

Till: Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia
malin.johansson@regeringskansliet.se

Yttrande över EU kommissionens förslag till reviderad förordning om transporter av avfall COM (2021) 709; diarienummer M2021/02353

Återvinningsindustrierna, ÅI, är en branschförening som företräder de privata återvinningsföretagen med en omsättning på 30 miljarder kronor och drygt 10 000 anställda.

Sammanfattande synpunkter på utredningens förslag

ÅI stödjer de övergripande målen som är grunden i revideringen av förordningen.

ÅI anser att artikel 42 i praktiken kommer att leda till handelshinder i sin nuvarande utformning. Artikeln behöver förtydligas och fokusera på det primära syftet - förhindra export av lågkvalitativa fraktioner som kan leda till problem i mottagarlandet. Inte förhindra handel med fraktioner som kommer hanteras på ett korrekt sätt och som är en del i transformationen mot cirkulär ekonomi.

ÅI anser att förslaget med en kontrollfunktion som är en blandning mellan förteckning på länder och revisionskrav är för omfattande och för otydliga och att de därför riskerar att leda till exportförbud även för rena fraktioner av metall och papper.

ÅI föreslår att kravet på audit läggs på exportören i stället för på mottagaren.

ÅI anser att utvecklingen av det digitala systemet (EID) är mycket positiv. Systemet underlättar den administrativa bördan och kan också motverka enkla slarvfel.

ÅI anser att det är viktigt att regelverket är tydligt då det annars riskerar att orsaka olika tolkningar av regelverket vilket i praktiken leder till fördröjningar i processen och konkurrenssnedvridning. Det förekommer brister i detta avseende som behöver rättas till.

ÅI föreslår att ekonomisk säkerhet skall kunna ersättas med en försäkringslösning som är godkänd av Kommissionen för sitt ändamål.

ÅI föreslår att end-of-waste kriterierna skall tillämpas även hos mottagaren vid utförelse och export för material som uppnått produktstatus i ett land.

ÅI föreslår att det skapas en förenklad process för att skicka upp till 5 ton avfall till pilotprojekt och demonstrationsanläggningar. Dagens 25 kg avsedda för labbförsök räcker bara för att bekräfta teknologin i labbmiljö (TRL nivå 4). För att nå en fullskalig produktion och utveckling av processer (TRL 9) krävs både pilotkörningar och demonstrationsanläggning

Återvinningsindustriernas synpunkter

ÅI stödjer de övergripande målen som är grunden i revideringen av förordningen. Handel med återvunna råvaror är en grundläggande hörnsten i utvecklingen mot en cirkulär ekonomi samtidigt som handeln måste ske på ett ansvarsfullt sätt så att människor och miljö inte påverkas negativt.

Avsättning av material är ett fundament för ÅIs medlemmar då det är en bärande del i affärsmodellen. Gränsöverskridande transporter av avfall måste därför kunna utföras på ett effektivt och ansvarsfullt sätt med tydliga regler som tolkas på samma sätt inom EU och som är harmoniserade med övriga regelverk inom området. Det är vidare viktigt att regelverket inte innehåller förtäckta handelshinder vad gäller export till tredje land.

ÅI ser det som mycket viktigt att den illegala handeln med avfall stoppas då denna handel påverkar branschen negativt ur flera aspekter. Material som branschen kunde återvunnit på ett ansvarsfullt sätt går förlorat samtidigt som branschens rykte svärtas ned.

Artikel 42 – dolt handelshinder i sin nuvarande utformning

Syftet med artikel 42 är att minska export av avfallsproblem till länder utanför EU men inom OECD. Artikel 42 ger möjlighet att förbjuda export för återvinning om man anser att landet inte har rätt förutsättningar att hantera materialet. Bakgrunden till denna artikel är dåligt sorterade fraktioner, framför allt med plastinnehåll.

Artikel 42 i sin nuvarande utformning riskerar dock att leda till handelshinder där även rena produkter, exempelvis papper och metall, riskerar att hamna under exportförbud. Anledningen till detta är att grunderna för när förbud kan meddelas är otydliga och öppna för många tolkningar. Paragrafen har villigt påhejats av branscher inom EU som gärna ser att material som papper och metall stannar inom Europa då det skapar en annan prisbild för råvarorna. ÅI ser därför med stor oro på paragrafens nuvarande utformning även om vi självklart anser att avfallsexport av material av lägre kvaliteter bör kunna begränsas om de inte omhändertas på ett korrekt sätt. Övervakningen av export till OECD och möjligheten till förbud mot avfallsexport bör därför endast begränsas till avfallsflöden av lägre kvalitet.

Vad gäller revisioner saknas närmare detaljer om vad internationella avtal mellan unionen och OECD:s medlemsländer skall innehålla och innebära. Detta behöver utvecklas.

Export till länder utanför OECD (artikel 38–40, 43–44 och bilaga IX och X)

Kontroll av export till länder utanför OECD är viktigt. Kommissionens förslag med en blandning av en "förteckning" över tillåtna exportländer med revisionskrav för alla typer av grönlistat avfall är emellertid överdriven och det finns en risk att det kommer att leda till ett allmänt förbud mot export av avfall, även för rena fraktioner av exempelvis papper och metall. ÅI föreslår i stället att förteckningen över länder som finns i förordning 1418/2007 förenklas och används som grund när reglerna utvecklas. Ett viktigt syfte med reglerna är att förhindra export av rena plastfraktioner och även andra lågkvalitativa fraktioner som bäst bör återvinnas inom EU, inte att förhindra export av redan förädlade råvaror som papper och metall som dock fortfarande klassas som avfall. Det är viktigt att reglerna inte utformas som förtäckta handelshinder.

ÅI vill också påtala att reglerna för revisioner (audits) är otydliga. Det föreligger en risk för olika tillämpningar och tolkningar. Reglerna för audits bör därför till viss del strykas. I sin nuvarande form tvingar de länder utanför EU att följa EU-lagstiftningen. Nya anläggningar kan också förhindras ta emot material då det finns krav på 5-års "track record" för att få ta emot material.

ÅI anser i stället att kravet på audits bör ställas på EU-aktörer som vill sälja rena avfallsfraktioner på andra marknader än inom EU. De får genom audits visa att materialet har återvunnits på ett korrekt sätt och att varan håller rätt kvalitet. Man bör därför överväga att införa revisionskravet på de som vill sälja materialet i stället för på mottagaren av varorna.

ÅI anser vidare att regler om audits även bör omfatta import av avfall för att inte skapa ojämlika villkor på marknaden.

Förtydligande av sekretess för affärskritisk information (art 21)

ÅI vill påtala vikten av att sekretess för affärskritisk information skall gälla.

Harmoniserade regler för End of waste (art 28, art 58 (2))

ÅI ser en stor risk för att det kommer att uppkomma konflikter mellan länder gällande olika tolkningar av end of waste-kriterier. Detta kommer att skapa dålig förutsebarhet och problem för verksamhetsutövare och myndigheter. Nationella kriterier måste därför få bättre status vid utförelse till andra EU-länder och vid export.

En jämförelse kan göras med läkemedelsbranschen där läkemedel som godkänts i ett land gäller för alla länder inom EU. Inom denna bransch finns ett förtroende för att alla

myndigheter inom EU har kompetens att göra en bedömning som skall gälla för alla medlemsstater. Samma tankesätt bör överföras till nationella tolkningar av end-of-waste.

ÅI ser det som viktigt att motverka illegala transporter och att regelverket implementeras fullt ut för alla. Samtidigt är det angeläget att reglerna är tydliga och harmoniserade så att det blir lätt att göra rätt. End of waste-reglerna riskerar att bli en otydlig gråzon om det inte tydliggörs på ett förnuftigt och begripligt sätt för verksamhetsutövare vad som gäller. Ett material som bedöms som produkt i en medlemsstat kan klassas som illegal transport av avfall av en annan stat som det passerar.

Försäkringslösning som alternativ (art 7)

Systemet med ekonomiska säkerheter vid notifikationer behöver förenklas och harmoniseras och endast användas vid behov. I dagsläget kan nivån på begärda belopp skilja sig stort, vilket innebär konkurrenssnedvridning och dålig förutsebarhet för avsändaren. Kostnaderna för säkerheterna kan ibland vara mycket stora.

Som ett alternativ till systemet för ekonomiska säkerheter bör det utvecklas en försäkringslösning som Kommissionen får godkänna.

Avfall som råvara i pilotkörningar och demonstrationsanläggningar

Utvecklingen mot en cirkulär ekonomi kommer kräva nya tekniska lösningar där man återvinner avfall på ett smartare sätt. Utvecklingen av nya tekniska lösningar, oavsett om man använder avfall som råvara eller inte, går från tester i labb till pilotkörningar och slutligen demonstrationsanläggningar. I förordningen föreslås en förhöjd gräns för labprover till 150 kg. ÅI anser att det är en bra gräns för labprover, men anser att det behövs ytterligare en möjlighet att transportera upp till 5 ton avfall för pilotkörningar och demonstrationsanläggningar. Denna validering av processen är ofta helt nödvändig för att kunna introducera en ny teknologi på marknaden. Det behöver också förtydligas i regelverket vilken dokumentation som kan krävas vid utförelse av labprover respektive pilotkörningar och att detta kan hanteras inom en rimlig handläggningstid. Idag tar det ca 6 månader att skicka avfall över 25 kg, vilket är ett stort hinder för utvecklingen av återvinningsteknik och nya innovativa cirkulära lösningar. Administrationen för laboratorietester och pilotkörningar får inte bli krångligare än notifikationsförfarandet – då tappar det sitt syfte.

Behov av administrativa förenklingar för den inre marknaden

- ÅI ser mycket positivt på att det finns planer på att behålla och utveckla Electronic Data Interchange (EID). Det är en förutsättning för förenklad administration för alla parter. Systemet kan också bidra till att förhindra mindre administrativa slarvfel som kan ses som brottsliga.

- Tidsgränsen för förhandsgodkända anläggningar bör förlängas från tre till sju år. Detta borde vara rimligt om man samtidigt tydliggör reglerna för när förhandsgodkännanden kan dras tillbaka. (art 14)
- Vem som skall transportera avfallet skall i förslaget läggas in i EID dagen innan transport. Detta skapar problem då man inte alltid vet vem som de facto kommer och hämtar avfallet då transportföretag har många underleverantörer. Det borde därför vara tillräckligt att dokumentera transportör i samband med hämtning i systemet.
- Medlemsländerna ställer i dag olika krav på utformning av kontrakt mellan parterna, vilket skapar osäkerhet och fördröjning av processen. ÅI föreslår därför att förordningen omfattar mallar för kontrakt mellan parterna i ett format och med ett innehåll som godtas av alla medlemsländer.
- ÅI anser att all kommunikation mellan anmälare och myndighet ska kunna tillhandahållas på engelska i alla medlemsstater då det förhindrar eventuella språkliga hinder och missförstånd i kommunikationen. Nuvarande förslag ställer krav på att anmälaren ska tillhandahålla översättningar till språk som accepteras av behörigmyndighet i den aktuella medlemsstaten, medan kommunikationen från myndigheten kan vara på ett lokalt språk. Detta medför onödiga fördröjningar i processen då dokumenten måste översättas av anmälaren. Flera länder, däribland Sverige, accepterar i dag engelska som språk i notifikationsförfarandet. För att skapa effektivitet på marknaden borde det införas ett krav i förordningen att kommunikation skall ske på engelska, alternativt på ett språk som ömsesidigt kan accepteras av alla parter i ärendet (Artikel 27).
- Det måste möjliggöras att kunna använda olika transportslag/rutter i ett och samma tillstånd. Detta är särskilt viktigt ur ett nordiskt perspektiv där vinterförhållanden kan hindra sjötransporter delar av året, men sjötransport kan vara att föredra resten av året. ÅI anser därför att man i en notifikation ska kunna anmäla två alternativa rutter med två olika gränspassager.
- ÅI anser att det i förordningen bör förtydligas att flera avfallsproducenter kan uppges på en notifikation. I reglerna nämns inte om man kan ha flera avfallsproducenter på en notifikation eller inte. Här tolkar olika länder detta på olika sätt då en del medlemsstater tycker att det är ok och andra inte. Det är därför önskvärt med ökad tydlighet i reglerna som underlättar samsyn hos medlemsstaterna om hur reglerna bör tolkas. Företag som har flera mellanlager eller anläggningar skulle få mindre administration om flera anläggningar kan uppges som avfallsproducent.
- ÅI anser att det är önskvärt att det generellt i regelverket är tre dagar som ska gälla för att intyga att avfallet har mottagits.

- ÅI anser att det behövs ett förtydligande om vem som skall/kan anges som transportör och hur man hanterar praktiska frågor kring hur dokument undertecknas. Nedan är två exempel där reglerna fortfarande är otydliga trots att det påtalats sedan förra revideringen av regelverket.
 1. Problemet med underskrift av annex VII när avfallet transporteras med sjöcontainer på fartyg och där är det inte möjligt att få rederiet att underteckna dokumentet som transportör. I dagsläget läggs en kopia på detta dokument i sjöcontainern utan underskrift.
 2. Vissa länder godtar att speditören står som transportör i Annex VII, vilket är en annan tolkning än den som görs av svenska myndigheter som anser att det alltid skall vara transportören.

Stockholm den 11 mars 2022

Viveke Ihd
vd
Återvinningsindustrierna