

Yttrande över remiss av Naturvårdsverkets skrivelse Regeringsuppdrag om kriteriet yrkesmässig och om kriterier vid prövning av tillstånd för avfallstransporter

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter kallat Transport) har via remiss beretts möjlighet att avge synpunkter på Naturvårdsverkets skrivelse Regeringsuppdrag om kriteriet yrkesmässig och om kriterier vid prövning av tillstånd för avfallstransporter KN2023/04536. I promemorian ges förslag som syftar till att tydliggöra och underlätta tillsynsmyndigheternas och aktörernas arbete för att på så sätt minska den illegala avfallshanteringen och säkerställa en miljömässigt och hälsomässigt korrekt hantering vid transport av avfall. Uppdraget fokuserar på fyra olika områden; begreppet yrkesmässig transport, tillståndspliktens utformning och omfattning, anmälningspliktens utformning och omfattning samt prövning av sökandens förutsättningar vid tillståndsprövning.

Sammanfattningsvis är Transport positiva till förslagen som ges men skulle gärna sett att Naturvårdsverket lämnade mer långtgående förslag på regleringar samt ett förtydligande kring vad som är att betrakta som en yrkesmässig verksamhet. Detta för att komma till bukt med problemen med oseriösa aktörer i branschen.

Förbundets synpunkter

Vi vill lämna följande kommentarer och synpunkter till förslaget.

Begreppet yrkesmässig transport

Transport anser att det är olyckligt att man missar chansen att reglera vad en yrkesmässig verksamhet är. Utredningen nämner att hämtning av avfall genom en internetjänst i form av en applikation även fortsatt hamnar i en gråzon. Det betyder att bedömningen av om dessa bedrivs yrkesmässigt eller inte även fortsatt är svår. För att undvika att avfall dumpas på ett miljöfarligt sätt behöver verksamheter som transporterar avfall utifrån ekonomiska incitament regleras, även om inkomsterna som kommer från dem är ringa. Detta är viktigt även utifrån att kunna reglera arbetsvillkoren för de som utför tjänsterna för sådana applikationer. Transports hållning är att dessa tjänster är att klassa som yrkesmässig verksamhet och att utförarna därför behöver tillstånd för att bedriva sådan verksamhet.

Tillståndspliktens utformning och omfattning

Enligt nu gällande bestämmelser är aktörer som transporterar annans avfall alltid tillståndspliktiga. Naturvårdsverket föreslår i stället att tillståndsplikten borde bedömas utifrån om hanteringen av avfall sker i yrkesmässig verksamhet eller inte. Därmed föreslår man också att även transport av annans avfall ska omfattas av undantag utifrån mängdgränserna. Utifrån att vi menar att förslaget inte löser frågan om vad en yrkesmässig verksamhet innebär, avstyrker vi förslaget kring att plocka bort tillståndsplikten för all transport av annans avfall. Vi ser ett behov av att säkerställa att verksamheterna som utför detta arbete är lämpliga samt att de har de tekniska förutsättningarna att transportera avfall på ett tillfredställande sätt från hälso- och miljöskyddssynpunkt. Här fyller tillståndsplikten en viktig funktion.

Då det förekommer en hel del oseriösa företag inom branschen, som inte tar hänsyn till vare sig de anställda eller miljön, tillstyrker vi utredningens förslag på att tidsbegränsningen för tillstånd av transport av avfall ska gälla oavsett avfallslag. Att således även tillstånd för transport av icke-farligt avfall tidsbegränsas till högst fem år är positivt och bör underlätta tillsynsarbetet. I förlängningen kan

Klimat- och näringslivsdepartementet
Enheten för cirkulär ekonomi, kemikalier och
strålning

kn.remissvar@regeringskansliet.se

KN2023/04536

detta även vara positivt för de anställda då oseriösa företag i större utsträckning hindras från att bedriva verksamhet i branschen.

Vi ser även positivt på att ta bort dagens undantag från tillståndsplikt för transport för avfall som innehåller jordbrukskemikalier, flygaska eller pannaska från oljeförbränning, smittförande avfall, asbestinnehållande avfall eller avfall från förbränning eller pyrolys av kommunalt avfall.

Anmälningens utformning och omfattning

Transport har inget att anmärka på vad gäller den språkliga förändringen kring att gå från "anmälningensplikt" till "registreringsplikt". Vi ser däremot positivt på att registreringsplikten ska gälla oavsett avfallslag, det vill säga även för icke-farligt avfall. Då registreringsplikten gäller den som avser att transportera avfall i yrkesmässig verksamhet ser vi dock i likhet med vår kommentar under "Begreppet yrkesmässig transport" problem med att man inte fastställer innebörden i detta begrepp.

Om prövning av sökandens förutsättningar vid tillståndsprövning

Vi välkomnar en utökad möjlighet till prövning av sökandes förutsättningar för att få tillstånd att transportera avfall. Det liggande förslaget, som innebär att det ska beaktas huruvida sökanden har fullgjort sina skyldigheter enligt tidigare transporttillstånd eller efterlevt beslut om avfallshantering, är dock inte tillräckligt. Vi håller med Naturvårdsverket om att det finns både skäl och behov av att utöka bestämmelsen i 5 kap. 3 § avfallsförordningen med en uttrycklig lämplighetsprövning av de fysiska personer som har ett betydande inflytande över verksamheten. Därför tycker vi att det är olyckligt att inga förslag kring detta presenteras.

De lämnade förslagen är otillräckliga ur flera synvinklar. Dels behöver det säkerställas att det inte är möjligt att bryta mot regleringen i fyra och ett halvt år och sen sköta sig i sex månader och ändå få fortsatt tillstånd, dels krävs det en lämplighetsprövning för att komma till rätta med problemen i branschen. Denna bör innefatta registerkörningar hos olika myndigheter där information bör inhämtas om bland annat huruvida företagen sköter skattebetalningarna för sina anställda, om de följer vägarbetstidslagen, har blivit av med trafiktillstånd eller bryter mot arbetsmiljölagen. Fuskar man med sådant är man inte en seriös aktör och vi kan se att det då också är högre risk att man bryter även mot avfallsförordningen. Hänsyn måste också tas till ekonomiska eller personliga aspekter som till exempel tidigare brottslighet bland företagets representanter.

Vi anser också att även den som förmedlar en avfallstransport borde få kännbara sanktioner ifall transporten av avfallet inte går rätt till. Det kan till exempel handla om att lastbilcentraler och andra uppdragsgivare får ekonomiska sanktioner och indraget trafiktillstånd om de styr avfall till icke godkända avfallsanläggningar. Detsamma ska också gälla för det åkeri som genomför transporten till en icke godkänd mottagare.

Sammanfattningsvis behöver alltså också förhållanden om hur verksamheten bedrivs beaktas, detta eftersom riskerna med att titta på bara själva transporten är för stora. Vi hoppas att Naturvårdsverkets slutsats kring att utreda frågan om lämplighetsprövningen vidare hörsammas och en sådan lämplighetsprövning införs.

Stockholm den 4e april 2024

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth

Förbundsordförande

Jenny Wrangborg

Föredragande