringskansliet.se)

### Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd).