

ÖSTERBOTTENS AVFALLSNÄMND'S UTREDNING AV FASTIGHETSINNEHAVAREN ORDNADE TRANSPORTSYSTEMET

1. INLEDNING

1.1 ALLMÄNT

Den nya helhetsreviderade avfallslagen (646/2011) trädde i kraft 1.5.2012. I den nya avfallslagens övergångsbestämmelse 149 § förutsätter en granskning av avfallstransportsystemet¹, ifall avfallstransporterna är ordnade som avtalsbaserade, d.v.s. avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar². En förutsättning för en fortsättning av avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar förutsätter att villkoren i avfallslagens 37 § uppfylls.

Kommunerna på Österbottens avfallsnämnds verksamhetsområde har överfört beslutanderätten om ärenden gällande avfallstransportsystem till den gemensamma avfallshanteringsmyndigheten, d.v.s. Österbottens avfallsnämnd. Enligt avfallslagens 149 § skall Österbottens avfallsnämnd se på vilka möjligheter det finns att ordna avfallstransport enligt villkoren i 37 § och fatta ett beslut om detta innan 1.5.2013³. Ett beslut om att möjligheterna för avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar finns är ett undantag från det kommunalt anordnade transportsystemet (AvfallsL 36 §).

Enligt den nya avfallslagen är övergångstiden för en ändring av transportsystemet till kommunalt ordnad avfallstransport minst tre år eller högst fem år från ett beslut om att avfallslagens villkor för avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar inte finns eller uppfylls enbart till vissa delar.

Detta dokument/utrednings avsikt är att fungera som beslutsunderlag för Österbottens avfallsnämnds beslutsfattande om en fortsättning av avfallstransport som ordnas av fastighetsinnehavaren.

¹ Gäller avfallstransporter som kommunen är skyldig att ordna, definieras i AvfallsL 32 § mom 1.

² I den nya avfallslagen har definitionen "avtalsbaserad avfallstransport" ersatts med definitionen "avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar".

³ Österbottens avfallsnämnd fastställde tidtabellen för utredningen och beslutsfattandet i januari 2012.

1.2 UTREDNINGENS AVGRÄNSNING

Österbottens avfallsnämnds utredning och aktuella beslutsfattning om transportsystemet avgränsas till avfallstransporter som gäller tömningar av fastighetens insamlingskärl för sedvanligt hushållsavfall, d.v.s. energi- och bioavfall från följande typ av fastigheter/enheter:

- stadigvarande bostadsfastigheter
- social- och hälsovård
- utbildning (skolor)
- offentligrättsliga samfunds samt offentligrättsliga föreningars förvaltnings- och servicenheter

Ovannämnda innebär att transporter som berör slam från slamavskiljare och samlingsbrunnar och fritidsbosättningens hushållsavfall har uteslutits från Österbottens avfallsnämnds granskning och beslut om transportsystem, enhetligt med vad som stadgas i avfallslagen 149 § 4 moment.

1.3 BAKGRUNDER

Österbottens avfallsnämnds beslutanderätt om transportsystemen på verksamhetsområdet har delegerats av medlemskommunerna, vilket har fastställts i den instruktion som medlemskommunernas fullmäktigen godkänt.

Österbottens avfallsnämnds medlemmar har fått ta del av den nya avfallslagens innehåll samt blivit skilt informerade och fått informationsmaterial om huvudsakliga ändringarna under olika tillfällen.

Österbottens avfallsnämnd har fastslagit i mars 2012 en preliminär tidtabell för utredning av transportsystemet samt om beslutsfattandet (§ 12/2012).

1.4 ANSVARFÖRDELNINGEN

Österbottens avfallsnämnd har myndighetsansvaret för den kommunala avfallshanteringen i respektive medlemskommun. Genom utövande av offentlig makt bevakar Österbottens avfallsnämnd hushållens och kommunernas intressen i avfallshanteringsfrågor.

Österbottens avfallsnämnds uppgifter har fastställts utöver vad som stadgas i avfallslagen i nämndens instruktion. Utöver de huvudsakliga uppgifterna som omnämns i instruktionen

hör till Österbottens avfallsnämnds uppgifter att bereda och uppfölja kommunernas avfallspolitiska handlingsprogram.

De kommunala avfallshanteringsmyndigheternas intressebevakning för hushållen sker genom att fastställa servicegraden på verksamhetsområdet, nedsättande av oskäliga kommunala avfallsavgifter, fastställa villkoren för avfallstransporterna samt rätt att erhålla uppgifter för avfallstransporter som underlyder kommunalt ansvar.⁴

Ab Ekorosk Oy svarar för den operativa verksamheten, d.v.s. mottagning och behandling av kommunalt avfall. Till Ekorosk uppgifter hör även bl.a. informationsverksamhet och fakturering av kommunala avfallsavgifter för Österbottens avfallsnämnds räkning.

1.5 LAGSTIFTNING

32 §

Kommunens skyldighet att ordna avfallshantering

Kommunen ska ordna hanteringen av följande slag av avfall som inte är farligt avfall:

- 1) avfall från stadigvarande bostäder, fritidsbostäder, internat och annat boende, inbegripet slam från slamavskiljare och samlingsbrunnar,
- 2) kommunalt avfall från social- och hälsovården och utbildningsverksamheten,
- 3) kommunalt avfall från statens, kommuners, församlingars och andra offentligrättsliga samfunds samt offentligrättsliga föreningars förvaltning och servicefunktioner, när det inte är avfall som avses i 2 punkten,
- 4) sådant kommunalt avfall från affärslokaler som samlas in på fastigheten tillsammans med avfall enligt 1–3 punkten,
- 5) annat kommunalt avfall som samlas in tillsammans med avfall enligt 1–4 punkten inom ramen för ett områdesvist sopsugsystem eller något motsvarande insamlingssystem.

Kommunen ska dessutom ordna mottagningen och behandlingen av farligt avfall från boende. Kommunen är ansvarig för att ordna mottagningen och behandlingen av farligt avfall från jord- och skogsbruket, om det inte är fråga om oskäliga avfallsmängder.

Kommunens skyldighet enligt 1 och 2 mom. gäller inte avfall som i enlighet med 6 eller 7 kap. förs till avfallshantering som producenten eller distributören ordnar.

⁴ AvfallsL 5 kap.

Närmare bestämmelser om vad och vilken verksamhet det avfall som avses i 1 mom. inbegriper får utfärdas genom förordning av statsrådet.

33 §

Kommunens skyldighet att ordna avfallshantering i andra hand

Kommunen ska ordna hanteringen av annat avfall än det som avses i 32 §, om avfallsinnehavaren begär det på grund av bristande utbud av andra tjänster och avfallet till sin beskaffenhet och mängd lämpar sig för transport eller behandling i kommunens avfallshanteringssystem. Är det fråga om en avfallshanteringstjänst som behövs kontinuerligt och regelbundet, ska kommunen ingå avtal med avfallsinnehavaren. Avtalet får gälla högst tre år i sänder.

34 §

Kvalitetskrav för kommunala avfallshanteringstjänster

Kommunen ska ordna avfallshantering så att

- 1) fastighetsvis avfallstransport står till förfogande efter behov,
- 2) det finns tillräckligt med områdesvisa mottagningsplatser för farligt avfall och annat avfall och att mottagningsplatserna är lättillgängliga för avfallsproducenterna,
- 3) det finns tillräckligt mångsidiga avfallshanteringstjänster av annat slag, inbegripet möjligheter till separat insamling av avfall som är förenliga med prioriteringsordningen,
- 4) avfallsinsamlingen och avfallstransporten ordnas och dimensioneras så att de motsvarar avfallets mängd och beskaffenhet så väl som möjligt,
- 5) det ges tillräcklig information om arrangemangen för avfallstransport och områdesvis mottagning av avfall och att informationen ges tillräckligt ofta.

Närmare bestämmelser om antalet mottagningsplatser som avses i 1 mom. 2 punkten och det ordnande och den dimensionering av insamlingen och transporten som avses i 4 punkten får utfärdas genom förordning av statsrådet

35 §

Ordnande av fastighetsvis avfallstransport

Kommunen ska se till att transporten av avfall som avses i 32 § 1 mom. ordnas i enlighet med antingen 36 eller 37 § från en mottagningsplats som fastighetsinnehavaren ordnat

(*fastighetsvis avfallstransport*). Kommunen kan dessutom sörja för ordnandet av fastighetsvis transport av separat insamlat förpackningsavfall som uppkommit inom verksamhet som avses i 32 § 1 mom. till avfallshantering som producenten har ordnat.

Fastighetsvis avfallstransport ska oavsett metod ordnas så att avfallstransporttjänster tillhandahålls allomfattande och tillförlitligt samt på skäliga och icke-diskriminerande villkor.

De kommunala avfallshanteringsföreskrifterna ska iakttas vid fastighetsvis avfallstransport. Avfallet ska föras till en mottagnings- eller behandlingsplats som kommunen anvisar.

Kommunen kan besluta att fastighetsvis avfallstransport inte ordnas i ett område där kommunikationerna är bevärliga, avfallsinnehavarna är få eller mängden avfall som behöver transporteras är liten, om inte transporten ska anses vara nödvändig av miljö- eller hälsoskäl.

36 §

Kommunalt anordnad avfallstransport

Kommunen ska ordna fastighetsvis avfallstransport, om inte något annat följer av 37 eller 41 § (*kommunalt anordnad avfallstransport*).

Vid kommunalt anordnad avfallstransport får bara kommunen eller en avfallstransportör som handlar för kommunens räkning åta sig att transportera avfallet.

När kommunen upphandlar avfallstransporttjänster ska den följa lagen om offentlig upphandling ([348/2007](#)). Vid upphandlingen ska det dras försorg om att området för tjänsterna och tjänsternas varaktighet fastställs och att de olika upphandlingarna samordnas tidsmässigt med beaktande av principerna i 2 § i den lagen.

Kommunen ska på begäran ge fastighetsinnehavarna information om avfallsmängden och leveransplatsen för det avfall som transporterats från fastigheten, specificerat enligt avfallsslag.

37 §

Avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar

Kommunen kan besluta att fastighetsvis avfallstransport ordnas i kommunen eller en del av kommunen så att fastighetsinnehavaren avtalar om den med en avfallstransportör (*avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar*), om

- 1) avfallstransporten då uppfyller villkoren i 35 § 2 mom.,
- 2) avfallstransporten främjar avfallshanteringens allmänna funktion, stöder utvecklingen av avfallshanteringen i regionen och inte medför fara eller skada för hälsan eller miljön,

3) beslutets verkningar sammantaget bedöms vara positiva, särskilt med beaktande av konsekvenserna för hushållen och för företagens och myndigheternas verksamhet.

Kommunen kan besluta att avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar ska gälla avfall av en viss typ eller beskaffenhet.

Kommunen ska följa och övervaka att det beslut som avses i 1 mom. verkställs och att dess villkor uppfylls samt vid behov behandla frågan om avfallstransport på nytt.

149 §

Tillämpning av tidigare bestämmelser

De ärenden som är anhängiga när denna lag träder i kraft behandlas enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

På internationella avfallstransporter som Finlands miljöcentral har godkänt eller som den fått anmälan om före denna lags ikraftträdande och vars mottagande den behöriga myndigheten i mottagarlandet har bekräftat tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

Om fullföljdsdomstolen i ett ärende som är anhängigt när denna lag träder i kraft upphäver ett beslut på vilket de bestämmelser som gällde vid denna lags ikraftträdande ska tillämpas och återförvisar ärendet för att behandlas på nytt i sin helhet, ska ärendet behandlas och avgöras i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

En kommun där ordnad avfallstransport som avses i 1993 års avfallslag vid ikraftträdandet av denna lag ordnas som avfallstransport enligt avtal ska se på vilka möjligheter det finns att ordna avfallstransport enligt villkoren i 37 § 1 mom. i denna lag för avfallstransport som ordnas av fastighetsinnehavaren och fatta beslut i saken inom ett år från det att lagen trädde i kraft. Om beslutet innebär övergång till kommunalt anordnad avfallstransport i stället för avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar, ska det bestämmas i beslutet att avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar upphör, vilket får ske tidigast tre år efter det att beslutet fattades och ska ske senast fem år från det att lagen trädde i kraft.

En kommun som före den 1 juni 2007 har ordnat transporten av avfall som uppkommit inom industrin, servicesektorn eller någon annan näringsverksamhet och som är jämförbart med avfall från bosättning, på det sätt som avses i 10 § 1 mom. i 1993 års avfallslag genom att anlita en annan sammanslutning eller en privat företagare, får fortsätta arrangemanget under det med sammanslutningen eller företaget ingångna avtalets giltighetstid, dock högst till den 31 maj 2012. ([27.4.2012/195](#))

På avstjälningsplatser och andra avfallsbehandlingsplatser där verksamheten har lagts ned före den 1 januari 1994 och på nedskräpning som har skett före den 1 januari 1994 tillämpas de bestämmelser som gällde innan 1993 års avfallslag trädde i kraft.

2 BESKRIVNING AV TRANSPORTSYSTEMEN

Tabell 2.0: Fördelning av transportsystemen i Finland enligt de kommunala avfallshanteringsbolagens områden (källa: Avfallsverksförningen).

Avfallshanteringsbolag:	Transportsystem:	Antal invånare	Antalet transportbolag (utan uderentreprenader):
1. Botniarosk Oy Ab	avtalsbaserat	41.831	4
2. Eko-Kymppi	blandsystem + avtalsbaserat	81.928	15
3. Ekorosk Ab Oy	avtalsbaserat	125.000	21
4. Etelä-Karjalan Jätehuolto Oy	kommunalt anordnat	132.572	3
5. HRM:s avfallshantering (Helsingforsregionens miljö tjänster)	kommunalt anordnat	1.096.823	5
6. Östra Nylands Avfallsservice Ab	kommunalt anordnat	92.994	9
7. Jyväskylä stad	kommunalt anordnat	132.162	3
8. Jämsän Jätehuolto liikelaitos	blandsystem + avtalsbaserat	25.012	?
9. Jätekukko Oy	kommunalt anordnat	208.889	4
10. Keski-Savon Jätehuolto	kommunalt anordnat	49.082	2
11. Kiertokapula Oy	kommunalt anordnat 8 kommuner, avtalsbaserat 4 kommuner	337.976	17
12. Kymenlaakson Jäte Oy	kommunalt anordnat 3 kommuner, avtalsbaserat 6 kommuner	191.070	?

13. Lakeuden Etappi Oy	kommunalt anordnat	149.903	5
14. Lapin Jätehuolto Kuntayhtymä	kommunalt anordnat	40.577	4
15. Loimi-Hämeen Jätehuolto Oy	avtalsbaserat	125.000	23
16. Metsäsairila Oy	blandsystem + avtalsbaserat	56.949	3
17. Millespakka Oy	avtalsbaserat	28.876	8
18. Napapiirin Residium Oy	kommunalt anordnat 1 kommun, avtalsbaserat 2 kommuner	68.811	8
19. Nurmijärven kunta	avtalsbaserat	40.349	5
20. Oulun Jätehuolto	Kommunalt anordnat 2 kommuner, avtalsbaserat 15 kommuner	282.110	11
21. Perämeren Jätehuolto Oy	Kommunalt anordnat 1 kommuner, avtalsbaserat 4 kommuner	61.553	5
22. Pirkanmaan Jätehuolto Oy	kommunalt anordnat	418.200	15
23. Porin Jätehuolto	avtalsbaserat	128.126	11
24. Puhas Oy	Kommunalt anordnat 4 kommuner, avtalsbaserat 1 kommun	110.656	4
25. Päijät-Hämeen Jätehuolto Oy	avtalsbaserat 6+blandsystem i 6 kommuner	202.968	6
26. Rauman seudun jätehuoltolaitos	Kommunalt anordnat 1 kommun, avtalsbaserat 1	45.664	2

	kommun		
27. Rosk'n Roll	Kommunalt anordnat 7 kommuner, avtalsbaserat 2 kommun	135.230	6
28. Rouskis Oy	Kommunalt anordnat 1 kommun, avtalsbaserat 3 kommun	75.970	8
29. Sammakkokangas Oy	Kommunalt anordnat 5 kommuner, avtalsbaserat 2 kommun	31.101	5
30. Satakierto Oy	avtalsbaserat	30.539	6
31. Savonlinnan Seudun Jätehuolto Oy	avtalsbaserat	45.245	6
32. Stormossen Ab Oy	avtalsbaserat	103.583	9
33. Turun Seudun Jätehuolto Oy	Kommunalt anordnat 5 kommuner, avtalsbaserat 9 kommun	330.040	9
34. Vestia Oy	kommunalt anordnat	98.970	6
35. Ylä-Savon Jätehuolto Oy	avtalsbaserat	57.688	7

2.1 KOMMUNALT ANORDNAD AVFALLSTRANSPORT

Kommunalt anordnad transportsystemet är enligt avfallslagen det primära⁵ transportsystemet för den fastighetsvisa avfallstransporten av avfall som beskrivs i avfallslagens 32 §. Över hälften av hushållens avfallstransporter i vårt land sköts som kommunalt anordnade.

Vid kommunalt anordnad avfallstransport får endast kommunen eller en avfallstransportör som handlar för kommunens räkning åta sig att transportera avfallet. I praktiken betyder detta att transportererna handhas av avfallstransportörer som genom upphandling av entreprenad verkar för kommunens räkning, eftersom kommunerna i Finland, till skillnad från t.ex. Sverige, inte har egna sopbilar.

Kommunal upphandling av avfallstransporter skall följa lagen om offentlig upphandling (348/2007). Den kommunala upphandlingen av avfallstransporter skall förverkligas på ett sätt som möjliggör att mindre transportbolag med endast ett transportfordon kan lämna in ett anbud på ett entreprenadområde.

2.2 AV FASTIGHETSINNEHAVAREN ORDNAD AVFALLSTRANSPORT

Av fastighetsinnehavaren ordnad avfallstransport är enligt avfallslagen det sekundära transportsystemet och skall uppfylla villkoren som är bestämda i avfallslagens 35 och 37 §.

Kommunen (Österbottens avfallsnämnd) kan besluta att fastighetsvis avfallstransport ordnas i kommunen eller en del av kommunen så att fastighetsinnehavaren avtalar om den med en avfallstransportör (avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar) om följande villkor uppfylls:

1. Fastighetsvis avfallstransport skall oavsett metod ordnas så att avfallstransporttjänster tillhandahålls allomfattande och tillförlitligt samt på skäliga och icke-diskriminerande villkor (AvfallsL 35 § mom 2).
2. Avfallstransporten främjar avfallshanteringens allmänna funktion, stöder utvecklingen av avfallshanteringens i regionen och inte medför fara eller skada för hälsan eller miljön (AvfallsL 37 § mom. 1 punkt 2).
3. Beslutets verkningar sammantaget bedöms vara positiva, särskilt med beaktande av konsekvenserna för hushållen och för företagens och myndigheternas verksamhet (AvfallsL 37 § mom. 1 punkt 3).

⁵ Prioritetsordningen mellan transportsystemen har gällt även i den tidigare avfallslagens 10 § (1072/1993)

Ytterligare kan kommunen (Österbottens avfallsnämnd) besluta att avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar ska gälla avfall för en viss typ eller beskaffenhet. Beslut om avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar skall följas och övervakas av Österbottens avfallsnämnd. Ifall de lagstadgade villkoren inte uppfylls för avfallstransporten som fastighetsinnehavaren ordnar, skall frågan om avfallstransport vid behov behandlas på nytt av avfallsnämnden.

3 NULÄGET

3.1 FASTIGHETER VAR DET UPPSTÅR AVFALL

På Österbottens avfallsnämnds verksamhetsområde finns det ca. 54.300 bostadsfastigheter. Övriga fastigheter vilka underlyder det kommunala avfallshanteringsansvaret är ca. 360.

Antalet bostadsfastigheter som är utanför ordnad avfallstransport är 256 st.⁶

Mängden sorterat bio- och energiavfall som levereras till Ekorosk till den optiska sorteringen för behandling är ca 17.000 t/år. Ab Ekorosk tog emot år 2011 totalt 78.526 ton avfall, varav 8.902 ton slutdeponerades.

3.2 MOTTAGNINGSPLATSER

Det kommunala avfallshanteringsbolaget Ab Ekorosk Oy tar emot hushållsavfallet (bio- och energiavfall) vid anläggningen på Spituholmen i Jakobstad. Deponiavfall som insamlas i separata avfallskärl mottas på Storkohmo sopstation i Karleby.

3.3 AVFALLSKÄRLENS TÖMNINGSINTERVALLER

Avfallskärlens tömningsintervaller bestäms i de kommunala avfallshanteringsbestämmelserna (fastställda av Österbottens avfallsnämnd). Det s.k. normala tömningsintervallet för insamlingskärlen är två veckor. Undantag från två veckors tömningsintervall kan beviljas endast av Österbottens avfallsnämnd på särskilda villkor. Grundförutsättningen för beviljandet av förlängt tömningsintervall för bostadsfastigheters avfallskärl är att det endast insamlas energiavfall och att bioavfallet komposteras i en sluten och värmeisolerad kompostor. Med förlängd tömningsintervall avses att

⁶ Anslutningskyldigheten till ordnad avfallstransport övervakas av kommunens miljövårdsmyndighet.

avfallskärlet töms en gång på fyra veckor eller undantagsvis en gång på åtta veckor för hushållen som består av en enda person.

På Österbottens avfallsnämnds verksamhetsområde töms 454 hushålls avfallskärl i strid med de kommunala avfallshanteringsbestämmelserna, då enbart gällande insamlingskärls tömningsintervall, se tabell 3.2. Detta innebär att transportörerna godkänner avvikande tömningsintervall för insamlingskärl, trots att en avvikande tömningsintervall förutsätter ett skriftligt beslut av avfallsnämnden. Österbottens avfallsnämnd har upprepade gånger påtalat om situationen både till transportbolagen samt till kommunens övervakningsmyndigheter. Österbottens avfallsnämnd har beviljat totalt 2.985 hushåll⁷ förlängd tömningsintervall för avfallskärlet, d.v.s. antalet hushåll vars beslut om förlängt tömningsintervall är i kraft. Procentuellt utgör de "olagliga" förlängningar 13 % av totala antalet hushåll med avvikande tömningsintervall.

Uppgifter på antalet hushåll som har av transportören "beviljade" tidsbundna avbrott i tömningen av saknas.

Tabell 2.3: Antalet hushåll vars avfallskärlets töms regelbundet mot vad som stadgas i de kommunala avfallshanteringsbestämmelserna eller avvikande från av Österbottens avfallsnämnd givet beslut.

Kommun:	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Tot alt:
Transportör:												
1	7				2	8			16	10		43
2											55	55
3				167	2					7	2	178
4	6							1				7
5											26	26
6										8		8
7												0
8												0
9			2									2
10												0

⁷ Situationen 1.10.2012

11		17	3									20
12					1						1	2
13											11	11
14		21										21
15							49					49
16				3	5							8
17		10										10
18											1	1
19					13							13
Totalt:	13	48	5	170	23	8	49	17	10	15	96	454

4 HUSHÅLLENS STÄLLNING

4.1 TILLGÅNGEN TILL SERVICE

Till Österbottens avfallsnämnds grunduppgifter hör att säkerställa att hushållen tillhandahålls kommunala avfallshanteringstjänster, till kommunala avfallshanteringen hör tillgången till fastighetsvisa avfallstransporttjänster vilka tillhandahålls allomfattande och tillförlitligt samt på skäliga och icke-diskriminerande villkor⁸. Österbottens avfallsnämnds skyldighet som kommunal avfallshanteringsmyndighet omfattar även säkerställande av avfallstransporterna för hushåll med ekonomiska svårigheter, d.v.s. säkerställande av kommunmedlemmarnas subjektiva rätt till en lagstadgad kommunalteknisk service.

Generellt sett har hushållen heltäckande tillgång till avfallstransporter på verksamhetsområdet. Undantag utgör tillgången till service för de bostadsfastigheter vilka är belägna på fritidsbostadsområden, där tillgången till fastighetsvis avfallstransport begränsas under en del av kalenderåret av dåliga vägförhållanden. Situationer där transportören ensidigt upphört att sköta om transporter på s.k. olönsamma områden har förekommit i enstaka fall.

Undantaget från det ovannämnda är s.k. "svartlistade" kunder, d.v.s. hushåll med betalningssvårigheter som vägras avfallstransporttjänster av transportbolagen efter att indrivningsförsök misslyckats. Situationen uppfattas som problematiskt med nuvarande

⁸ AvfallsL 35 § 2 mom.

transportsystem för både transportbolagen och för den kommunala avfallshanteringsmyndigheten. I sista hand ankommer det kommunen att säkerställa hushållens tillgång till avfallstransporter.

4.2 AVFALLSTRANSPORTERNAS PRISSÄTTNING OCH SKÄLIGHET

På verksamhetsområdet finns det prisskillnader mellan olika transportbolag och områdesvisa prisskillnader. De områdesvisa prisskillnaderna omfattar även skillnader i transportbolagets transportavgifter för olika kunder bosatta på en och samma gata eller bostadsområde. En slumpvis jämförelse mellan transportavgifter i Karleby visar att skillnaden mellan transportavgiften för en 240 liters avfallskärl kan variera för olika bostadsfastigheter på en och samma gata upp till dryga 3 euro, skillnaden förekom även då en och samma transportör anlitas.

Vissa transportbolags tillämpning av högre tömningsavgifter för hushåll med förlängd tömningsintervall kan ifrågasättas, eftersom prissättningen grundar sig inte utförda tömningar och transporter.

Tabell 4.2: Beräknad medelpris för avfallstransporten vid tömning av ett 240 liters avfallskärl på Österbottens avfallsnämnds verksamhetsområde (inklusive moms).⁹ *=uppskattning

Kommun:	Medelpris:	Högsta:	Lägsta:
Evijärvi	4,61*	4,61*	4,61*
Jakobstad	3,65	6,40	2,89
Kauhava (Alahärmä, Korttesjärvi)	4,61*	4,61*	4,61*
Kaustby	3,47	3,52	3,41
Karleby	3,25	6,16	1,81
Kronoby	3,34	4,03	1,84
Larsmo	4,98	6,40	3,44
Nykarleby	3,67	3,42	3,69
Pedersöre	4,98	6,40	3,44
Vetil	5,16	6,7	3,41

⁹ Prisuppgifter för samtliga transportörer saknas.

Vörrå (Oravais)	3,54	3,44	3,63
Medelpris för hela området	4,21		

Som en jämförelse bör konstateras, att kommunalt ordnad avfallstransport möjliggör att hushållens kostnader för avfallstransporterna är lika stora på hela verksamhetsområdet. Olika undersökningar¹⁰ har visat att transportkostnaderna är 20-40 % förmånligare vid kommunalt ordnad avfallstransport jämfört med avfallstransport som fastighetsinnehavaren anordnar.

4.3 KVALITETEN PÅ TRANSPORTBOLAGENS SERVICE

4.3.1 NULÄGET

I allmänhet uppfattas kvaliteten på servicen som transportbolagen erbjuder hushållen som goda oberoende transportsystem. I detta sammanhang bör poängteras, att en del av hushållen kan uppfatta att transportbolag som avviker från de kommunala avfallshanteringsbestämmelser ger bättre service än de transportbolag som vägrar att avvika från avfallshanteringsbestämmelserna till kundens fördel.¹¹

På basen av kontakterna från kommuninnevånarna samt de enskilda kommunernas fastighetsansvariga till Österbottens avfallsnämnd, till det kommunala avfallshanteringsbolaget Ekorosks kundtjänst och de kommunala miljövårdsmyndigheterna varierar kvaliteten på servicen mellan de olika transportbolagen. Uppgifter om antalet klagomål på transportbolagens service till Konsumentverket är avvikande från landets medeltal saknas p.g.a. Konsumentverkets nuvarande statistikförfarande.

Följande brister i transportbolagens service har påtalats:

- Olika tillämpningar av uppsägningstiden av transportavtal och påbörjande av nytt transportavtal, gäller vid byte av transportör.
- Kunden faktureras för ogjorda tömningar.
- Sopkärlet blir inte tömd, sopkärlet antas presumtivt vara tomt utan en granskning av chauffören.
- Oregelbundna tömningar av sopkärl, varierande tömningsdagar.

¹⁰ Statens Ekonomiska Forskningscentral, Finlands Kommunförbund, Finlands Fastighetsförbund, Jätekukko Oy, Avfallsverksföreningen.

¹¹ Påståendet baserar sig på direkta kundresponser till Österbottens avfallsnämnd under åren 2002-2012.

- Bytet av avfallskärl (hyreskärl) till ett kärl av annan storlek kan dröja en längre tidsperiod.
- Information om "överstora" eller underdimensionerade hyreskärl förmedlas inte till kunden
- Transportbolaget förmedlat vilseledande eller felaktig information om kundens rättigheter och skyldigheter.
- Transportbolaget har delat ut egna avvikande sorteringsanvisningar till hushållen.
- Transportavtalet har ensidigt blivit uppsagd av transportören utan särskilda motiveringar till kunden.

4.3.2 JÄMFÖRELSE MED KVALITETSKRAVEN FÖR KOMMUNALT ANORDNAD AVFALLSTRANSPORT

En eventuell övergång till kommunalt anordnad avfallstransport skulle innebära att Österbottens avfallsnämnd fastställer de primära kvalitetskraven för de egentliga avfallstransporterna i angivna villkoren för den kommunala upphandlingen.

Sannolika kvalitetskrav för fastigheternas avfallstransporter vid en eventuell övergång till kommunalt anordnad avfallstransporter (skulle gälla även subkontraktörer):

- Miljökrav på transportfordonen.
- Fordonsvisa kördatorer för uppföljning av tömningarna på de i förväg optimerade körrutterna.¹²
- Rapporteringsskyldighet av avvikande situationer.
- Eventuellt krav på fordonsvisa vågssystem på fordon som sköter om insamling av separat insamlat avfall (gäller inte enskilda hushåll).¹³
- Bonussystem för entreprenörerna.

En eventuell övergång till kommunalt anordnad avfallstransport skulle medföra följande förbättringar av kvaliteten på servicen till hushållen utöver vad som nämns ovan:

- Antalet och storleken på fastigheternas avfallskärl anpassas till det verkliga behovet.
- Enhetlig fakturering på hela verksamhetsområdet

¹² Kördatorerna kan alternativt anskaffas av det kommunala avfallshanteringsbolaget, vilket skulle sänka tröskeln för de mindre transportbolagen att delta i anbudstävlan.

¹³ Möjliggör fastställande av behandlingsavgifter enligt producerad avfallsmängd för kommunala eller statliga inrättningar med stora mängder separat insamlad avfall.

- Anvisade områdes insamlingskärl till avfallsinnehavare som vägrar ansluta sig till den fastighetsvisa avfallstransporten.
- Anvisade områdesinsamlingskör för områden med dåliga vägförbindelser.
- Möjliggör bättre avfallsrådgivning för att rätta till problemsituationer.
- Kundrådgivningen till hushållen koncentreras till en och samma plats.
- Kvaliteten på informationen till hushållen förbättras.
- Erbjudande av extra service i form av tvätt av insamlingskärl

5 KOMMUNERNAS, MYNDIGHETERNAS OCH KOMMUNALA AVFALLSHANTERINGSBOLAGETS STÄLLNING

En av avfallslagens förutsättningar för avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar är att avfallstransporten främjar avfallshanteringen allmänna funktion, stöder utvecklingen av den regionala avfallshanteringen.¹⁴ Här avses myndigheternas möjligheter att i praktiken följa och övervaka avfallskärlens tömningar och avfallstransporterna samt hur de olika transportsystemen inverkar på det kommunala avfallshanteringsbolagets insamlingsystem och dess utveckling.

Österbottens avfallsnämnd har begärt medlemskommunernas åsikter gällande transportsystemen.

5.1 KOMMUNERNAS STÄLLNING

Det kommunala övervaknings ansvaret för den kommunala avfallshanteringen är ålagd på respektive kommuns miljöförvaltningsmyndighet, d.v.s. miljönämnderna eller motsvarande. Avfallshanteringen övervakning kan inte delegeras till den kommunala avfallshanteringsmyndigheten.

Medlemskommunernas resurser för att uppnå en acceptabel nivå för övervakningen av hushållens avfallshantering och avfallstransportörernas verksamhet kan anses som otillräckliga. Med acceptabel nivå avses tillämpning av övriga övervakningsåtgärder för upprepade avfallsförseelser än utfärdande av skriftliga uppmaningar.

Transportsystemet inverkar även på vilka resurser enskilda kommuner behöver för upphandling av de egna fastigheternas avfallstransporter. Vid kommunalt anordnad avfallstransport överförs samtliga kommuners upphandling av transporter för kommunalt avfall till en och samma anskaffningsenhet (det kommunala avfallshanteringsbolaget).

¹⁴ AvfallsL 37 §

Som ett tillägg kan konstateras att de flesta av medlemskommunerna torde ha förbundit sig till miljöhandlingsprogram vars mål kan uppnås bättre med kommunalt anordnad avfallstransport.

5.2 DEN KOMMUNALA AVFALLSHANTERINGSMYNDIGHETENS STÄLLNING

De olika transportsystemen inverkar olika på Österbottens avfallsnämnds verksamhet, d.v.s. skötseln av uppgifterna som bestämts i avfallslagen och av medlemskommunerna i instruktionen för Österbottens avfallsnämnd.

I dagsläget har Österbottens avfallsnämnd begränsade möjligheter att uppfölja avfallskärlens tömningar och avfallstransporterna. Trots transportbolagens förbindelser till avfallsnämnden gällande rapportering av felaktigt insamlat avfall vid fastigheterna sker detta inte. En annan påfallande brist med nuvarande transportsystem är att Österbottens avfallsnämnd saknar kontroll över avfallströmmarna som hör till kommunalt avfall, med detta avses avfall som bör levereras till en av avfallsnämnden anvisad plats för mottagning och behandling.

Kommunalt anordnad avfallsransport skulle förbättra Österbottens avfallsnämnds kontroll över avfallskärlens tömningar, avfallstransporterna och avfallsströmmarna. Granskar man ärendet enbart från avfallslagens 34 §:s kvalitetskrav på kommunala avfallshanteringstjänster, med undantag för punkterna 2 och 5, kan de juridiska kraven verkställas bättre med kommunalt anordnad avfallstransport.

5.3 DET KOMMUNALA AVFALLSHANTERINGSBOLAGETS STÄLLNING

Det kommunala avfallshanteringsbolaget Ab Ekorosk styrelse har på Österbottens avfallsnämnds begäran inlämnat ett utlåtande om transportsystemen. Bolagets har gett ett skilt utvärdering i vilket man tar ställning om för och nackdelar med de olika transportsystemen. Synpunkterna som framkommer i utvärderingen avviker inte nämnvärt från vad som framställts i styrelsens utlåtande.

I Ab Ekorosks styrelsens utlåtande har man beaktats följande delområden och synpunkter (sammanfattning):

1. Juridiska bakgrunder

- *Hänvisning till regeringens lagproposition att alla olika kunder och kundgrupper eller områden inte ogrundat försätts i avvikande ställning när tjänsten t.ex. prissätts. En eventuell dominerande marknadsställning får inte utnyttjas vid prissättningen i strid med konkurrensbegränsningslagen.*

- *Kommunalt konkurrensutsatt transportssystem skall enligt avfallslagen vara det primära alternativet.*

2. Nuvarande transportsystem

- *Det nuvarande transportsystemet skapar en "sluten marknad" som favoriserar de nuvarande aktörerna då antalet nya kunder på marknaden är relativt liten.*
- *Under de senaste 15 åren har endast en ny transportör kommit in på marknaden, en som transporterar hushållsavfall som bisyssla.*
- *Om kommunerna inom verksamhetsområdet vill gynna lokala småföretag borde det konkurrensutsatta transportsystemet prioriteras, därför att det ger möjlighet för nya företagare att komma in på marknaden.*
- *För skötseln av den lagstadgade behandlingen av hushållsavfall på verksamhetsområdet för kommunernas räkning har transportsystemet ingen avgörande betydelse för bolagets verksamhet, förutsatt att ifrågavarande avfall levereras till Ekorosk för behandling.*

3. Utvecklande av sorteringen

- Den tilltänkta ändringen av insamlingssystemet och behandlingen av hushållsavfallet till ett s.k. tvåkärlssystem, separata insamlingskärl för bio- respektive energiavfall, skulle medföra kostnadsinbesparningar i form av mindre driftskostnader, transportkostnader och behandlingsskostnader. Mindre transportkostnader skulle förutsätta användning av flerfacksbilar.
- Förverkligandet av ändringen av insamlings- och behandlingssystemen för hushållsavfallet skulle avsevärt underlättas av en övergång till kommunalt ordnad avfallstransport, eftersom transportbolagen skulle ha då bättre förutsättningar att förnya fordonen enhetligt med de nya kraven. De nuvarande 20 transportföretagen inom verksamhetsområdena har förmodligen inte ekonomiska förutsättningar att förnya sin fordonspark ifall det saknas garantier för tillräckligt långa avtalsperioder.

4. Problem med nuvarande transportsystem

- Transportföretagarnas rapportering är bristfällig gällande bl.a. förändringar i storleken på kundernas avfallskärl och tömningsintervaller.
- Avbrott i tömningar t.ex. sommartid överenskomms direkt mellan kunden och transportören.
- Faktureringsfel då transportörerna inte avlägsnat kunder ur sitt register då kunden bytt transportör. Både den gamla och nya transportören har meddelat om tömningar till Ekorosk.
- Kunderna får inte tillräcklig och noggrann och entydig information om uppsägningstider vid byte av transportör.
- Kunderna vänder sig till Ekorosk i frågor som berör transportörernas verksamhet, vilket har förorsakat Ekorosk merarbete och stress för personalen.

- Transportbolagen rapporterar i allmänhet inte till Ekorosk om fastigheter där sorteringen utförs dåligt. Som det största problemet uppfattas att annat avfall blandas med hushållsavfall vilket orsakar problem i sorteringshallen.
- De värsta fallen i hur avfallshanteringsbestämmelserna negligeras gäller transporter där företagsavfall insamlas tillsammans med hushållsavfall utan att detta rapporteras eller att det framgår av transportdokumentet. Förfarandet leder till det att Ekorosk inte erhåller behandlingsavgift för företagsavfallet, utan behandlingsavgiften lämnar hos transportören.
- En del av transportföretagen bryter kontinuerligt mot bestämmelserna som gäller fordonens maximivikt. För tätt packade lass leder till övervikt (konkurrensfördel) och till att en del av avfallspåsarna pressas sönder före det kommer till sorteringsbandet. Sorteringsresultatet försämras betydligt nr löst energiavfall hamnar i containern som för till rötning.
- Särskilt bio- och energiavfall från kommunala inrättningar förs inte till Ekorosk utan de förs till behandling någon annanstans. Förfarandet strider mot lagstiftningen och förorsakar Ekorosk ekonomiska förluster.
- Transportörernas prissättning är inte transparent ur hushållens synvinkel och transportörerna brukar inte meddela om sina avgifter på sina hemsidor, vilket försvårar en prisjämförelse.
- Priserna kan variera kraftigt mellan olika områden och kunder.
- Avfallshanteringen är en kommunal service och många konsumenter antar, att transportavgifterna är reglerade eller godkända av myndigheter.
- Det är inte i transportörernas intresse att informera kunderna om hur stora avfallskärl de behöver och hur det påverkar kostnaderna. Konsumenten betalar ofta onödigt för överkapacitet både till transportören och till Ekorosk.
- Hushåll som har betalningsvårigheter kan ha svårt att erhålla avfallstransporter inom det avtalsbaserade systemet.
- I Jakobstad och Karleby finns områden där t.o.m. 4-5 olika transportföretag sköter om avfallstransporter på samma gata. Situationen är otillfredsställande ur miljö- eller trafiksäkerhetssynpunkt och medborgarnas oro över dessa frågor har klart ökat under de senaste åren.
- Inom det avtalsbaserade systemet bär transportföretaget risken för kreditförlusten för transportens del och svarar för planeringen av körrutterna och kundservicen i frågor som berör transporten.

Utlåtande om transportsystemet:

Gällande en bedömning av förutsättningarna för en fortsättning med av fastighetsinnehavaren ordnad avfallstransport enligt avfallslagens 37 § 1 mom. punkterna 1-3, konstateras följande:

- i punkt 1) omnämnd transportservice finns inte inom hela Ekorosk-området till skäliga och icke-diskriminerande villkor eftersom områden och kunder försätts i avvikande ställning gällande prissättningen.
- den av fastighetsinnehavaren ordnade avfallstransporten ökar fara eller skada för hälsa och miljö jämfört med av kommunen ordnad avfallstransport då det inom flera tätbyggda områden förekommer att 4-5 transportörer är verksamma i samma stadsdel vid samma gata. Olovlig förlängning av tömningsintervaller som fastställts av Avfallsnämnden kan förorsaka hälsoproblem. Villkoren i punkt 2) uppfylls därmed inte.
- ett beslut om fortsättande med av fastighetsinnehavaren ordnad avfallstransport har inte sammantaget bedömt positiva verkningar för Ekorosk och därmed skulle beslutet vara i strid med punkt 3).

Enligt Ekorosk styrelse talar utöver de juridiska förutsättningarna följande fakta för en övergång till övergång till av kommunen konkurrensatt transportsystem:

- kostnadseffektiviteten i både transporter och behandling kan ökas genom övergång till s.k. flerfacksbilar.
- den optiska sorteringen kunde upphöra, vilket medför en förbättrad och mera ekonomisk sortering.
- återvinningen av hushållsavfall effektiveras då avfallets kvalitet förbättras.
- avfallsrådgivningen enhetligas och dess kvalitet förbättras, rådgivning kan riktas till sådana fastigheter där sorteringen är bristfällig.
- upprätthållande av kundregistret förenklas och effektivieras.
- lättare att övervaka fastigheternas anslutning till ordnad avfallstransport.
- övervakning av efterföljande av avfallshanteringsbestämmelserna underlättas.

6 MILJÖN

Österbottens avfallsnämnd har utrett de olika transportsystemens inverkan på trafikmängden och miljöutsläpp genom framtagande av områdesvisa jämförelsemodeller mellan de olika transportsystemen. Utredningen har gjorts av Lakeuden Etappi Oy på uppdrag av Österbottens avfallsnämnd. I jämförelsemodellen har används som referensområden Jakobstad, Karleby (innerstaden)¹⁵ och Kronoby. Jämförelsemodellerna grundar sig på befintliga hushållsrutter vilka överförts till Ecomond Oy:s planerings- optimeringsprogram för transporter, TCI-OPTI.

¹⁵ Gäller inte kommundelarna: Kelviå, Lochteå och Ullava

6.1 UTREDNINGENS RESULTAT GÄLLANDE TRAFIKMÄNGDEN AVFALLSTRANSPORTERNA FÖRORSAKAR

A. Jakobstad:

Tabell A.1: Av fastighetsinnehavarenordnad transport

Antalet tömningar*	7.586 st
Körsträcka	1.828 km
Använd tid	296 h 35 min

Tabell A.2: Kommunalt anordnad transport

Antalet tömningar*	7.549 st
Körsträcka	717 km
Använd tid	258 h 48 min

B. Karleby

Tabell B.1: Av fastighetsinnehavarenordnad transport

Antalet tömningar*	11.002 st
Körsträcka	4.814 km
Använd tid	481 h 24 min

Tabell B.2: Kommunalt anordnad transport

Antalet tömningar*	11.010 st
Körsträcka	1.537 km
Använd tid	411 h 13 min

C. Kronoby

Tabell C.1: Av fastighetsinnehavarenordnad transport

Antalet tömningar*	3.251 st
Körsträcka	2.367 km
Använd tid	155 h 48 min

Tabell C.2: Kommunalt anordnad transport

Antalet tömningar*	3.278 st
Körsträcka	1.952 km
Använd tid	149 h 38 min

*Avvikelserna i antalet tömningar beror på att samtliga adresser inte har lokaliserats av programvaran.

Jämförelsen mellan de olika transportsystemen påvisar att kommunalt anordnat transportsystem skulle ha positiva inverknings på miljön. Exempelvis körsträckorna på hushållsrutterna i Karleby innerstad skulle minska årligen med ca. 39.000 km d.v.s. 67 %. I Jakobstad och Kronoby skulle körsträckorna minska med 60 respektive 17 %. Det är dock befogat att poängtera, att överlappade körsträckor förekommer i en mindre omfattning i de mindre medlemskommunerna var högst 2-3 transportbolag opererar.

6.2 UTREDNINGENS RESULTAT GÄLLANDE MILJÖUTSLÄPP AVFALLSTRANSPORTERNA FÖRORSAKAR

En jämförelse av koldioxidutsläppen mellan de olika transportsystemen är endast riktgivande, eftersom bränsleförbrukningen varierar beroende var avfallet insamlas, tätort eller glesbygd. En annan faktor som inverkar märkbart på utsläppsmängden är chaufförernas körstil (uppskattad variation 40-80 l/100 km eller 7-12 l/h). En annan nämnvärd faktor som inverkar på bränsleförbrukningen är avståndet till mottagningsplatsen. I utredningen uppskattas koldioxidutsläppen är enligt förbrukad tid för avfallstransporterna är utsläppen 3-14 % lägre vid kommunalt ordnad avfallstransport. I beräkningen som baserar sig på tillagda körkilometer är koldioxid utsläppen 17-48 % lägre vid kommunalt ordnad avfallstransport.

Övriga utsläpp från transportverksamhet, kolmonoxid, kolväten, kväveoxider och partiklar kan minskas betydligt genom att använda ny fordonsteknik (högre Euroklass). Vid kommunalt konkurrensutsatt transportsystem kan man definiera krav på transportfordonen vid upphandlingskedet. Ett allmänt krav vid kommunal upphandling av

avfallstransporterna är sopbilar med EURO 5 motorer. Vid kommunal upphandling kan man också som exempel kräva att transportfordonen skall vara biogasdrivna.¹⁶

7. FÖRETAGENS STÄLLNING

7.1 DE VERKSAMMA TRANSPORTBOLAGEN OCH AVFALLSTRANSPORTERNAS BETYDELSE I VERKSAMHETEN

På det verksamhetsområdet opererar 20 olika transportföretag som insamlar och transporterar hushållsavfall från bostadsfastigheter och offentligrättsliga samfund. På basen av Österbottens avfallsnämnds förfrågan utgör avfallstransporter som gäller sedanligt hushållsavfall 10-90 % av transportbolagens omsättning. Samtliga av transportbolagen erbjuder avfallstransporttjänster till handeln och industrin. Utav transportbolagen som insamlar och transporterar hushållsavfall från bostadsfastigheter och offentligrättsliga samfund erbjuder 10 st. transporttjänster i form av slambrunnstömningar. Utav transportbolagen som insamlar och transporterar hushållsavfall från bostadsfastigheter och offentligrättsliga samfund bedriver 12 st. annan verksamhet än tömning av avfallskärl vid fastigheterna.

En objektiv bedömning av transportbolagens livskraft i nuläget är svårt att fastställa eftersom flera av transportbolagen har idkar annan transportverksamhet än avfallstransporter till hushållen och offentligrättsliga samfund. Ifall man använder kundunderlaget som den enda mätaren för transportföretagens livskraft, kan man konstatera att den fördelas ojämnt mellan de samtliga transportbolagen. Det samma torde gälla för transportbolagens möjligheter till investeringar. Vid den sannolika ändringen av insamlings- och behandlingssystemet för hushållsavfallet antas skillnaderna mellan transportbolagens möjligheter att investera i fordon som är anpassade till ändringarna, d.v.s. flerfacksfordon, ännu större.

7.2 EVENTUELL UPPKOMST AV NYA FÖRETAG OCH UPPHÖRANDE AV FÖRETAG SOM EN FÖLJD AV ÖVERGÅNG TILL KOMMUNALT ANORDNAD AVFALLSTRANSPORT

Det nuvarande transportsystemet upprätthåller en sluten marknad på verksamhetsområdet för transporterna av hushållsavfall på, påståendet motiveras med faktumet att under de senaste 15 åren har endast en ny transportör kommit in på marknaden. Under samma tidperiod har 7 transportbolag upphört med sin verksamhet eller upphört med att insamla hushållsavfall på verksamhetsområdet. En närmare

¹⁶ Förutsätter lokal tillgång till biogas, exempelvis som en produkt från den kommunala behandlingen av bioavfall.

förklaring till påståendet är marknadens dualistiska karaktär: I en del av mindre kommunerna finns etablerade lokala monopol och i de större kommunerna som Karleby och Jakobstad kan marknaden uppfattas som mättad p.g.a. det relativt stora utbudet av transporttjänster.

En övergång till kommunalt anordnad avfallstransport, där mindre upphandlingsområden konkurrensutsätts under olika kalenderår för fem års tid plus en eventuell option på 1-2 år, öppnar marknaden för nya företag.

Upphörandet av redan etablerade företag vid en övergång till kommunalt ordnad avfallstransport är möjlig, men förmodligen lika sannolikt vid en bibehållande av det nuvarande transportsystemet. Påståendet baserar sig på enskilda transportbolags uttalanden om det nuvarande marknadsläget samt på faktumet att avfallstransportbolag upphör med eller ändrar sin verksamhet under en viss tidperiod även då transportsystemet har varit avtalsbaserat.

Verkställandet av ändringen av insamlings- och behandlingssystemen för hushållsavfallet på verksamhetsområdet, enligt vad Ekorosk styrelse presenterat i sitt utlåtande till Österbottens avfallsnämnd, antas försätta de mindre lokala transportbolagen i en sämre konkurrenssituation ifall det nuvarande transportsystemet kvarstår. Ett insamlingsystem med separata insamlingskärl för bio- och energiavfall och med nuvarande (av fastighetsinnehavaren ordnade) transportsystemet gynnar de transportbolag som har möjlighet att köra hushållsrutterna effektivare med flerfacksfordon.

Genom upphandlingsförfarande som stöder även de mindre lokala transportbolag kan man minimera de negativa effekterna som en ändring av transportsystemet kan medföra för de befintliga transportbolagen. Detta kan åstadkommas bl.a. genom beslut om att antalet upphandlingsområden är tillräckligt många, tillräckligt långa avtalsperioder samt att upphandlingarna av de olika områdena är tidsmässigt utspridda.¹⁷

Vid kommunal upphandling av avfallstransporterna uppstår frågeställningen om man kan effektivera transporterna genom att tillåta avfall som uppstått utanför entreprenaden i en och samma transportfordon ifall det finns kapacitet för detta, d.v.s. transport av företagsavfall tillsammans med avfall från hushållen eller offentligrättsliga samfund. I regel upplever de kommunala avfallshanteringsbolagen ovannämnda förfaringsätt som svårhanterligt ur kontrollsynpunkt, men kan lösas genom avtalsvillkor i upphandlingen som möjliggör en effektivare utnyttjande av transportfordonen.

¹⁷ Mälkönen, V, Tukiainen, J. 2010. Jätekuljetuksen sopimusmallien yritysvaikutukset, Valmisteluraportti 1, Statens Ekonomiska Forskningscentral (VATT)

7.3 INVERKAN PÅ SYSSELSÄTTNINGEN

Ett beslut av Österbottens avfallsnämnd som skulle innebära övergång till kommunalt anordnad avfallstransport torde ha en inverkan på sysselsättningen efter utgången av övergångstiden (min 3, max 5 år). Uppgifter på hur stor andel av transportpersonalens arbetsförhållanden är tidsbundna i dagsläget saknas, men sannolikt är att transportbolagens nyanställningar under övergångstiden skulle vara tidsbundna är stor.

Den kommunala anordnade transportsystemets inverkan på sysselsättningen inverkas dels av antalet insamlingsområden för upphandlingen. Vid en kommunal upphandling skulle verksamhetsområdet sannolikt uppdelas i minst 10-12 upphandlingsområden med en eller två transportfordon, vilket skulle kräva ca 30 chaufförer. Hushållsrutterna uppskattas sysselsätta i dagsläget ca 30-35 chaufförer.

8. SLAMTRANSPORTERNA

Österbottens avfallsnämnd har uteslutit bostadsfastigheternas slamtransporter från den aktuella granskningen och beslut om transportsystem enhetligt med avfallsnämndens tidigare principbeslut (§4, 17.2.2011) och den fasställda slamhanteringsplanen för verksamhetsområdet (§ 21, 6.5.2011). Enligt avfallslagens 149 § bör Österbottens avfallsnämnd granska och fatta ett beslut även om slamtransporterna på verksamhetsområdet före 1.5.2013.

Österbottens avfallsnämnd är skyldig att följa och övervaka verkställandet av slamtransporterna och vid behov göra en ny bedömning av systemet för slamtransporterna.

9. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Villkoren för avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar som anges i avfallslagens 37 § uppfylls inte på Österbottens avfallsnämnds verksamhetsområde. Förutsättning för att avfallstransporter enligt avfallstransport som fastighetsinnehavaren ordnar kan fortsätta på verksamhetsområdet är att samtliga villkor som stadgas i avfallslagens 37 § uppfylls.

10. BILAGOR

1. *Väänänen Janne*: Modellbeskrivning av transportsystemen inom verksamhetsområdena: Jakobstad, Karleby (Karleby innerstad) och Kronoby, 2012.
2. Sammanställning av transportbolagens åsikter om transportsystemen
3. Kommunernas utlåtanden om transportsystemen
4. Sammanställning av kommunernas utlåtanden om transportsystemen
5. Ab Ekorosk Oy:s utvärdering om för- och nackdelar med nuvarande transportsystem
6. Ab Ekorosk Oy styrelses utlåtande om transportsystemen