

Yttrande över remiss om *Förslag till författnings- ändringar till följd av revideringen av EU:s avfallstransportförordning*

Återvinningsindustrierna är branschorganisationen som företräder de privata återvinningsföretagen med en omsättning på 36 miljarder kronor och drygt 10 000 anställda i anläggningar över hela landet. Våra medlemmar står för återvinning av både kommunalt och icke-kommunalt avfall.

Sammanfattning

Återvinningsindustrierna välkomnar att implementeringen av EU:s reviderade avfallstransportförordning nu genomförs. Däremot ser vi stora problem med förslagen om att införliva principen om närhet och självförsörjning.

Vi avstyrker Naturvårdsverkets förslag om att avfall inte ska transporteras ut från Sverige eller in till Sverige för bortskaffande eller deponering, om det riskerar att medföra att bortskaffandet av avfall som uppkommit i Sverige förhindras eller fördröjs samt om det inte sker inom ramen för en nordisk överenskommelse. Återvinningsindustrierna anser att dessa förslag innebär särreglering och överimplementering av EU-lagstiftning vilket kan medföra handelshinder och konkurrensnackdelar för svenska återvinningsföretag. Dessutom anser vi att Sverige har fortsatt god deponikapacitet samtidigt som våra medlemmar kan erbjuda specialiserade miljötekniktjänster för EU-länder som inte har den möjligheten idag. Ett förhinderande av avfallstransporter, som Naturvårdsverkets förslag innebär, riskerar därför att försvåra möjligheterna till en miljömässigt korrekt hantering av avfall.

Vi avstyrker även förslaget om att införa en ny avgift för ändringar i en redan godkänd anmälan. Avfallstransporter drabbas ofta av oförutsedda händelser bortom exportörens/importörens kontroll, som t.ex. att en kapten på ett fartyg byter rutt för att spara tid eller bränsle. Förslaget riskerar därför att leda till ökad administrativ börda samt ökade kostnader för återvinningsföretag, vilket är något som myndigheten istället bör hantera genom effektivt budgeterade medel.

Andra viktiga punkter som vi vill belysa i remissvaret är bl.a. att det bör finnas ett motkrav på myndigheten för att säkerställa kortare handläggningstider vid notifikationer för avfallstransporter samt att utvecklingen av det kommande digitala systemet bör ske inom ramen för statligt budgeterade medel istället för att belägga den kostnaden på återvinningsaktörer. Därutöver finns det en del otydligheter gällande definition och bevisbörda kopplat till '*risk för förhindrande eller fördröjning*'.

Utöver de detaljerade synpunkterna som framförs i detta remissvar så har vi inga invändningar på resterande förslag som implementerar de EU-gemensamma bestämmelserna.

Generella synpunkter

En välfungerande handel med avfall inom och mellan länder är viktig för att nå ökad resurseffektivitet. Gränsöverskridande avfallstransporter är också avgörande för en effektiv återvinning av material i Europa. Detta gäller särskilt för återvinningen av komplexa material, som t.ex. vindturbinblad, och där det inte blir lönsamt om alla EU:s medlemsstater ska investera i samma återvinningstekniker.

Långa handläggningstider hämmar återvinning

Ett grundläggande problem som kvarstår när EU:s reviderade avfallstransportförordning implementerats är att många svenska företag drabbas av långa handläggningstider hos Naturvårdsverket när avfall ska transporteras in och ut ur landet. Det kan ta uppemot 8 månader från att en ansökan lämnats in till dess att återvinningsföretaget har fått ett godkänt tillstånd för en transport. Från återvinningsbranschen i Sverige hör vi dessutom klagomål från våra nordiska grannländer om att Naturvårdsverkets begränsade resurser även hämmar deras företag.

Riskerna med långa handläggningstider för notifikationer är bl.a. att kontrakt med kunder eller leverantörer bryts, att företagen går miste om intäkter, behöver säga nej till nya affärer, eller att våra svenska återvinningsföretag behöver betala höga summor i böter för att de inte kan leverera material till kund enligt avtal. Om ingen transport av avfall sker så sker inte heller någon återvinning, och våra resurser riskerar att gå till förbränning eller till och med dumpas illegalt, istället för att de används.

För att genomföra Avfallstransportförordningen på ett effektivt vis är det därför helt avgörande att regeringen tillsätter utökade resurser för handläggningen av gränsöverskridande avfallstransporter hos Naturvårdsverket.

Vikten av harmoniserad tillämpning och EoW-kriterier

Ytterligare grundproblematik som försvårar för gränsöverskridande avfallstransporter är att EU-lagstiftning implementeras på olika vis inom EU. Ett konkret exempel är hur kriterierna för när avfall ska klassas som farligt avfall respektive icke-farligt avfall bedöms olika. Det kan handla om situationer där Sverige har en strängare tolkning än mottagarlandet/avsändarlandet. Detta leder till att vissa typer av avfallstransporter begränsas från att skickas till/från Sverige, medan det inte utgör några problem mellan andra EU-länder. Svenska företag ges därför konkurrensnackdelar på EU:s inre marknad, vilket missgynnar den cirkulära ekonomin och riskerar att försvåra möjligheterna till en miljömässigt korrekt hantering av avfall.

Regeringen bör verka för att Kommissionen skyndsamt lägger fram s.k. End-of-waste-kriterier för när avfall upphör att vara avfall samt verka för att Kommissionen tar ett större helhetsgrepp för marknadskontroll och likvärdig efterlevnad av EU-lagstiftning. På så vis kan möjligheterna till rättvis konkurrens och ökad cirkularitet förbättras.

Detaljerade synpunkter

Införlivandet av principen om närhet och självförsörjning

Tillräckliga krav utan behov av överimplementering

I artikel 11 till EU:s avfallstransportförordning ställs det upp strikta krav på den som önskar sända avfall till andra länder för bortskaffande. Dessa innebär att anmälaren måste kunna visa att avfallet inte kan återvinnas på ett tekniskt genomförbart eller ekonomiskt hållbart sätt eller att det enligt lagstiftningen finns en skyldighet att bortskaffa avfallet, att avfallet inte kan återvinnas på ett tekniskt genomförbart eller ekonomiskt hållbart sätt i det land där det genererades samt att det planerade bortskaffandet eller transporten lever upp till avfallshierarkins bestämmelser och principerna om närhet och självförsörjning. Samtliga krav måste vara uppfyllda för att transporten skall vara tillåten.

Trots dessa mycket snäva förutsättningar föreslår Naturvårdsverket att det ska förtydligas i lagstiftning att avfall inte ska transporteras ut från Sverige eller in till Sverige för bortskaffande, om det riskerar att medföra att bortskaffandet av avfall som uppkommit i Sverige förhindras eller fördröjs m.m. Ytterligare ett förslag handlar om att avfall inte ska vara tillåtet att föra in till Sverige eller ut från Sverige för deponering om det inte sker inom ramen för en nordisk överenskommelse. Återvinningsindustrierna avstyrker dessa förslag och anser att de båda innebär en överimplementering av EU-förordningen till svensk lagstiftning samt lämnar stort utrymme för godtycklig bedömning.

Återvinningsindustrierna anser att det saknas en konsekvensanalys till förslaget om hur närhets- och självförsörjningsprincipen ska föras in i svensk lagstiftning, särskilt eftersom det redan finns bestämmelser genom EU-förordningen. Vi är också tveksamma till att Naturvårdsverkets förslag är förenliga med EU-rätten, särskilt med fokus på fri rörlighet och proportionalitetsprincipen.

Särreglering innebär konkurrensnackdelar

Återvinningsindustrierna anser att det är viktigt att EU-lagstiftning, och särskilt förordningar, tillämpas enhetligt och harmoniserat i alla EU:s medlemsstater. En särreglering av lagstiftning, där Naturvårdsverket i det här fallet vill vara mer restriktiv än vad förordningen kräver, kan medföra handelshinder och konkurrensnackdelar samt vara mer betungande för svenska företag jämfört med jämförbara europeiska konkurrenter.

Deponikapacitet och specialiserade miljötekniktjänster

Naturvårdsverket skriver att den svenska kapaciteten för deponi är god, men att kapaciteten kan behöva höjas vid eventuellt beredskapsläge. Vi på Återvinningsindustrierna håller med bilden om att deponikapaciteten i Sverige är god, särskilt med beaktande av Sverige som helhet och anser därför inte att det finns tillräckliga grunder till varför Naturvårdsverket lämnar dessa förslag. Under ett räkenskapsår kan siffror fluktuera beroende på mängder som genereras, och det kan även variera mellan regioner. Men i Sverige som helhet bedömer vi inte att det finns risk för oro. Vi har även medlemmar som har möjlighet att söka utökade tillstånd vid behov.

Därutöver har vi medlemmar som har specialiserade miljötekniktjänster och som därför kan omhänderta avfall som få andra länder klarar av. Ett försvårande av den fria rörligheten för handeln med avfall kan innebära ett försvårande för EU:s gemensamma måluppfyllelse om materialåtervinning. Det kan också innebära försämrat miljöskydd och ökad risk för att avfall hanteras och transporteras illegalt. Att ingå avtal om avfallstransporter bör kunna ske med alla EU-länder och inte enbart genom en nordisk överenskommelse.

Otydliga kriterier och risk för godtycklighet

I övrigt framgår det inte enligt förslaget vilka kriterier som ska gälla för vad som menas med förhinder eller fördröjning. Vi undrar t.ex. när Sveriges egen avfallshantering ska anses nå s.k. full kapacitet och därför inte kunna exportera/importera ytterligare avfall?

Återvinningsindustrierna önskar att detta tydliggörs om man avser att gå vidare med förslagen.

Om regeringen trots allt går vidare med förslagen så önskar vi samtidigt att det inte kommer innebära en ökad administrativ eller finansiell börda för företagen när export/import av avfall väl ska ske. Enligt förslaget ska myndigheter i Sverige ansvara för att principerna om närhet och självförsörjning upprätthålls. Vi anser dock att det är otydligt hur bedömningen ska göras. För vår bransch är det väldigt viktigt att det inte kommer åläggas på företagen att utföra omfattande och kostsamma utredningar för att bevisa att det t.ex. *'inte innebär risk för förhinder eller fördröjning'*. Det bör finnas tydliga och enkla kriterier att förhålla sig till som anmälare inför en avfallstransport, och dessa bedömningar bör inte heller leda till ytterligare förlängda handläggningstider hos Naturvårdsverket.

Avgiftsändringar

Återvinningsindustrierna har inga synpunkter på avgifternas storlek. I förslaget framgår det dock att avgifterna bör differentieras beroende på omfattningsgrad av anmälan för transport, vad för typ av avfallstransport som avses samt om det rör en eller flera avfallstransporter eftersom det anses att handläggningstiderna för dessa ärenden skiljer sig åt.

För återvinningsbranschen är det viktigt att handläggningstiderna förkortas för alla typer av anmälningsärenden för avfallstransporter. Trots att det ska ta högst 30 dagar för Naturvårdsverket att handlägga en notifikation, så kan det ta upp emot 8 månader i dagsläget. Vi föreslår därför att när det gäller ärenden som inte omfattas av det s.k. tysta godkännandet så bör det finnas ett tydligt motkrav på myndigheten att handlägga ärenden inom en viss tid. Om myndigheten inte klarar detta så bör anmälaren erbjudas en kompensation på avgiften.

Gällande förslaget om att införa en ny avgift för ändringar i en redan godkänd anmälan så riskerar det att leda till ökad administrativ börda samt ökade kostnader för företagen. Det sker ofta oförutsedda händelser vid en avfallstransport som inte är beroende av exportör/importör eller dess handlingar, och som exportören/importören inte vill vara med om och därför ansöker om en ändring. Oförutsedda händelser kan t.ex. handla om att hamnar dirigerar om en avfallstransport på grund av bristande mottagningsmöjligheter, att aktuellt rederi byter fartyg på grund av maskinhaveri, att fartygskaptenen byter rutt för att spara tid eller bränsle, att en trafikolycka sker, eller att väder och vind förhindrar en transport. Utöver detta så väntas ett digitalt system för handläggning av notifikationer. Vi vet ännu inte vad som kommer att ingå i det systemet, men eventuellt skulle ändringar kunna anmälas där vilket skulle minska den administrativa bördan. Återvinningsindustrierna avstyrker därför förslaget som skulle innebära att oförutsedda händelser ligger till grund för en ytterligare avgift. Istället bör Naturvårdsverket ges utökade resurser för att kunna hantera dessa oförutsedda anmälningsändringar på ett effektivt sätt.

Därutöver motsätter vi oss förslaget om ökad kostnadstäckning för att utveckla digitala system. Det är inte rimligt att företagen ska stå för myndigheters kostnader att ta fram interna digitala system för notifikationer. Detta gäller särskilt eftersom det enligt kraven i Avfallstransportförordningen är valbart med ett nationellt system. Sverige skulle alltså likväl kunna låta företag anmäla notifikationer direkt i det europeiska centrala systemet. Om det ska

vara ett nationellt system som är interoperabelt med det centrala systemet så bör de digitala lösningarna utvecklas inom ramen för statligt budgeterade medel.

Ansvaret för tillsyn

Återvinningsindustrierna delar bilden av att det finns behov av att utföra ändringar på tillsynsområdet, bl.a. gällande tillsynsansvar och dess syfte och roll. Vi välkomnar därför en ev. kommande översyn kopplat till tillsynsfrågor, och deltar gärna i en kommande dialog om detta.

Uppgifter för avfallsstatistik

Naturvårdsverket föreslår att de uppgifter som rapporteras enligt Avfallstransportförordningen ska få användas till avfallsstatistik. Vi vill framhålla att det är viktigt att sekretess av inlämnade uppgifter säkerställs, då det är avgörande för en fungerande återvinningsmarknad. Information om insamlade mängder och volymer av material kan vara mycket konkurrenskänslig information, och information kring flöden kan störa konkurrensen på marknaden för återvinningsaktörer. Vi anser därför att dessa uppgifter måste aggregeras hos myndigheten, och får inte offentliggöras i sin helhet till allmänheten.

Stockholm den 14 november 2025

Linnea Steen

Miljöpolicychef, Återvinningsindustrierna