

Klimat- och näringslivsdepartementet

Remissvar till

”Remiss av Naturvårdsverkets skrivelse - förslag till
författningsändringar till följd av revidering av EU:s
avfallstransportförordning”

KN2025/01589

Bakgrund

Gullspångs kommun har av Klimat- och näringsdepartementet mottagit ”remiss av Naturvårdsverkets skrivelse - förslag till författningsändringar till följd av revidering av EU:s avfallstransportförordning”. (KN2025/01589).

Gullspångs kommun har överlämnat remisen till kommunalförbundet Avfall & Återvinnings Skaraborg (A&ÅS) för besvarande. A&ÅS är den kommunala organisation som har det kommunala renhållningsansvaret i 13 av 15 kommuner i Skaraborg, däribland Gullspångs kommun. A&ÅS har inhämtat Miljöenheten för Gullspångs kommuns synpunkter och infogat dessa i detta remissvar.

Om remissen

Naturvårdsverket har ett uppdrag att analysera och föreslå författningsförändringar med anledningen av EU:s nya avfallstransportförordning. Förordningen trädde i kraft 20 maj 2024 och gäller direkt i samtliga medlemsländer, och därmed även Sverige. Den reviderade

förordningen tillämpas i huvudsak från och med 21 maj 2026.

Avfallstransportförordningen reglerar bland annat gränsöverskridande avfallstransporter. Förändringarna innebär bland annat ett ökat fokus på och insatser för att stävja illegala avfallstransporter. Sverige är nettoimportör av avfall som kräver anmälan sker gränsöverskridande, sådant avfall utgör hushållsavfall, blandade fraktioner av avfall och farligt avfall. När det gäller farligt avfall är det främst asbest som tas emot från annat land för deponering i Sverige. Sverige exporterar även avfall för omhändertagande i annat land. Ett av de stora avfallsslagen utgör avfall från rökgasreningsprocesser (t.ex. flygaska) från avfallsförbränning (ca hälften av de årligt uppkomna mängderna tas idag om hand i Norge).

Övergripande kommentarer

Det finns utrymme för att utveckla och förtydliga hur tillsyn ska ske. Enligt förslaget så skall i stort sett all tillsyn ske av de fem utpekade Länsstyrelserna och Naturvårdsverket, men tillsynen för pågående nationella avfallstransporter ligger idag på kommunen enligt Naturvårdsverket själva. Det är därför rimligt att antaga att kommunerna även fortsättningsvis kommer att ha ett visst mått av tillsyn. Ett förtydligande kring delegationer över olika sorters tillsyn där man även tar hänsyn till den nuvarande och framtida kommunala tillsynen kring avfallstransporter, samt reglering av avgifter för detta skulle underlätta för samtliga tillsynsmyndigheter samt verksamhetsutövare.

Regelverket behöver vara utformat och tillämpas så att det stävjar miljöskadligt omhändertagande i annat land samtidigt som det ska främja ett miljöriktigt omhändertagande. Gränsdragningsproblematiken mellan avfall och varor som skickas utomlands för återbruk har beskrivits i rapporten. Vi kan se att det finns ytterligare en gränsdragningsproblematik, den av transport av produkter som tidigare utgjorde avfall men som via återvinningsförfarande åter blivit en produkt. Transport till annat land för återbruk och resurser från tidigare avfall är transporter som bör främjas. Vad gäller resurser från tidigare avfall behöver de i ett samhälle med cirkulära system utgöra råvaror till nya produkter och

behöver därmed nå de tillverkande anläggningarna som både kan vara inom och utom EU.

Den mest miljöriktiga omhändertagandemetoden av enskilda avfallsslag bör tillämpas. De naturliga förutsättningarna såsom tex salthalt i vatten, vad för berggrund och jordarter som finns samt andra naturliga och geologiska förutsättningarna kan innebära att det mest miljöriktiga omhändertagandet sker i ett annat land än där det uppstår. Regelverket och tillämpningen av densamma bör inte utformas på sådant sätt som omöjliggör för ett omhändertagande i annat land om det är det bästa utifrån miljöhänsyn.

Naturvårdverket har bedömt att det, i nuläget, inte bör ställas krav enligt närhetsprincipen i svensk lagstiftning. Kravet bedöms i praktiken vara uppfyllt då långväga transporter inom Sverige redan undviks så långt som möjligt av kostnads- och miljöskäl. Bedömningen delas. Införande av sådant krav kan även, för offentliga aktörer, skapa konflikter med lagen om offentlig upphandling (LOU), vilket är ett annan EU-gemensam lagstiftning och som kommuner och andra offentliga verksamheter har att följa.

Kommentarer på Förslag till förordning (2025:xx) om ändringar i avfallsförordningen (2020:614)

8 kap § 2c

”En myndighet som enligt 2 kap. 28 a § miljötillsynsförordningen (2011:13) har tillsynsansvar för sådana transporter av avfall som regleras i förordning (EU) nr 2024/1157 ska senast den 31 maj varje år till Naturvårdsverket lämna uppgifter relaterade till myndighetens verksamhet om inspektioner och olagliga transporter som efterfrågas i bilaga XI till den förordningen.”

Vi antar att det är verksamhet för året före som ska redovisas senast 31 maj året därpå. Eller avses innevarande år eller sedan den senaste inrapporteringen? Förtydligande behövs för vilken tidsperiod de inlämnade uppgifterna avser.

8 kap § 15 andra stycket

"Import eller införsel av avfall till Sverige för deponering (D1, D5) är förbjuden trots bestämmelserna i första stycket, om den inte sker i enlighet med överenskommelser om avfallshanteringssamarbete mellan de nordiska länderna."

Innebär överenskommelser om avfallsamarbete mellan de nordiska länderna endast överenskommelse mellan de olika nordiska staterna eller omfattas även privata organisationer kan få importera för deponering? Miljöenheten tänker på t.ex. på internationella bolag som PreZero, Remondis, Stena mfl eller om olika privatägda avfallsbolag i de nordiska länderna börjar samarbeta. Räknas detta då som avfallshanteringssamarbete? Läser man förarbetet så verkar det vara på statlig nivå, men det är inte helt tydligt i lagförslaget.

7 kap 9 § första stycket

"Avgift ska i de fall som anges i denna paragraf betalas för Naturvårdsverkets prövning i ärenden gällande transport av avfall enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2024/1157 om transport av avfall För avgiftens storlek gäller bestämmelserna i 10 § avgifts"

Saknas en punkt mellan avfall och För avgiftens storlek. Det finns även två punkt nummer 3. Se bild till höger.

2. i ett ärende gällande en anmälan av transport av avfall till återvinning enligt artikel 5 i förordning (EU) 2024/1157 som, i enlighet med artikel 13 i samma förordning, omfattar flera transporter av avfall till återvinning (generell anmälan), ska avgiften motsvara avgiftsklass 7,
3. i ett ärende gällande en anmälan av transport av avfall till bortskaffande enligt artikel 5 i förordning (EU) 2024/1157 ska avgiften motsvara avgiftsklass 8,
3. i ett ärende gällande en meddelad ändring av en godkänd transport av avfall enligt artikel 17.1 i förordning (EU) nr 2024/1157, där det enligt artikel 17.2 samma förordning överenskommit att det inte krävs en ny anmälan, ska avgiften motsvara avgiftsklass 3, och