

Naturvårdsverket
registrator@naturvardsverket.se

Yttrande över Naturvårdsverkets förslag till föreskrifter om transport av avfall, dnr NV-08781-19

Återvinningsindustrierna, ÅI, är en branschförening som företräder de privata återvinningsföretagen med en omsättning på 20 miljarder kronor och drygt 6 000 anställda. Medlemsföretagen hanterar årligen drygt 12 miljoner ton avfall och återvinningsbart material, varav ca 60 % återvinns till nya råvaror.

Sammanfattning - ÅI:s förslag på ändringar/tillägg i föreskriften

ÅI föreslår att:

För att tydliggöra vem som ska upprätta transportdokument och ansvara för innehållet anser ÅI att följande ändringar/tillägg måste göras, **fetmarkerad**, i Naturvårdsverkets förslag:

6 § I 6 kap. 19 § avfallsförordningen (2020:614) anges att transporter av farligt avfall inom Sverige ska åtföljas av ett transportdokument och vilka uppgifter dokumentet ska innehålla. **Ansvaret för att upprätta transportdokument åligger lämnaren och transportören ska kontrollera att alla uppgifterna finns med enligt denna författning. I de fall uppgift om lämnare är okänd 8 §, åligger det transportören ensam att upprätta transportdokument.**

7 § I ett transportdokument som ska upprättas enligt 6 kap. 19 § avfallsförordningen (2020:614) ska uppgift om

1. avfallstyp anges med den avfallskod i bilaga 3 till avfallsförordningen som bäst beskriver avfallet, utifrån den klassificering av avfallet som ska göras i enlighet med 2 kap. avfallsförordningen.
2. transportör, lämnare och mottagare, när sådana finns, anges med namn, postadress och person- eller organisationsnummer eller, om sådant inte finns, verksamhetsutövarens nationella eller europeiska skatteregistreringsnummer,
3. datum anges för när transporten påbörjas, och
4. plats anges med adress eller, om sådan inte kan anges, koordinater.
5. **Avfallsmängd i kilogram, uppgifter om avfallsmängd får grundas på uppskattningar och erfarenheter vad sådana emballage/transporter normalt innehåller.**

Vidare föreslår ÅI att:

En paragraf med följande lydelse införs i föreskriften:

Undantag från tillstånds- och anmälningsplikt

X § Undantag från tillstånds- och anmälningsplikt enligt 5 kap. 7 § avfallsförordningen (2020:416) gäller för transporter på fartyg som sker enligt EU-förordning nr 1013/2006 om transporter av avfall.

1. Bakgrund

I den nya avfallsförordningen (2020:614) som trädde i kraft den 1 augusti 2020 har det genomförts vissa förändringar i reglerna kring när och av vem ett transportdokument ska upprättas och vilka uppgifter det ska innehålla. Bestämmelserna finns i avfallsförordningens 6 kap 19 §. Enligt 6 kap 20 § avfallsförordningen får Naturvårdsverket meddela ytterligare föreskrifter om hur transportföreskrifter enligt 19 § ska utformas och hanteras. Nu har Naturvårdsverket kommit med ett förslag på ny författningssamling gällande transport av avfall med medföljande konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen redovisar bland annat följande: Det grundläggande kravet är att ett transportdokument ska medfölja alla transporter av farligt avfall. Ansvar för att upprätta transportdokument åligger antingen lämnaren och transportören gemensamt eller transportören ensam. Det innebär att det huvudsakliga ansvaret för att säkerställa och upprätta transportdokumentet kommer att ligga på transportören då de gemensamt med lämnaren eller själva ska upprätta transportdokumentet. I förslaget föreslås även i vilka fall avfallstransporter får utföras utan tillstånd eller efter en anmälan.

2. Vår motivering gällande ansvarig att upprätta transportdokumentet

Förslaget att förskjuta ansvaret från avfallslämnaren till transportören för upprättandet och innehållet i ett transportdokument stöter på en rättsosäkerhet vad gäller ansvar för uppgiften om avfallskod. Avfallsförordningen kap 2 håller avfallsinnehavaren ansvarig för att tilldela avfallet en avfallskod, medan vid upprättande av transportdokument hålls transportören ansvarig för innehållet i transportdokumentet.

När det gäller konsekvensutrednings formulering på sidan 16 " Ansvar för att upprätta transportdokument åligger antingen lämnaren och transportören gemensamt eller transportören ensam." Enligt 2 kapitlet 1 § så är avfallsinnehavaren skyldig att bestämma avfallskoden (klassificering) medans det enligt 6 kapitlet 19 § är det ett delat ansvar eller transportörens ansvar att upprätta transportdokumentet med dess innehåll (varav avfallskod innefattas).

ÅI anser att:

Vi bedömer att det hade varit bättre om det i 6 § hade stått: " Ansvar för att upprätta transportdokument åligger lämnaren och transportören ska kontrollera att alla uppgifterna finns med enligt denna författning. I de fall uppgift om lämnare är okänd 8 §, åligger det transportören ensam att upprätta transportdokument".

Om detta inte är genomförbart så behövs ett tillägg göras i 7 § 1, som då får följande lydelse:

1. avfallstyp anges med den avfallskod i bilaga 3 till avfallsförordningen som bäst beskriver avfallet, utifrån den klassificering av avfallet som ska göras i enlighet med 2 kap. avfallsförordningen. **Uppgifter om avfallstyp får dock grundas på tillgänglig kunskap och bedömningar, beroende på förutsättningarna i det enskilda fallet.**

3. Vår motivering gällande uppskattad mängd i transportdokumentet

Det är vanligt att det saknas säkerställd vikt eller en våg att väga avfallet på i samband med att transportdokument ska upprättas. Vikten i transportdokumentet måste då uppskattas baserat på erfarenhet om det aktuella avfallet och dess behållare, varför det är viktigt att föreskriften medger att vikten får uppskattas i transportdokumentet.

Förslaget från Naturvårdsverket stödjer inte en uppskattad vikt såvida det inte kommer från en olycksplats eller insamling från hushåll.

ÅI anser att:

Då det är vanligt att vikten inte är säkerställd hos lämnaren, behöver det finnas utrymme att kunna uppskatta avfallets vikt vid upprättande av transportdokumentet baserat på erfarenheter och uppskattningar på plats, oavsett om det är lämnare eller transportören som upprättar dokumentet.

4. Vår motivering gällande internationella sjötransporter av avfall

Vissa tillsynsmyndigheter har tolkat kravet i 5 kap. 1 § avfallsförordningen (och med hänvisning till artikel 26 avfallsdirektivet) som att även dessa transporter måste ha svenskt tillstånd att transportera avfall, trots att de efter lastning i internationell hamn går direkt ut till internationellt vatten.

Detta innebär en i det närmaste oöverstiglig administrativ börda utifrån hur internationella sjötransporter är organiserade idag. När dessa beställs vet man nämligen inte vilket rederi som kommer att utföra transporten, utan det får man reda på ett par veckor innan lasten skall lastas. Det rör sig då vanligtvis om fartyg som är flaggade utanför Europa och det är i praktiken ofta omöjligt att få dem att ansöka om tillstånd för avfallstransporter i Sverige och man riskerar att de väljer andra laster istället.

Den aktuella tolkningen av lagstiftningen innebär således en konkurrensnackdel både för svensk återvinningsindustri och svenska hamnar. Eftersom efterfrågan på återvunnet material i stor utsträckning finns utomlands kommer en större del av exporten av återvunna råvaror att få ske med lastbil till hamnar utanför Sverige, med högre kostnader och större miljöpåverkan som följd.

Kravet på svenskt tillstånd för dessa sjötransporter kan även strida mot Förenta nationernas havsrättskonvention (UNCLOS), där det i artiklarna 17 och 18 om rätt till oskadlig genomfart där att alla staters fartyg ges en fundamental rätt att, som grundregel, passera andra länders territorialvatten utan att inlöpa till inre vatten, liksom att inlöpa till eller gå till havs från inre vatten respektive att anlöpa en redd eller hamnanläggning utanför inre vatten. Genomfart definieras som oskadlig om den inte stör kuststatens fred, ordning eller säkerhet.

I artikel 19 lämnas en uppräkningslista av handlingar inom territorialhavet, som skall anses störa kuststatens fred, ordning eller säkerhet (punkt 2 a-l). Denna lista av handlingar är uttömmande.

En kuststat får, enligt artikel 20, anta lagar och förordningar i enlighet med konventionens bestämmelser och andra folkrättsliga regler om oskadlig genomfart med avseende på alla eller något av de ämnen som uppräknas i artikelns punkt 1 a-h. Kuststatens regelverk kan avse säkerhet för sjöfarten, för installationer, kablar eller rörledningar eller ha till syfte att skydda havets levande tillgångar, förhindra överträdelser av kuststatens lagar och föreskrifter om fiske, tullar, skatter, invandring eller hälsovård m.m., för att bevara kuststaters miljö och förhindra förorening av denna samt beträffande marinvetenskaplig forskning och hydrografisk kartläggning. I punkt 2 stadgas att sådana lagar och förordningar inte skall avse utformning, konstruktion, bemanning eller utrustning av utländska fartyg, om de inte ger uttryck för allmänt accepterade internationella regler eller standarder (exempelvis antagna av IMO "International Maritime Organization"). Denna bestämmelse påverkar dock inte kuststatens rätt att exempelvis vidta och verkställa nationella regelverk för anlöpande av hamn. Den påverkar inte heller en stats rätt att föreskriva högre standard för sina egna fartyg. Vidare föreskriver artikeln publiceringsskyldighet för sådana lagar och förordningar antagna av kuststaten (punkt 3). Utländska fartyg under oskadlig genomfart skall iakttä alla sådana lagar och förordningar, liksom alla allmänt accepterade internationella förordningar om förhindrande av kollisioner till sjöss (punkt 4).

Vidare har en av våra medlemmar varit i kontakt med de nederländska myndigheterna för att stämna av hur de har tolkat kravet i artikel 26 avfallsdirektivet, eftersom stora mängder avfall exporteras från deras hamnar varje år. Det svar vi fått är att de inte ställer krav på nationellt tillstånd för avfallstransporter för internationell sjöfart. Vid avstämning med ett antal branschorganisationer från andra EU länder har de fått samma besked som från Nederländerna.

Dessa transporter omfattas av regleringen i EU-förordning nr 1013/2006 om transport av avfall och fartygen måste även vara klassade för transport av avfall för att kunna ta dessa laster. Mot bakgrund av detta finns det inga miljömässiga skäl att även ställa krav på svenskt tillstånd för dessa transporter. Med hänsyn till de strikta regler som finns för internationella sjötransporter är det enligt vår uppfattning inte heller nödvändigt att ställa krav på anmälan för dessa transporter.

ÅI anser att:

Vår tolkning av reglerna ovan är att Sverige inte kan kräva att fartyg i internationell sjöfart skall ha svenska tillstånd för avfallstransporter, om fartyget enligt flaggstatens och internationella regler har rätt att transportera det aktuella godset.

ÅI föreslår att:

Det införs ett undantag för avfall som har transporterats på fartyg i internationell sjöfart.

Stockholm den 24 juni 2021

Viveke Ihd

Återvinningsindustrierna