



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Yttrande

1 (14)

Datum
2022-03-09

Beteckning
500-55088-2021

Regeringskansliet
m.remissvar@regeringskansliet.se

EU-kommissionens förslag till reviderad förordning om transporter av avfall

Er beteckning: Dnr M2021/02353

Länsstyrelsen i Västra Götalands län yttrar sig över EU-kommissionens förslag till reviderad förordning om transporter av avfall COM (2021) 709.

Sammanfattning

Länsstyrelsen bedömer att förslaget till reviderad förordning om transporter av avfall COM (2021) 709 har ett gott motiv och syfte och Länsstyrelsen ställer sig därför positiv till förslaget.

Dock anser vi att flera justeringar och kompletteringar behöver göras för att underlätta tillämpningen av förordningen ur ett tillsynsperspektiv.

Artiklar i förordningen

Yttrandet över remissen kommer att redovisas artikel för artikel för att göra det mer överskådligt. Yttrandet har utgått från den svenska översättningen. Viss kontroll har gjorts gentemot lydelsen i den engelska versionen när det har funnits misstankar om översättningsfel. I remissvaret lyfts de artiklar som vi anser är särskilt bra, sådana som vi ser behov av att det görs tillägg till eller ändras för att optimera tillsynen och göra den mer effektiv. Vi kommer även att ange, där vi funnit, hänvisningsfel och skrivfel som har betydelse för förståelsen av den remitterade förordningen.

Vårt svar utgår från ett tillsynsperspektiv och utifrån den erfarenhet som Länsstyrelsen har fått i samband med tillsyn.

Vi anser att den nu föreslagna layouten och utformningen är mycket tydligare och mer lättläst. Det framgår tydligare vilka artiklar som hör till vilken avdelning och om avdelningen är uppdelad i kapitel och vad som avhandlas i dessa.

Artikel 3 Definitioner

Vi anser att under definitioner i artikel 3 bör också ”*person som organiserar*” transport av informationspliktigt avfall, finnas med och definieras. Enligt transportdokument i bilaga VII, ruta 1, ska ”*person som organiserar*” transporten fylla i sina uppgifter. *Person som organiserar* bör definieras på liknande sätt som *anmälare* i artikel 3.6b. Här bör det framgå att en organisatör av en informationspliktig avfallstransport, ska stå under avsändarlandets jurisdiktion. I tillsynen ser vi ofta att det missuppfattas vem som kan stå som organisatör. Det förekommer att mottagar av avfallet skriver sig som organisatör trots att de inte står under avsändarlandets jurisdiktion, vilket är ett krav i artikel 18. En tydlig definition skulle underlätta för såväl organisatörer som tillsynsmyndigheter.

3.25 olaglig transport: alla transporter av avfall

3.25d Här definieras en olaglig transport som ”*alla transporter av avfall som utförs på ett sätt som inte överensstämmer med uppgifterna i anmälan eller i transportdokumentet*”. Vi anser att det bör förtydligas att här avses både transportdokument enligt annex IB (för anmälningspliktigt avfall) och annex VII (för informationspliktigt avfall). Fel i dokument är mycket vanligt förekommande. Varje dokument kan i sig innehålla många fel som medför att det inte överensstämmer med den faktiska transporten. Felen kan vara såväl stora som små. Det förekommer att det saknas underskrifter, transportören på transportdokumentet inte är den som kör den faktiska transporten, att man kör över fel gränsövergång samt att samma transport kan ha flera olika transportdokument med samma löpnummer på en anmäld/notifierad transport. Förslagsvis skulle det kunna hänvisas i denna artikel till kraven i artikel 17, som reglerar vad som är väsentliga ändringar i transportdokumentet. Bedömningen av vad som är en olaglig transport skulle därmed hänga ihop med vad som är en väsentlig ändring som kräver en ny anmälan (artikel 17 gäller transporter av anmälningspliktigt avfall). Förtydligande av vad som är en väsentlig ändring behöver då även tas in i artikel 18 som gäller informationspliktigt avfall.

3.25f ”olaglig transport som utförs i strid mot artiklarna ...” här anser vi att artikel 56, som rör miljöriktig hantering, bör läggas till som en grund, för att förhindra negativ inverkan på miljön och hälsa från till exempel läckande transporter med farligt avfall.

För att det i hänvisningen till artikel 42 ska bli tydligt vad som gör en transport olaglig, anser vi att den bör specificeras till artikel 42.4. Den punkten ger kommissionen rätt att besluta om förbud av export till vissa länder av visst avfallsslag, på grund av att krav i artikel 42 inte uppfyllts. Det blir tydligare vad tillsynsmyndigheten ska grunda sitt beslut om olaglig transport på.

Vi tycker att hänvisningen till artikel 44, som rör exportmedlemsstaternas skyldigheter, är något svårtolkad. Innebär hänvisningen att en transport blir olaglig om exportören inte uppfyller kraven i artikel 43? Hade en hänvisning till artikel 43 varit tydligare?

I uppräknningen av artiklar saknas artikel 49 som rör förbud mot import av avfall för återvinning från tredjeländer. Den bör läggas till.

Artikel 11 *Förbud mot transporter av avfall avsett för bortskaffande inom Europeiska unionen.*

Artikel 11 reglerar transporter inom *Europeiska unionen* för bortskaffande av avfall i annat medlemsland. Här måste samtliga punkter vara uppfyllda för ett godkännande. Vi anser att det är bra att man här tillämpar närhetsprincipen, egenkapaciteten och avfallshierarkin som anges i punkt 11.1a.iii, som kopplar till Avfallsdirektivet, artikel 16, om principer och självförsörjning och närhet. Detta ger incitament till att driva på en mer cirkulär användning av ämnen och material och det är ett incitament för att undvika långa transporter.

11.1b I den svenska översättningen saknas ett ”inte”. Nu står det att ”anmälararen eller mottagaren har tidigare dömts för olagliga transporter eller någon annan olaglig handling på miljöskyddsområdet” som ett av villkoren för att få en anmälan till Naturvårdverket godkänd. I den engelska originalversionen finns ”inte” med:

“the notifier or the consignee has previously **not** been convicted of illegal shipment or any other illegal act in relation to environmental protection”.

Artikel 16 *Krav efter godkännande av en anmälningspliktig transport*

16.2 Enligt denna punkt ”ska anmälaren föra in det faktiska transportdatumet och i största möjliga utsträckning alla övriga uppgifter som krävs i transportdokumentet minst en dag innan transporten påbörjas”. Vid vår tillsyn ser Länsstyrelsen många fel i transportdokumenten. Idag med nuvarande lagstiftning, ska anmälaren skicka in ett transportdokument till Naturvårdsverket (för transporter som rör Sverige) tre dagar i förväg. Felen handlar till exempel om vikt, faktiskt datum när transporten startat, vem som är transportör och att underskriften av avsändare inte skrivits under i original utan är kopierad. Vi ser också att transportören inte har signerat när avfallet tas emot och ofta är det inte transportören som står i transportdokumentet som är den faktiska transportören.

Om syftet med att dokumentet ska ges in i förväg är att myndigheten ska få vetskap om när en transport ska gå innan den startar, vore det bättre att transportören ska skicka in en preliminär handling till behörig myndighet, men att det faktiska transportdokumentet fylls i samma dag som transporten går. Då har man tillgång till alla faktiska uppgifter som ska vara med, men som kan vara svårt att veta i förväg. Detta bedömer vi vore ett bättre förfarande för att inte behöva meddela väsentliga ändringar som nämns i Artikel 17.1 och för att transportdokument ska vara mer korrekta när det kontrolleras ute i fält. Ett förfarande enligt ovan skulle frigöra mycket tillsynstid och underlätta för såväl transportörer som myndigheter.

Artikel 17 *Ändringar i transporten efter det att godkännandet utfärdas av anmälningspliktiga transporter.*

17.1 Vi anser att även ändring av transportör bör ses som en väsentlig ändring.

Artikel 18 *Allmänna informationskrav för transporter av informationsplikt avfall*

18.2 Här definieras att den person som organiserar transporterna ska stå under avsändarlandets jurisdiktion. I artikel 18 borde också krav ställas att avfallet ska komma från en anläggning som uppfyller övrig miljölagstiftning i avsändarlandet. Detta för att kunna stoppa avfallstransporter som kommer från olagliga anläggningar eller på annat sätt har hanterats på ett olagligt sätt i avsändarlandet.

18.2 Vi anser att det är positivt att även informationspliktigt avfall ska rapporteras till databasen, så att det blir möjligt att följa vilka aktörer som hanterar informationspliktigt avfall, vilken typ av avfall och mängder som transporteras. Detta underlättar för tillsynsmyndigheterna att hitta aktörerna och bedriva tillsyn på. Regleringen innebär även en möjlighet för tillsynsmyndigheterna att se vilka flöden som är stora och om det finns avsändaranläggningar och mottagaranläggningar som tar emot eller skickar stora flöden. Det innebär också att vi kan se vilka länder som är stora avsändare och mottagare av informationspliktigt avfall. Idag hittar vi detta avfallsflöde vid tillsyn i fält och då ser vi endast enstaka transporter.

18.3 Länsstyrelsen ser en fördel med att dokumenthantering digitaliseras. Det är dock viktigt att dokumenten är elektroniskt tillgängliga under transporten för de berörda myndigheterna och att förfarandet fungerar enkelt i verkligheten, vid inspektion ute i fält. I ett digitalt system behöver tillsynsmyndigheten också kunna utläsa vilket transportdokument som hör till den faktiska transporten. Flera likande transporter kan gå samma dag från samma avsändare till samma mottagare. Här skulle ett identifikationsnummer på transportdokumenten underlätta vid tillsyn i realtid och vid granskning i efterhand. Om rättelse behöver göras på något av transportdokumenten, underlättar ett identifikationsnummer för att urskilja vilket dokument som avses.

Artikel 20 *Bevarande av dokumentation och information*

Vi anser att det är positivt att förslaget innebär en förlängning av tiden då transportdokumenten ska förvaras, från 3 år till 5 år. Detta gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att vid behov granska äldre dokument för att kunna se om det finns systematiska fel som har förekommit under en längre tid.

Artikel 24 *Återtag vid olaglig transport*

24.1 ”Om en behörig myndighet upptäcker en transport som den anser vara en olaglig transport ska den omgående informera övriga berörda behöriga myndigheter.” Ett återtag till avsändarlandet ska då inledas. I förordningen finns inte specificerat vad som ska hända om transporten inte lämnat avsändarlandet, utan stoppats innan utförsel till annat medlemsland eller innan export ut ur unionen till tredjeland. Vi anser att det är otydligt hur denna bestämmelse ska tillämpas i praktiken när gods stoppas redan i avsändarlandet. Frågan är om denna oklarhet behöver lösas på EU-nivå eller om den är möjlig att reglera på nationell nivå.

24.2 Enligt länsstyrelsens erfarenhet stoppas ofta många transporter vid våra gränsövergångar på grund av att transporterna är behäftade med både allvarliga och mindre allvarliga fel och brister. Enligt gällande och nu föreslagna bestämmelser om återtag, ska behörig myndighet kontaktas, i vårt fall Naturvårdsverket, som ska kontakta behörig myndighet i avsändarlandet. För detta förfarande finns en tidsfrist om 30 dagar och i praktiken innebär detta att många transporter kan bli stående vid gränsövergångarna. Detta är i praktiken svårt att hantera på grund av platsbrist.

Länsstyrelsen anser att det behöver tas fram ett alternativt förfarande för mindre allvarliga fel och brister, men som innebär att transporterna inte uppfyller förordningens krav. Länsstyrelsen föreslår ett system där vi kvarhåller transporter med allvarliga fel, medan mindre allvarliga fel måste vända tillbaka till avsändaranläggningen direkt på grund av tillsynsmyndighetens beslut. Hur detta kan regleras behöver utredas mer.

24.2d Här finns ett översättningsfel. Punkt 24.2d slutar i den svenska översättningen med ”led c” men enligt originalversion på engelska ska det stå ”led e” vilket är logiskt för att om omständigheterna i punkt *d* inte går att använda ska omständigheterna i punkt *e* användas.

Artikel 26 *Elektronisk inlämnande och informationsutbyte*

Vi är i huvudsak positiva till att uppgifter ska lämnas in och utbytas på elektronisk väg. Det är också positivt att ett centralt system inrättas.

Det är dock viktigt att systemet blir lätt att hantera för alla parter och ha tillgång till information ute i fält. En viktig fråga som vi ser behöver lösas är digitala underskrifter och hur man i fält ska kunna verifiera dessa. Vidare behöver berörd myndighet i fält, kunna verifiera vilket digitalt transportdokument som hör till en viss transport som är uttagen för kontroll.

Vi anser också att det är bra att även informationspliktiga avfallstransporter ska skrivas in i det digitala systemet. Ett elektroniskt system gör att avfallsflödet blir synligt och det blir känt vilka aktörer som kör dessa transporter. Vi kan också se vilka flöden som är stora och om det finns avsändaranläggningar och mottagaranläggningar som tar emot eller skickar stora flöden samt vilka länder som är stora avsändare och mottagare av informationspliktigt avfall. Idag är dessa flöden inte kända.

26.2 Det är viktigt att tillsynsmyndighet även har tillgång till elektronisk godsinformation (enligt EU-förordning 2020/1056 om elektronisk godsinformation) där vi kan hämta relevant dokumentation som CMR, vågsedlar och fakturor. Detta för att kunna verifiera uppgifter i transportdokument enligt bilaga IB och bilaga VII.

Artikel 28 *Tvister i klassificeringsfrågor*

28.4 Vi är positiva till att EU-kommissionen får befogenheter att anta delegerade akter och fastställa kriterier för tröskelvärden för föroreningar som är tillåtet i ett klassificerat avfallsslag. Det är bra att det blir tydligt och likvärdigt bland alla medlemsstater.

28.4 Det är även bra att EU-kommissionen ges befogenhet att fastställa kriterier för att göra åtskillnad mellan begagnade varor och avfall. Det vore önskvärt att i samband med framtagande av kriterier för begagnade varor, fastställa regler och kriterier hur funktionstester ska utföras, vad som ska testas för olika produktslag och av vem.

28.4 I texten nedan, har i den svenska versionen *commodities* överstats som *råvaror* när det ska vara *handelsvaror*. Felöversättningen gör texten svårtolkad. Det är ju särskilda handelsvaror som ofta exporteras till tredjeland som denna punkt avser, inte råvaror.

” Kommissionen ges också befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 76 i syfte att komplettera denna förordning genom att fastställa kriterier för att göra åtskillnad mellan begagnade varor och avfall avseende specifika kategorier av råvaror för vilka denna åtskillnad är av särskild vikt för export av avfall från unionen ”.

Det vore också önskvärt att EU-kommissionen tar fram delegerade akter för elektriska och elektroniska apparater som transporteras till annat land för förberedelse för återanvändning. Det vill säga ett återvinningsförfarande som går ut på kontroll, rengöring eller reparation, genom vilka produkter eller komponenter av produkter (som har blivit avfall) bereds för att användas igen. Det har funnits en Baselkod tidigare, B1110 som ersätts med (OECD)-koderna GC010 OCH GC020. Här tappar man definitionen *förberedelse för återanvändning*. Idag går dessa strömmar ibland som informationspliktigt avfall eller anmälningspliktigt avfall, men även som en begagnad vara trots att den måste genomgå ett återvinningsförfarande för att kunna säljas som en vara utifrån dess ursprungliga syfte. Här vore det bra att det blir tydligt i förordningen hur återvinningsförfarande ska hanteras. Idag saknas även en R-kod för *förberedelse för återanvändning*. Det kan finnas fler begagnade varor som kan behövas få samma tydliga klargörande hur detta ska hanteras som till exempel bilar och bildelar.

Artikel 34 *Exportförbud av avfall avsett för bortskaffande*

Vi noterar att det i artikel 34 hänvisas till artikel 11.2 som reglerar godkännande från transitmyndigheter gällande bortskaffande av avfall i tredjeländer. Vi anser att en hänvisning till kraven i artikel 11.1 även bör införas i denna artikel, så att samma regler som gäller för avfallstransporter av avfall avsett för bortskaffande inom unionen, även gäller för bortskaffande i Eftaländer som är parter i Baselkonventionen.

Artikel 36 *Exportförbud av avfall för återvinning i icke OECD-länder*

Den föreslagna regleringen har blivit tydligare gällande vilka avfallskoder som omfattas av exportförbud, vilket är positivt.

Artikel 37 *Exportförbud av icke farligt avfall till icke OECD-länder*

Detta är en helt ny artikel som reglerar export av avfall för återvinningen utanför gemenskapen. Vi bedömer att det är bra att detta regleras för att minska att EU exporterar miljöproblem till tredjeländer.

Artikel 38 *Upprättande av en förteckning över länder till vilka export av icke farligt avfall från unionen för återvinning är tillåten.*

En mycket bra reglering som kommer att underlätta tillsyn i fält oerhört mycket.

38.4 I punkten anges att EU-kommissionen regelbundet, och minst vartannat år, ska uppdatera registret. Vi anser att det är viktigt att registret vid behov löpande uppdateras. Det är viktigt att registret hela tiden hålls aktuellt så att man kan utgå från att hanteringen blir säker i mottagarlandet.

Artikel 39 *Krav för införande i förteckningen över länder till vilka export är tillåten*

Vi är positiva till att man ställer krav på hur återvinningen går till i mottagarländer som inte omfattas av OECD-beslutet.

Artikel 42 *Övervakning av export- och skyddsåtgärder*

Vi är positiva till regleringen av EU-kommissionens ansvar för övervakning av export från unionen. Vi anser även att det är bra att EU-kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att kunna förbjuda export om det berörda landet inte kan lägga fram bevis för att avfallet hanteras på ett miljöriktigt sätt. Det är viktigt att dessa förbud offentliggörs på ett sätt så att de blir kända för alla tillsynsmyndigheter.

42.2 Översättningen till svenska i 42.2 saknas ett *från* och *eller* samt ordföljden gör det svårt att förstå vad som menas, men som är tydlig i den engelska originalversionen:

” As part of such monitoring, the Commission **shall assess requests from** natural **or** legal persons which are accompanied by relevant information and data showing that export of waste from the Union leads to serious environmental or human health damages in a country to which the OECD Decision applies.”

”Som ett led i övervakningen ska kommissionen **bedöma fysiska och juridiska personers begäranden** åtföljda av relevant information och data som visar att export av avfall från unionen leder till allvarliga miljö- eller hälsoskador i ett land för vilket OECD-beslutet är tillämpligt.”

Vi ser att det kan bli tydligare med följande ordalydelse som också stämmer bättre med originaltexten på engelska: *Som ett led i övervakningen ska kommissionen bedöma förfrågningar, från fysiska eller juridiska personer, som åtföljs av relevant information och data som visar att export av avfall från unionen leder till allvarliga miljö- eller hälsoskador i ett land för vilket OECD-beslutet är tillämpligt.*

Här behöver man se över den svenska översättningen så det blir tydligt vad som avses.

Artikel 44 *Exportmedlemsstaternas skyldigheter*

Regleringen är bra då myndigheternas ansvar tydliggörs.

Artikel 48 *Förfarandekrav för import av avfall för bortskafter från tredjeländer*

48.3c Om avsändaren från tredjeland för en import till unionen inte har tillgång till det centrala systemet för dokumenthantering, utan får lov att med e-post skicka dessa dokument till tullkontoret med en digital signatur, hur ska tullverket och tillsynsmyndigheten kunna bekräfta att denna signatur är giltigt och korrekt? För att detta ska kunna fungera i praktiken förutsätts att det finns ett fungerande gemensamt system för digitala signaturer och vägledning för hur denna bestämmelse ska tillämpas.

48.4d Här hänvisas till en miljöriktig hantering enligt artikel 33 som rör ”system för transporter uteslutande inom medlemsstaterna”, men miljöriktig hantering regleras i artikel 56, så här behöver hänvisningen ändras.

Artikel 52 *Exportmedlemsstaterna skyldigheter*

Översättningsfel, ska vara *Importmedlemsstaternas skyldigheter*. Artikel 52 ligger i avdelning V som avser import till unionen från tredjeländer.

I den engelska versionen står det:
“*Article 52*
Obligations of Member States of import”

Artikel 56 *Miljöriktig hantering*

Vi anser att det borde framgå vilka åtgärder som kan vidtas om en avfallstransport inte uppfyller kraven i denna artikel, att avfallet ska transporteras och hanteras utan fara för människors hälsa och på ett miljöriktigt sätt under hela transporten och under återvinningen och bortskaftet. En transport som till exempel läcker farliga ämnen eller substanser måste kunna stoppas på plats vid ett kontrollförfarande och tas omhand och inte tillåtas att köra vidare. Vi anser att det borde klargöras om transporten då ska bedömas som en olaglig transport enligt denna förordning och läggas till under artikel 3.25f eller är avsikten att detta ska hanteras av varje medlemsstat enligt deras egen lagstiftning.

Artikel 57 *Inspektioner*

Vi ser positivt på att artikel 57 ger tydliga instruktioner och mandat var inspektioner kan ske och vem som inspektionerna ska rikts mot.

Artikel 58 *Dokumentation och bevis*

58.2 Till kraven gällande skydd mot skador, bör även läggas till krav att föremål eller ämnen ska vara förpackat skyddat utifrån miljö- och hälsoaspekt, så att inget står och läcker eller dunstar farliga ämnen under transporten.

58.3 Om en organisatör för en gränsöverskridande avfallstransport av ett ämne eller föremål inte kan redovisa den dokumentation som krävs i form av ursprung, destination, funktion eller annan dokumentation som krävs enligt annan unionslagstiftning, får tillsynsmyndigheten konstatera att ämnet/föremålet är avfall. Ett återtag till avsändarlandet ska då inledas enligt artikel 24. Men i artikel 24 finns inte definierat vad som ska hända om transporten inte lämnat avsändarlandet, utan stoppats innan utförsel till annat medlemsland eller innan export ut ur unionen till tredjeland. Se vår kommenterar i artikel 24.

58.3 Tillsynsmyndigheten får konstatera att ett ämne/föremål är avfall om efterfrågade dokument inte lämnas in i tid eller de bevis och de uppgifter de har tillgång till är otillräckliga för att kunna dra någon slutsats. Problem uppstår om denna begagnade vara, trots avsaknad av dokumentation, är fullt fungerande och befinner sig i avsändarlandet, om utförseln eller exporten har stoppats innan den lämnat avsändarlandet. Som exempel kan vi ta en begagnad, men fungerande, TV-apparat som har inhandlas på secondhandaffär med kvitto. Secondhandaffären har inte utfört ett funktionstest enligt förordningens krav eller krav som ställs i enlighet med annan unionslagstiftning. Testförfarandet har heller inte dokumenterats, men det är fortfarande en fungerande TV-apparat. I avsaknad av efterfrågad dokumentation får tillsynsmyndigheter konstatera att TV-apparaten är avfall och att det är en olaglig transport. Länsstyrelsen anser att det behöver definieras vad som ska hända i avsändarlandet med en begagnad vara som fungerar men man inte kan uppvisa den dokumentation som krävs för en gränsöverskridande transport. Enligt avfallshierarkin vill man att produkter används under hela sin livslängd.

58.5 Här fastställs att myndigheter som deltar i inspektionen får begära in dokumentation för att säkerställa att återvinningen av informationspliktigt avfall sker på ett miljöriktigt sätt i enlighet med artikel 56. Här behöver man även hänvisa till att myndigheter som deltar i inspektionen får ta in dokumentation som även är knuten till artikel 43.6 om exportörernas skyldighet, som är en ny artikel som tillkommit i detta förslag. Artikel 50.4c i nu gällande förordning, har i detta förslag delats upp i två punkter 58.4 och 58.5 vilket gör det otydligt att man som tillsynsmyndighet får begära in all relevant dokumentation.

Artikel 59 *Inspektionsplaner*

Det som är nytt är att EU-kommissionen ska se över de inspektionsplaner som anmälts av medlemsstaterna och EU-kommissionen kan lämna rekommendationer om prioriteringar och samordning av inspektionerna. Länsstyrelsen är positiv till detta.

59.2c Informationen i inspektionsplanen bör omfattas av sekretess. Detta bör tydligt framgå av offentlighet- och sekretesslagen.

Artikel 62 *Tillsynsarbete mellan medlemsstaterna*

Här fastställs att medlemsstaterna ska samarbeta med varandra för att underlätta förebyggande och upptäckt av olagliga transporter. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att vi finns med i detta samarbete eftersom Länsstyrelsen har relevant information som efterfrågas om avfallstransporter, avfallsströmmar, aktörer och anläggningar. Vidare har Länsstyrelsen erfarenheter att dela med sig av inom ramen för efterlevnadskontroll och kunskaper om åtgärder som vidtagits i samband med efterlevdanskontroller. Länsstyrelsen har länge sett behov av att ha direktkontakt med tillsynsmyndigheter i andra medlemsländer för att tipsa om illegala avfallsströmmar från Sverige, men även behov av att samarbeta i enskilda ärenden.

Artikel 64–68 *Kommissionens åtgärder*

Artikel 64 till 68 ger EU-kommissionen rätt att utföra inspektioner i enskilda medlemsstater. Vi ser fördelar med förslaget Det är bra att EU-kommissionen får rätt att utföra inspektioner avseende framför allt transporter som påverkar flera medlemsstater eller som har allvarliga effekter på människors hälsa och/eller miljön. Regleringen innebär att EU-kommissionen får göra inspektioner, men den ger ingen rätt att besluta om några sanktioner mot någon enskild. Förfarandet är reglerat i förordningen.

Artikel 71 *Utnämning av behöriga myndigheter.*

Medlemsstaterna ska enligt denna artikel 71 utse en eller flera behöriga myndigheter som skall svara för tillämpningen av denna förordning. Den nuvarande förordningen ger samma möjligheter. Sverige har valt att endast anmäla Naturvårdsverket.

De fem länsstyrelserna som är tillsynsmyndigheter över denna förordning, ser behov av att länsstyrelserna anmäls som behörig myndighet till Kommissionen för de artiklar som rör tillsyn. Detta för att underlätta kontakten med andra tillsynsmyndigheter i enskilda ärenden men också för tips.

I flera artiklar som reglerar till vem tullkontoren ska vända sig till, om det upptäcker en olaglig avfallstransport, anges att det ska anmälas till behörig myndighet. Så står det även i nuvarande förordning. Här uppstår oklarheter då det är länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet enligt miljötillsynsförordningen, men inte är anmäld som behörig myndighet.

Bilaga VII/ Annex VII

Information som ska medfölja vid transport av avfall gällande informationspliktigt avfall.

Länsstyrelsen anser att följande tillägg bör göras i transportdokument enligt annex VII:

Det vore bra om transportdokument enligt annex VII har ett identitetsnummer för att kunna knuta den till aktuell transport vid pågående ärende, men också vid efterkontroll vid anläggning.

I ruta 5 är det önskvärt att registreringsnummer på lastbil och släp skrivs in för att öka spårbarheten, men också för att kunna identifiera vilket transportdokument som ska följa med vilken transport.

Ruta 7, flytta kryssrutan för "Laboratorium" så den hamnar på första raden, för att bli tydligare vad som avses.

Ruta 12, Vi uppfattar att detta är en felhänvisning till 4.3. I nuvarande förordning hänvisas detta till avfall för laboratorieanalys och då ska hänvisning i den nya förordningen vara till artikel 4.4

Förtydliga att alla transportörer ska finnas med på transportdokumentet innan transporter går.

Bilaga III

I del I, anges vid tillämpning av denna förordning ska följande gälla. Här har man under punkt (e) angett att Baselkonventionens kod B1110 inte ska gälla. Istället gäller (OECD)-koderna GC010 OCH GC020 i del II. Med borttagande av kod B1110 tappar man definitionen av koden som rörde *förfarandet förberedelser för återanvändning* med den nya koden. Viktigt att kommissionen reglera hur hantering av begagnade elektrisk och elektroniska varor för förfarandet *förberedelser för återanvändning*, ska hanteras gällande gränsöverskridande transporter. Ska de hanteras som anmälningsplikt avfall, informationspliktig eller som begagnad vara. Om begagnad vara, hur säkerställer man att inte illegal hantering sker av el-avfall? Det saknas även en R-kod för *förberedelser för återanvändning*.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av tillförordnade länsöverdirektören Magnus Petersson med handläggaren Rose-Marie Honkanen Nyman som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsjuristen Beatrice Udén rättsenheten och enhetschefen Åsa Wilske medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia

malin.johansson@regeringskansliet.se.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.