



Regeringskansliet
Miljödepartementet

Promemorian Producentansvar för bilar respektive däck – nya regler för att genomföra EU:s avfallsdirektiv

Mot bakgrund av de intressen som Åklagarmyndigheten har att bevaka lämnas följande yttrande.

Åklagarmyndigheten tillstyrker förslagen i väsentliga delar. Utformningen av sanktionsbestämmelserna är av särskilt intresse för Åklagarmyndigheten. Beträffande två av de bestämmelser som föreslås leda till ett straffrättsligt ansvar finns det synpunkter på förslagen enligt nedan. Förslaget till ny straffbestämmelse i 29 kap. 9 § miljöbalken avstyrks i nuvarande utformning.

6.1 En ny förordning om producentansvar för bilar

I promemorians avsnitt 4.7 redogörs för de straffbestämmelser som ingår i förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar. Av avsnitt 6.1 framgår att dessa avses flyttas över till den nya förordningen utan att ändras i sak.

En sådan nu gällande straffbestämmelse är 19 § 2 p. som föreslås flyttas till 44 § och enligt förslaget ges lydelsen:

Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter att lämna upplysningar enligt det som följer av

- 33 § första stycket, eller
- föreskrifter avseende verkställigheten av 33 § första stycket som Naturvårdsverket meddelat med stöd av 46 § 2.

För tillämpningen är det alltså av central betydelse att avgöra vad som följer av förslagets 33 § första stycke eller de föreskrifter om verkställigheten som meddelats med stöd därav.

Av 33 § första stycket framgår att en producent ska ”tillhandahålla de upplysningar om material, komponenter och farliga ämnen i bilarna som behövs för att underlätta återanvändning och återvinning.” Det framgår dock varken av den föreslagna straffbestämmelsen i 44 § eller i 33 § första stycket till vem upplysningarna ska tillhandahållas eller på vilket sätt.

Motsvarande oklarhet finns i den gällande 10 § första stycket förordningen om producentansvar för bilar. Det kan noteras att förslaget 32 §, vars efterlevnad inte är kopplad till någon straffbestämmelse, tydligt anger hur information ska göras tillgänglig och till vilken mottagare.

Utifrån ett legalitetsperspektiv hade det varit önskvärt om också begreppet ”tillhandahålla de upplysningar som behövs” (33 § första stycket) kunde preciseras ytterligare direkt i bestämmelsen med avseende på mottagare eller kretsen av mottagare och sättet eller sätten för tillhandahållandet.

6.15 Straff och miljöstraffavgifter

Förslaget innehåller en ny straffbestämmelse i 29 kap. 9 § miljöbalken som innebär att den som med uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en uttjänt bil till någon annan än en godkänd producentansvarsorganisation eller en auktoriserad bilskrotare kan dömas till böter.

I författningskommentaren hänvisas till 15 kap. 8 § miljöbalken för definitionen av ”uttjänt bil” vilket i sin tur innebär att bilen ska vara ”avfall”. Gränsdragningen för när en bil blir avfall är dock inte självklar utan kan vålla bevisproblem i olika situationer, till exempelvis vid export av bilar som kan innebära en olaglig avfallstransport. Naturvårdsverket har också gett ut en vägledning daterad den 28 februari 2012, ”En vägledning vid tillsyn av export av uttjänta fordon, reservdelar och däck”, i syfte att tydliggöra när en bil ska anses som avfall eller inte.

För en straffbestämmelse som riktar sig till privatpersoner måste det ställas särskilt höga krav på tydlighet och en möjlighet att förutse vilka förfaranden som kan leda till ett straffansvar. Gränsdragningen när ett fordon är uttjänt och därmed avfall är som framgått inte självklar ens för kontrollerande myndigheter eller professionella aktörer, utan måste många gånger avgöras från fall till fall med hjälp av flera olika parametrar.

Det finns en risk för att den föreslagna bestämmelsen leder till tillämpningsproblem, exempelvis när en bil med lågt värde och behov av reparationer överläts till en bilreparatör eller någon annan som saknar auktorisation för att skrota bilar. Om bilen slutligen skrotas eller repareras kan i de fallen vara något som ankommer på mottagaren att avgöra. Om avsikten initialt har varit att reparera bilen och mottagaren i ett senare skede demonterar och skrotar den, skulle det då innebära att den som överlätit bilen riskerar ett

straffansvar utifrån omständigheter som hon eller han inte har haft rådighet över?

Om ett straffansvar som träffar privatpersoner ska införas i de tänkta fallen behöver bestämmelsen alltså tydligare precisera vad som utgör det straffbara agerandet vid tidpunkten när ägaren lämnar ifrån sig bilen. Bestämmelsen kan därför inte tillstyrkas i nuvarande utformning.

Detta yttrande har beslutats av chefen för Utvecklingscentrum, överåklagaren Lennart Guné, efter föredragning av kammaråklagaren Kerstin Eriksson. I den slutliga handläggningen av ärendet har också överåklagaren Mikael Björk deltagit.

På Åklagarmyndighetens vägnar



Lennart Guné

Kerstin Eriksson

Kopia till

Kommunikationsavdelningen

Rättschefen

Biblioteket