

Kopia till

m.kemikalieenheten@regeringskansliet.se

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Förstärkta insatser mot brottslighet inom avfallsområdet

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen, men har följande synpunkter på texten i skrivelsen.

Otydligt beskrivet när fordon och däck blir avfall

Gränsen för när fordon övergår till att bli avfall och när handel med begagnade fordon blir brottslighet med avfall är inte tydligt beskriven i rapporten. Grundregeln för när något blir ett avfall är att någon avser eller är skyldig att göra sig av med något föremål, enligt miljöbalken (1998:808). Detta gäller även fordon, se till exempel dom i Svea hovrätt, Mark och miljööverdomstolen (mål nr M4446-21). Enligt bilskrotningsförordningen (2007:186) blir ett fordon avfall efter att ett skrotintyg har utfärdats och Transportstyrelsen har tagit det ur vägtrafikregistret. Detta är normalfallet, men kommuner kan även förklara övergivna fordon som fordonsvrak för att möjliggöra omhändertagande, enligt lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Det kan vara svårt att avgöra om ett fordon är ett avfall och det hade varit önskvärt att problemen beskrivits tydligare i utredningen, inte minst för att underlätta för tillsynsmyndigheter som ska göra bedömningarna.

I skrivelsens bilaga 1 anges att en godkänd kontrollbesiktning kan vara ett kriterium för bedömning om ett fordon är ett avfall eller inte. En periodisk besiktning är till för att avgöra om ett fordon uppfyller trafiksäkerhets- och miljökrav eller vad som behöver åtgärdas för att få fordonet att göra det. Det kan inte användas för att avgöra om ett fordon är avfall eller inte. Därför anser Transportstyrelsen det felaktigt att utpeka bilbesiktningsföretag som möjliggörare av export av avfall. Besiktningsföretagens uppgift är framför allt att bedöma fordonet ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt och det krävs en annan typ av fordonskontroll för att avgöra om ett fordon är ett avfall eller inte.

I skrivelsens bilaga 1 skriver man att ett däck som inte uppfyller svenska lagkrav ska anses vara ett avfall. Det saknas referens till författning som styrker detta påstående. Däck som inte uppfyller svenskt lagkrav för att användas i vägtrafik, kan fortfarande ha användningsområden och är inte automatisk avfall, enligt Transportstyrelsens uppfattning. Återanvändning eller materialåtervinning ligger i linje med avfallshierarkin och bör kunna bidra till EU:s och regeringens strävan efter ökad cirkulär ekonomi.

Införande av krav på A-skylt

Angående förslaget med införande av krav på A-skylt för yrkesmässiga tillståndspliktiga avfallstransporter genom en ny bestämmelse i avfallsförordningen (2020:614), framför Transportstyrelsen följande för att stärka effekterna av förslaget:

Ett yrkestrafiktillstånd är villkorat med bland annat krav på gott anseende, dvs. att företaget inte får begå överträdelser som kan påverka det goda anseendet. Om transportföretag blir dömda för sådana överträdelser så kan/ska en tillsyn av företagets yrkestrafiktillstånd inledas. Det är Transportstyrelsen som utför denna tillsyn.

För att Transportstyrelsen ska få del av uppgifter om överträdelser ur belastningsregistret, krävs även en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382).

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ställföreträdande avdelningsdirektör Lena Ersson, enhetschef Björn Renberg, utredare Markus Backlund och utredare Martin Juneholm, den senare föredragande.

Anita Johansson
Ställföreträdande generaldirektör