

Miljöministeriet  
kirjaamo@ym.fi

Referens: Begäran om utlåtande, VN/538/2019

**Ärende: Skriftligt sakkunnigutlåtande om ett utkast till regeringens proposition om ändring av avfallslagen och vissa andra lagar.**

Finlands Transport och Logistik SKAL rf (senare SKAL) tackar för möjligheten att avgiva ett sakkunnigutlåtande om ett utkast till regeringens proposition om ändring av avfallslagen och vissa andra lagar. Lagarna ansluter till ett av EU godkänt s.k. avfallslagstiftningspaket där man ändrar på sex direktiv för avfallsbranschen: direktivet om avfall, direktivet om förpackningar och förpackningsavfall, direktivet om deponering av avfall, direktivet om uttjänta fordon, direktivet om batterier och ackumulatörer, och direktivet om avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning.

I propositionen om ändring av avfallslagen, som den nu lyder, finns en anslående målsättning att öka materialåtervinningen av avfall. En del av de nu föreslagna ändringar leder dock till ett negativt slutresultat beträffande funktionalitet av återvinning och avfallshantering. Dessa nekande propositioner grundar sig icke på EU-direktiv utan på nationella propositioner.

#### **Den av fastighetsinnehavaren ordnade avfallstransporten ska bevaras**

I den begäran om utlåtande om ett utkast till avfallslagen, som nu begärts, framförs att förpackningsavfall och bioavfall överförs till kommunalt anordnad avfallstransport senast efter en övergångsperiod på två år och blandavfall efter en övergångsperiod på fem år.

Denna framförda ändring kan SKAL inte godkänna. Detta yrkande finns inte ens på EU-reglering. **På samma sätt som transport av slam från slamavskiljaren och samlingsbrunnar ska i avfallslagen bevaras också av fastighetsinnehavaren ordnad avfallstransport av blandavfall, bioavfall och förpackningsavfall ( § 37).**

Särskilt till denna riktlinje av avfallsarbetsgruppens utlåtande lämnades flera avvikande åsikter. Arbets- och näringsministeriet godkände inte heller det alternativet att endast det av kommunen ordnade avfallstransportsystemet bevaras och lämnade därför en avvikande åsikt.

SKAL betonar också att i Finlands grundlag 15 § tryggas skydd av berättigade förväntningar, vilket inte kommer att uppnås på en övergångsperiod på två år. Finlands grundlag tryggar att samhället inte kan ta över privat företagsverksamhet utan en tillräckligt lång övergångsperiod. En övergångsperiod på två år beträffande förpackningsavfall och bioavfall motsvarar inte en i grundlagen stiftad tillräckligt lång period.

I grundlagsutskottets utlåtande 8.2.2011 (PeVL 58/2010 vp) konstateras: "Det är då med avseende på skyddet av de berättigade förväntningar som går tillbaka på 15 § i grundlagen viktigt att lagen också innehåller bestämmelser om en tillräcklig och relativt lång övergångsperiod, så att de företag som transporterar avfall har tid på sig att anpassa verksamheten till de förändrade förhållandena. (jfr GrUU 41/2020 rd, s. 4-5) En sådan tillräcklig övergångsperiod kan vara till exempel 3-4 år."

I över hälften av Finlands kommuner har beslutats att välja det av fastighetsägaren anordnad avfallstransport gällande blandavfall. Angående förpackningsavfall har närmare 70 procent av kommunerna valt detta. Kommunernas självbestämmanderätt ska inte inskränkas i framtiden. De nuvarande exakta siffrorna beträffande avfallstransportsystem är följande:

#### Transport av blandavfall/brännbart avfall

Transport ordnad av fastighetsägare är i bruk för tillfället i 154 kommuner (52,2%) och av kommunen anordnad avfallstransport i 141 kommuner (47,8%). Kommunerna på Åland finns inte med. Uppdelning har gjorts enligt det transportsystem, som över 50% av fastigheterna i respektive kommun har anlitat.

#### Transport av förpackningsavfall

Transport ordnad av fastighetsägare är för tillfället i bruk i 205 kommuner (69,5%) och av kommunen anordnad avfallstransport i 90 kommuner (30,5%).

#### Transport av slam från slamavskiljaren och samlingsbrunnar

Transport ordnad av fastighetsägare är för tillfället i bruk i 280 kommuner (94,9%) och av kommunen anordnad avfallstransport i 15 kommuner (5,1%).

Den förvaltningsmässigt viktigaste siffran beträffande transportsystem är antal kommuner, ej antal invånare.

### **Framförda anteckningarna beträffande konkurrensutsättning**

De nu föreslagna rekommendationerna om konkurrensutsättningarna påverkar inte de offentliga konkurrensutsättningarnas slutresultat. Motsvarande anteckningar finns redan i den i kraftvarande lagen om offentliga upphandlingar och som syfte i de kommunala avfallsserviceföretagens konkurrensutsättning. De föreslagna marknadsdialogerna och uppdelning av områden till flera än en aktör saknar praktisk betydelse.

De kommunala avfallsserviceföretagens områden är ofta stora. I grunderna till avfallslagens utkast antecknas en marknadsandel på 70% för en aktör, vilket i praktiken betyder dominerande ställning på marknaden.

En koncentrerad konkurrensutsättning av kommunala avfallsserviceföretagen har lett till att små och medelstora företag inte har verksamhetsmöjligheter. I praktiken slutar verksamheten för ett litet företag då en stor riksomfattande eller internationell aktör erbjuder sina tjänster på området till ett nedsatt pris som underskrider verkliga kostnader. Det är ju oftast de stora riksomfattande eller internationella aktörer som brukar vinna i de här offentliga upphandlingarna.

### **Anteckningarna i avfallslagen gällande transportsystem**

När den nuvarande avfallslagen bereddes och när beslut gjordes, betonades likvärdigheten av båda transportsystemen. Det har dock blivit så att när man tolkat avfallslagen har den av fastighetsägaren ordnade avfallstransporten fått sekundär position.

Ofta har avfallsnämndens tjänsteinnehavare framfört att man byter till av kommunen anordnad avfallstransport, men beslutsfattarna har fortsatt med av fastighetsinnehavaren ordnad avfallstransport.

Det har framförts rikligt med besvär över avfallsservicemyndighetens beslut angående val av avfallstransport ordnat av fastighetsinnehavaren och förvaltningsrätter har ofta remitterat besluten till en ny förberedelse. Ofta har besvären anförts av personer som står nära till de kommunala avfallsserviceföretagen.

Detta har dock inte varit lagstiftarens mål eftersom det har yrkats flera sidor av motiveringar till besluten och därtill flera långa separata utredningar i samband med besluten angående transportsystem ordnat av fastighetsinnehavaren. Dessa har inte alla gånger ansetts vara tillräckliga motiveringar till förvaltningsrättens beslut om föredraganden envist bara framfört byte till av kommunen anordnat avfallstransportsystem.

De föredragande har ofta å tjänstens vägnar gjort utredningar endast till fördel för transport ordnad av kommunen. Det har ofta framförts att av kommunen anordnad transport inte ens behöver några motiveringar.

**Det ska tilläggas följande text till avfallslagens 36 § där det stiftas om av kommunen anordnad avfallstransport: "Den av kommunen ordnade avfallstransporten ska uppfylla kraven i avfallslagen 37 §."**

### **Ett producentansvar på 100% ska stiftas till förpackningsavfall**

Det är väldigt viktigt för avfallstransportföretagen att det stiftas ett producentansvar på 100% för förpackningsavfall (glas-, metall-, kartong och plast) på samma sätt som för pappersinsamling. Det nu föreslagna producentansvaret på 80% och överföring av verksamheten till kommunala avfallshanteringsföretag är ett väldigt misslyckat avgörande med tanke på privata företag och invånarnas avfallshantering och återvinning.

I pappersinsamlingen är återvinningsprocenterna betydligt högre än i förpackningsavfall på grund av 100%:s producentansvar och tack vare de privata avfallstransportföretag. En förordning om obligatoriska återvinningskärl som åläggs till fastigheter med 5 bostäder bidrar till en effektiv insamling av förpackningsavfall. Om insamling av förpackningsavfall övergår till kommunala avfallshanteringsföretag försämras fångsten.

Dessutom är byggandet av en speciell finansieringsautomat för kommunala avfallshanteringsföretag till detta ändamål endast en konstruktion som missgynnar verksamheten. Inte ens EU har godkänt detta producentansvar på 80% som miljöministeriets tjänstemän har framfört och detta ska slopas från lagen.

På grund av detta ska följande paragrafer utelämnas från utkastet till avfallslagen: 49 a §, 49 b §, 49 c § och 49 d §. I slutet av paragraf 47 ska man slopa hänvisningen till (49 §) där det står om anordnandet av insamling av förpackningsavfall.

### **Slam från slamavskiljare och samlingsbrunnar ska skiljas från kommunalt avfall**

I EU-direktivet har definitionen för slam från slamavskiljaren och samlingsbrunnar avlägsnats från kommunalt avfall. Tidigare hade man gjort ett tillägg med betoning: *”inklusive slam från slamavskiljare och samlingsbrunnar”*. I nya EU-direktivet (2018/851) har antecknats tvärtom och där konstateras följande: *”Kommunalt avfall omfattar inte avfall från tillverkning, jordbruk, skogsbruk, fiske, septiktankar, avloppsnät och rening av avlopp, inklusive avloppsslam, uttjänta fordon och bygg- och rivningsavfall.”*

### **Slam från slamavskiljare har i nya EU-direktivet klassats på samma sätt som avloppsslam, där varken avfallsnämnden eller kommunala avfallshanteringsföretag har rätt att administrera.**

För att definitionen inbegriper slam från slamavskiljaren och samlingsbrunnar avlägsnats från EU:s avfallsdirektiv är det skäl att avlägsna det också från Finlands avfallslagstiftning. (32 § 1 moment *”Kommunen ska ordna hanteringen av”* samt 35.1 §).

### **Avfallstransportsystemets inverkan på avfallsmängd**

När man berett avfallslagen, har det framförts att om kommunen ordnat avfallstransporten, har detta haft en positiv inverkan på mängden av avfallssorter. Detta stämmer inte. Det som verkligen har betydelse angående avfallsmängder är de i avfallshanteringsregleringen antecknade specialkrav på separat insamling som baserar sig på antalet bostäder i fastigheten.

Avfallstransport som ordnas av fastighetsinnehavaren främjar bäst insamlingen av olika avfallssorter på grund av att mångfalden av olika avfallssorter är en viktig del av företagets verksamhet. För att undvika sanktioner är det däremot viktigt för kommunala avfallshanteringsföretag att få den långvariga 25-40 åriga tonbaserade kvoten uppfyllt med avfallsförbränningsanläggningen. Då har man fört t.ex paff, kartong, plast och papper av de kommunala avfallsanläggningarna till brännanläggningen för att få avtalet uppfyllt.

### **Sammandrag**

**På grund av de ovan framförda synpunkterna ska man bevara de av fastighetsinnehavaren anordnade avfallstransporter i avfallslagen i transport av alla avfallssorterna. Därtill ska det i avfallslagen stiftas en tilläggsanteckning, som klart fastställer likvärdigheten av båda transportsystem och att båda transportsystem ska uppfylla samma anspråksnivå. Situationen skulle underlättas om kommunerna hade möjlighet till självständigt beslutsfattande beträffande avfallstransportssystem, i stället för att det överförs till de regionala avfallsnämnder.**

Högaktningsfullt

Finlands Transport och Logistik SKAL rf

Iiro Lehtonen  
Verkställande direktör

Pekka Loukola  
Sakkunnig