

Svar på remiss över slutredovisning av regeringsuppdrag om att utveckla den myndighetsgemensamma satsningen mot avfallsbrottslighet

Angående avsnitt 5.2 - Om att utreda om länsstyrelsens uppföljning och utvärdering av tillsynen i länet närmare bör regleras.

Länsstyrelsens fortsatta tillsyn och uppföljning över kommunerna behövs, särskilt en som är mer reglerad gällande exempelvis regelbunden uppföljning och krav på åtgärder. Granskningen och resultaten synliggör för organisationen hur den fungerar inom utvalda områden. För en liten kommun som vår innebär dock den begränsade budgeten och svårigheten att rekrytera och behålla kompetens att organisationen haltar på olika tillsynsområden. Tid och resurser är ett fortsatt problem, med eller utan Länsstyrelsens tillsyn.

Angående avsnitt 5.3 - Om att införa krav på miljö sanktionsavgift kopplat till utsorteringskravet för bygg- och rivningsavfall.

En sådan MSA vore lämplig för tillsynsmyndigheten att kunna påföra eftersom det bör gå relativt bra att kontrollera uppdelningen av fraktionerna på plats i de fall där dispens från utsorteringskravet inte har sökts/getts. Nackdelen i vår geografiskt stora kommun är dock att avstånden är så långa att det sällan är ekonomiskt, praktiskt och miljömässigt rimligt att dela upp fraktionerna vid byggnationer eller rivningar utanför Arjeplogs tätort då det leder till betydligt fler transporter än nödvändigt. I övrigt framstår en trappstegsmodell lämpligt vid beräkning av sanktionsavgift gentemot juridiska personer/företag om summan ska kunna uppgå till en kännbar nivå som motiverar att hantera avfallet på rätt sätt.

Angående avsnitt 5.4 - Om tillsynsmyndigheters möjlighet att kräva ersättning av verksamhetsutövaren för provtagnings- och analyskostnader.

För att ”förorenaren ska betala” är det inte lämpligt att avgifter för prov och analys ska bakas in i timtaxan. Sådana kostnader, och andra kostnader som inte ingår i timtaxan och som krävs inom tillsynen (till exempel utökade transporteringskostnader) ska självklart kunna tas ut även av kommuner och inte bara statliga myndigheter.

Angående avsnitt 5.5 och 5.6 - Om att genomföra de förslag till författningsreglering av samverkan som tagits fram av Miljöstraffrättsutredningen samt om förslag om att förlänga samverkan som idag bedrivs inom regeringsuppdraget för att inte få ett avbrott i samverkan. Samverkan inom området behöver förordnas. Vi som medverkar i sådan samverkan i Norrbotten har förstått att det finns stora kunskapsluckor inom avfallsbrottslighet och att det är stora skillnader mellan kommunernas och andra myndigheters arbetssätt inom området. Myndighetssamverkan är ett måste för att få fram effektivare resultat eftersom flera myndigheter är beroende av varandra för information och för att utöva rätt befogenheter.

Angående avsnitt 6.1 - Om att förtydliga vägledning och arbetsrutiner för anmälan och utredning av brottsliga gränsöverskridande avfallstransporter.

Redan idag saknas ofta kompetens hos Polismyndigheten om utredning av brott enligt miljöbalken, att introducera ytterligare en till myndighet i miljöbalksbrott framstår som en stor utmaning när befintliga myndigheter knappt klarar av det idag. Det behövs förtydliganden och arbetsrutiner för samtliga myndigheter inom miljöbrott, inte bara till Tullverket.



Angående avsnitt 6.3 - Om att förtydliga tillsynsvägledning om hur omhändertaget avfall får återvinnas.

Sådant omhändertaget avfall behöver då återvinnas av annan godkänd transportör med tillstånd (på bekostnad av den som gett upphov till avfallet). Att förelägga den som gett upphov till avfallet torde sannolikt innebära att avfallet fortsatt inte tas omhand på ett korrekt sätt och leda till nya avfallsbrott. Det är alltför enkelt att exempelvis fabricera en rapportering och kvittering på inlämnat avfall varpå det är utmanande för tillsynsmyndigheten att kontrollera om den som gett upphov till avfallet faktiskt hanterat det på rätt sätt efter ett föreläggande.

Angående avsnitt 6.4 och 6.5 - Om att utveckla vägledning om avfallsbedömning och funktionskontroller.

Sådana bedömningar och tester måste begränsas kraftigt, de skulle kunna bli lika många som det finns ting i världen. Det är frågan om det ens är möjligt att utforma detta på ett effektivt sätt som försvarar kostnaden för nedlagd tid. Vissa produkter kräver också specialkompetens för att bedöma funktion. Om sådana bedömningar och tester ska vara effektiva och inte resursslösande behöver det troligen dras tydliga gränser på när sådana tester ska göras och varför. Det behöver begränsas till meningsfulla mängder/antal och delas upp i grova kategorier av ämnen/produkter. Det framstår oavsett som en stor utmaning för en inspektör vid en kommun att kunna göra sådana bedömningar och funktionstester.

Angående avsnitt 6.6 - Om att ta fram ett register över auktoriserade bilskrotare.

Detta register bör förlängas till att avse även skrotare för andra fordon än bilar samt för båtar. Den största effekten för att mildra problemen med fordonsvrak och båtvrak torde ändå vara att kombinera detta med