

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

malin.johansson@regeringskansliet.se

2021-03-09

Remissvar till EU kommissionens förslag till reviderad förordning om transporter av avfall COM (2021) 709

Miljödepartementet M2021/02353

Sammanfattning

Svensk Plaståtervinning välkomnar kommissionens förslag till reviderad förordning genom att anpassa reglerna för avfallstransporter inom EU samtidigt som illegala avfallstransporter försvåras. Vi uppskattar också att förordningen skall tillämpas likvärdigt i alla länder och regioner.

För att uppnå avsedda förenklingar krävs dock att administrationen verkligen blir effektivare. Den metod som kommissionen förordar är ett gemensamt digitalt informationssystem som skall innehålla samtliga transporter, även transporter av grönlistat avfall i enlighet med artikel 4(3) i förslaget. Systemet kan bli kraftfullt och användbart om det anpassas till användarnas behov, t.ex. mallar och förifylld information.

Utredningens förslag är att stora delar av förordningen skall träda i kraft omedelbart men att de krav som hänvisar till artikel 26, utbyte av elektronisk dokumentation, skall träda i kraft två år efter i krafttagandet av den nya förordningen (EEA 57). Delar av nuvarande förordning för gränsöverskridande avfallstransporter, EU 1013/2006, kommer att vara tillämplig under perioden. Dock är det otydligt i förordningen vilka delar av artikel 18, General information requirements, som verkligen kommer att vara giltiga från start och vilka delar som kommer att hanteras på samma sätt som idag. Skulle det arbetssätt som beskrivs i artikeln att gälla från den dag den nya förordningen träder i kraft, kommer detta att medföra avsevärd ökad byråkrati både hos oss som sorterare, våra återvinningsmottagare, transportörer och hos de myndigheter som berörs av varje enskild transport.

För att minska klimatutsläppen använder vi oss av multimodala transporter, d.v.s. transporter där godset byter transportslag på sin väg till mottagaren. Fördelen med de multimodala transporterna är flera, men en tydlig vinst är att mängden CO₂ utsläpp från transporter minskar. När transporterna flyttas från väg till tåg eller båt minskar dessutom belastningen på vägnätet och det krävs färre dragbilar och chaufförer. Det är viktigt att vi även i framtiden har möjligheten att använda multimodala transporter för att uppnå våra egna CO₂ mål och i längden även EU:s mål inom området.

Den nya förordningen måste tillåta multimodala transporter i praktiken och inte bara i teorin. Artikel 18 är även i detta fall otydlig med vad som krävs och hur informationsflödet skall fungera. Bl.a.

föreskrivs att annex VII skall färdigställas ett dygn innan leveransen påbörjas vilket i dag inte möjligt för intermodala transporter. Alternativet är att transportera godset på landsväg till destinationen, vilket resulterar i ökande CO₂ utsläpp jämfört med idag.

Transporter av avfall som åtföljs av viss information (Artikel 18)

För att möjliggöra ett cirkulärt flöde av plastförpackningar krävs att material för återvinning enkelt kan transporteras mellan olika platser inom EU. Nuvarande förordning tillåter grönlistat avfall, rena sorterade plastsorter, att flöda inom EU med informationsplikt, d.v.s. information i enlighet med annex VII till direktiv EU1013/2006. Hanteringen är idag helt manuell och ställer krav på noggrannhet hos den som arrangerar transporten och vid hantering i hela leveranskedjan fram till mottagaren. Dokumentationen följer fysiskt med transporten och om godset överlämnas till en ny transportör fyller denne i dokumentet vid mottagandet.

Syftet med den uppdaterade förordningen är att förenkla hanteringen av annex VII genom att den görs elektronisk. Risker för att information försvinner på vägen minskar samtidigt som den är lätt tillgänglig för berörda myndigheter. Förordningen förskriver också att den elektroniska hanteringen skall införas två år efter införandet av förordningen. Artikel 18 är skriven utifrån att ett system för elektroniskt dokumentutbyte finns på plats. Dock är det inte alltid tydligt att det faktiskt är så att artikel 18 i sin helhet täcks upp av punkt 57 (EEA).

Skulle den beskrivna hanteringen användas men med pappersbaserad dokumentation blir administrationen tung då samtliga dokument behöver skannas och skickas in vid upprepade tillfällen för varje enskild transport och till berörda myndigheter i flera länder. Vid sena förändringar behöver myndigheterna återigen kontaktas för att korrigera tidigare uppgiven information. Vi räknar med att detta kommer att sysselsätta en person på heltid samt fördyrande kostnader för transporter då den administrativa bördan också ökar för transportbolagen.

Vidare har hanteringen av grönlistat avfall (artikel 4(3)) stora likheter med hanteringen av information vid förhandsgodkännande av transporter (artikel 4(1) och 4(2)). Den arbetsgång som beskrivs är administrativt betydligt tyngre än dagens process för grönlistat avfall, även om ett elektroniskt system används.

Svensk Plaståtervinnings transporter sker ofta till samma destinationer och med liknande last. Det möjliggör för oss att ha mallar, där vi precis innan leverans kompletterar med transportör, fraktväg, vikt, datum samt signatur. Utöver minskad arbetsmängd säkerställer mallarna också att informationen är korrekt vid varje leverans eftersom en stor del av informationen inte förändras. Ett elektroniskt system bör ha möjlighet att skapa mallar för att underlätta och snabba på det administrativa arbetet samt minska risken för att fel uppkommer.

Svensk Plaståtervinning föreslår därför följande:

1. De krav som är uppsatta under artikel 18 skall tillämpas då ett elektroniskt system finns på plats och används i hela Europa. Fram till dess skall nuvarande system i enlighet med EU1013/2006 användas
2. Det elektroniska systemet skall möjliggöra att mallar och förifyllda fält används för att minska risken för fel.

Tidpunkt för inskickande av information, Artikel 18(2) och multimodala transporter

I artikel 18(2) föreskrivs att relevant information i enlighet Annex VII skall skickas elektroniskt senast en dag före transporten avgår. Beskrivningen av hur Annex VII skall fyllas i är mycket kortfattad och det är möjligt att tolka begreppet "relevant information". Ett av den nya förordningens syften är att den skall tolkas på samma sätt inom hela EU. När förordningen är så otydlig som den är i detta fall riskerar vi att återigen hamna i en situation där enskilda myndigheter och till och med tjänstemän gör egna tolkningar av begreppet "relevant information".

Svensk Plaståtervinning har tecknat avtal med några större transportföretag för gränsöverskridande avfallstransporter. Transportföretagen har egna trailers men sällan egna dragbilar och chaufförer, de nyttjar i stället undertransportörer och deras fordonspark. Det är dock vår avtalspart som har ansvar för att säkerställa att undertransportörerna lever upp till lagstiftningen innan de bokas.

Vi meddelar idag vår transportör (avtalspart) varje månad hur många transporter vi önskar per vecka och destination. Varje vecka har vi och transportören en gemensam planering som inkluderar lastningstid, destination och material som skall transporteras. Vi har alltså i god tid en tillgänglig planering över samtliga transporter. Men Europa har idag transportbrist och det är ofta inte känt vilka undertransportörer som vår avtalspart kommer att använda sig av förrän i bästa fall nästkommande dag, ofta samma dag som transporten avgår. Det kan också uppstå störningar, t.ex. tekniska problem på färjor, väglag eller annat som är utanför både vår och våra transportörers kontroll som omöjliggör fullständig planering. Förändringarna medför att vi kan få byta undertransportör, lastningstid eller fraktväg. I ett elektroniskt system kan vi naturligtvis förändra dessa löpande men det ökar vår arbetsbörda. I dag färdigställer vi annex VII med de sista detaljerna, strax innan lastning när vi har säkerställt att den tilltänkta undertransportören har samtliga nödvändiga tillstånd samt fått klarhet i den rutt som transporten kommer att ta.

För att minska klimatutsläppen använder vi multimodala transporter, d.v.s. transporter där godset byter transportslag på sin väg till mottagaren. Godset lastas på en trailer som en dragbil tar till en järnvägspunkt eller färjeterminal. Därefter lyfts trailern ombord på ett tåg eller dras ombord på en färja, dragbilen följer inte med. Då färjan eller tåget kommit fram till sin destination lastas trailern av och en ny dragbil möter upp för att transportera godset till mottagaren.

En fördel med multimodala transporter är att de minskar mängden CO₂ utsläpp jämfört med konventionella vägtransporter. För år 2021 har Svensk Plaståtervinnings intermodala transporter med färja mer än 40% lägre CO₂ utsläpp jämfört med konventionella vägtransporter. Om godset transporteras på tåg inom Sverige reduceras utsläppen ytterligare.¹

Ytterligare en fördel är att de multimodala transporterna kräver färre dragbilar och chaufförer eftersom dessa inte följer med transporten hela vägen till destinationen. I dag har Europa stor brist på lastbilschaufförer och om de multimodala transporterna inte går att genomföra ökar kostnaderna ytterligare och det blir ännu svårare att planera transporterna i god tid.

Transporten med tåg eller färja tar ca fyra dagar och det är oftast inte känt vem som kör sista sträckan till mottagaren då godset lämnar Svensk Plaståtervinning. De krav som ställs i fotnot 2 till Annex VII "Provide information for all concerned shipments" är i praktiken omöjlig då multimodala transporter används.

Svensk Plaståtervinning föreslår därför följande:

1. Kravet att skicka in "relevant" information i enlighet med Annex VII bör förtydligas och inkludera enbart information som är känd i god tid innan leverans. (Ruta 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10 i enlighet med annex VII samt preliminär information gällande vikt (ruta 3) och transportdatum (Ruta 4).)
2. Tillåt komplettering av undertransportör 5a i samband med leverans
3. Tillåt komplettering av undertransportörer i samband med att de övertar transporten (5b och 5c)
4. Komplettera med ett fält som innehåller information om den transportör som ansvarar för transporten i sin helhet och som innehar avtal med transportbeställaren.
5. Teoretiskt kan fler än tre undertransportörer vara inblandad i en multimodal transport vilket är det maximala antalet enligt blanketten i Annex VII (Ruta 5a-5c). Möjliggör för fler transportörer

Om Svensk Plaståtervinning i Motala AB

Svensk Plaståtervinning är ett icke-vinstutdelande företag som erbjuder ett rikstäckande system för insamling och återvinning av plastförpackningar i Sverige för verksamheter med producentansvar.

Svensk Plaståtervinning driver redan Europas effektivaste anläggning för sortering, och 2023 planeras första etappen av den nya anläggning Site Zero stå klar - världens största och modernaste anläggning för plaståtervinning. Med innovativ teknologi och fördubblad kapacitet skapar Site Zero förutsättningar att återvinna alla våra producentkunders plastförpackningar och möjliggör cirkulära plastflöden - utan negativ klimatpåverkan.

Företaget ägs av Plastbranschens Informationsråd, Dagligleverantörernas Förbund, Svensk Handel och Svensk Dagligvaruhandel. Tillsammans med de tre övriga materialbolagen (Metallkretsen, Returkartong och Svensk Glasåtervinning) äger Svensk Plaståtervinning FTI (Förpackningsinsamlingen AB) samt Svenskt Producentansvar AB. Huvudkontoret och återvinningsanläggningen ligger i Motala och har 80 anställda.

Som ovan

Karin Petersson

Svensk Plaståtervinning i Motala AB

Chief Operating Officer

ⁱ DATA SPÅ 2021: Beräkningar baserade på NTM calc samt uppgiven information från transportörer. NTM calc: Genomsnittligt tåg i Europa 15,5 gram CO₂/ton km, tåg i Sverige 0,3 gram CO₂/ton km, sjötransport 11 gram CO₂/ton km, vägtransport 42 CO₂/ton km. Leverantörsinformation för kombinerad väg-sjötransport 24 gram CO₂/ton km