

MILJÖ- OCH ENERGIDEPARTEMENTET
103 33 STOCKHOLM

SOU 2021:24 Äga avfall - en del av den cirkulära ekonomin

REMISSYTTRANDE
Datum: 20 september 2021
Upprättad av: Anna Olsson,
Verksamhetsutvecklare

Ert dnr: M2021/00950
Vårt dnr: 196/21

Sysav har tagit del av förslagen i Frivalsutredningens betänkande SOU 2021:24 Äga avfall – en del av den cirkulära ekonomin. I arbetet med yttrande har Sysav tagit del av remissyttrande från Avfall Sverige. Bolaget ställer sig bakom Avfall Sveriges yttrande, men vill också särskilt belysa några punkter.

- Sysav avstyrker med kraft frivalsutredningens förslag såsom det är utformat.
- Regeringen bör ta ett helhetsgrepp kring avfallslagstiftningen. Börja med att fastställa och förtydliga ansvaret för insamling av förpackningsavfall från hushåll och verksamheter, hantera därefter frågan om innebörden av definitionen av kommunalt avfall och gränsdragningen för det kommunala avfallsansvaret. Först därefter kan det vara aktuellt att överväga om och i så fall hur verksamhetsutövare ska få större möjligheter att förfoga över sitt kommunala avfall.
- Analys av de ekonomiska konsekvenserna för kommunerna är undermåliga.
- Förslagen i Frivalsutredningen påvisar inte åtgärder som främjar miljö- och samhällsnytta, samtidigt som utredningen bortser från den samlade miljö- och samhällsnyttan som det kommunala insamlingsansvaret redan i dag genererar.

Övriga kommentarer

- **Ekonomi och statistik**

Frivalsutredningen bygger delvis på beräkningar och antaganden som är gjorda i avsaknad av nationell statistik och slutsatserna bygger i sin tur på de bristfälliga underlag som använts.

- **Verksamheter**

Verksamheter ska kunna välja nya transportörer och behandlare av det uppkomna kommunala avfallet. Enligt den uppskattning som utredningen gör kommer merparten av verksamheterna som väljer frival att finnas i storstadsregionerna, då transportföretagen antas kunna pressa sina kostnader mer där det är nära mellan kunderna ur ett geografiskt perspektiv. Transportföretagen ska sedan till kommunerna rapportera in mängd transporterat avfall i kilo per verksamhet. Att alla verksamheter som själva får välja avfallstransportör kommer att välja en som använder biodrivmedel och våg på lyftarmen förefaller inte givet. Då de flesta transportföretag idag av miljöskäl och ekonomiska skäl samordnar sina transporter i så stor utsträckning som möjligt finns uppenbar risk för att rapporterad mängd avfall kommer att vara en uppskattning vilket gör att uppföljning och statistik blir högst godtycklig och otillförlitlig.

Att den behandlare som väljs är någon som strävar att klättra uppåt i avfallstrappan är inte heller givet, framför allt för att dessa behandlingssätt oftast kostar något mer. Det är få verksamheter som väljer det dyrare men klimatsmarta och cirkulära alternativet så länge det saknas styrande lagstiftning.

- **Kommunernas avfallsinsamling**

Kommunerna förväntas ha kapacitet att samla in 100% av verksamheternas avfall men kan inte i förväg veta hur stor del av denna kapacitet som kommer att nyttjas. Överkapaciteten kommer att betyda kostnader som ska fördelas på resterande del av taxekollektiven, ett alternativ till täckning av dessa kostnader skulle vara att kommunerna trots frivalet kan ta ut en grundavgift av företagen som väljer annan transportör. Kommunerna ska dessutom på kort varsel ha kapacitet att lägga om rutter, uppdatera kundregister, och ha skapat förutsättningar för mängdförändringar inom befintliga upphandlade avtal. Vid en eventuell transportörs konkurs kommer kommuner behöva göra snabba lösningar för att undvika negativ påverkan på människors hälsa- och miljö. Kommunerna ska dessutom ta emot rapporterade mängder för inrapportering till Naturvårdsverket vilket ger ökad administrativ arbetsbelastning för kommunerna. Transportörer och behandlare bör istället rapportera in direkt till Naturvårdsverket.

- **Påverkan på tillsyn, kontroll och information**

Kommunernas tillsynsmyndigheter kommer få en ökad belastning då nya anmälningar ska behandlas. Det medges att kommunerna ska kunna ta ut en avgift för anmälan, kommunerna väntas sedan göra tillsyn i verksamheterna och debitera tillsynsavgift. Risken för att drabbas av tillsyn och kontroll ska påverka verksamheterna att välja seriösa och pålitliga transportföretag, detta sätter stor press på kommunernas tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheten borde kunna avvisa en ansökan om frival i det fall verksamheten inte redan i sin ansökan kan påvisa på vilket sätt en annan transportör och en annan behandlare än de som anlitas av det kommunala avfallskollektivet, kommer att bidra till ökad miljö- och klimatnytta.

- **Påverkan på privatpersoner**

Fler aktörer medför fler transporter och ökad trafik vilket påverkar luftkvalitet, trafikintensitet och trafiksäkerhet för invånare. I det fall privatpersoner har gemensamt miljörum med verksamheter, något som är vanligt i flerfamiljsfastigheter, riskerar transporterna att fördubblas i området. Utrymmet i miljörum kommer att bli ännu mer begränsade då ännu fler kärler ska få plats på samma begänsade utrymme. Avfallskollektiven måste dessutom upprätthålla kapacitet och beredskap för att dels administrativt hantera de som ansökt om frival, och dels för att vara förberedda för aktörer som vill återvända till den kommunala avfallsinsamlingen. Kostnader för att upprätthålla erforderlig kapacitet och beredskap kommer att belasta avfallskollektiven och därigenom de enskilda invånarna.

- **Risk för ökad brottslighet**

Det föreligger risk för att mängden oseriösa aktörer i branschen ökar till följd av förslaget. Dumpning av avfall i naturen kommer att generera ökade kostnader för kommunernas skattekollektiv då det faller inom Förordningen om gatuhållning och skyltar, vilket då givetvis drabbar ALLA kommuninvånare. Om dumpning sker kommer det att flytta kostnaderna för företagets behandling av avfall till kommunernas skattebetalare. Det finns flera kända aktuella fall med aktörer som samlar in och lagrar avfall utan tillstånd vilket medfört ökad risk för människors hälsa och för miljön.

- **Miljö och cirkulär ekonomi**

Hur frivalet ska bidra till en cirkulär ekonomi framgår inte på ett tydligt och specificerat sätt. Förslagen i utredningen tycks snarare inrikta sig på att främja enskilda ekonomiska intressen och missar utgångspunkten för uppdraget, nämligen att främja miljö- och samhällsnytta samt bidra till innovativa lösningar för cirkulär ekonomi.

Förslaget ger ingen möjlighet för tillsynsmyndigheten att neka tillstånd för frival även om verksamheterna inte kan påvisa hur anmälan främjar miljömässigt goda lösningar som bidrar till den cirkulära ekonomin. **Detta bör vara ett villkor för frivalet.** De verksamheter som redan idag förebygger avfall och

sorterar ut avfallsfraktioner i enlighet med gällande lagar och förordningar har små mängder restavfall vilket tas om hand i kommunernas behandlingsanläggningar. Frival, såsom det beskrivs i förslaget, är inte vägen mot en förbättrad avfallssortering.

- **Transporter**

Om fler aktörer ska köra till samma adress är det oundvikligt att transportererna i området ökar, något som i sin tur, utöver ökad trafikintensitet, bidrar till ökade utsläpp till luft samt buller. Många verksamheter i tätorterna (som beräknas få högst anslutning till frivalet) har gemensamma avfallsutrymmen med boende.

I betänkandet ställs, till skillnad från i en kommunal upphandling, inte krav på att transportererna ska uppfylla förutbestämda miljökrav. Det nämns inte heller hur fler transporter av avfall ska kunna bidra till bättre miljö. Vidare framgår det inte om tillsynsmyndigheten kan villkora att frivalet ska bidra till klimatneutrala transporter.

- **Dispenshantering**

Redan idag finns möjlighet för företag att söka dispens om de kan visa på att de har ett bättre omhändertagande i enlighet med miljöbalken, *med andra ord finns det ingen anledning att införa ett frival*. En tydligare och utökad möjlighet för företag att få dispens för hanteringen av det kommunala avfallet skulle förenkla prövningen av dessa för tillsynsmyndigheten och verksamheterna.

Malmö 2021-09-30

Peter Engström
Vd