



Miljö- och energidepartementet

Yttrande över promemorian "Otillåten avfallstransport"

Förslaget har underremitterats till Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål inom Åklagarmyndigheten, se bilaga. Jag ansluter mig till de synpunkter som framförs i underremissen och har i övrigt inte några synpunkter utifrån de intressen jag har att bevaka för Åklagarmyndighetens räkning.

Detta yttrande har beslutats av undertecknad vice överåklagare. I beredningen har deltagit kammaråklagare Kristina Persson, Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål samt kammaråklagare Johan Bülow, föredragande.



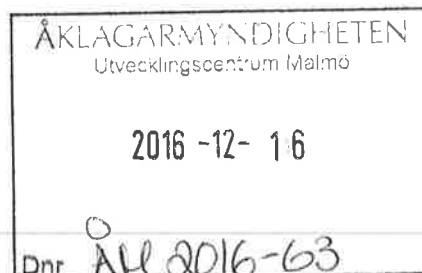
Bengt Åsbäck
vice överåklagare



Johan Bülow
föredragande



Utvecklingscentrum Malmö



**Miljö- och energidepartementets promemoria *Otillåten avfallstransport*
med förslag om författningsändringar i 29 kap 4 a §, 11 § och 12 §
miljöbalken**

Sammanfattning

Förslagen innebär

- ändringar i 29 kap 4 a § miljöbalken avseende kriminalisering av exportbestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall (avfallstransportförordningen)
- att en särskild brottsrubricering för grova fall av otillåten avfallstransport införs i bestämmelsen
- att ett undantag för ringa brott införs i miljöbalken samt
- att det i miljöbalken införs en möjlighet till förverkande av avfall som varit föremål för brott, värdet av egendomen eller utbytet av ett sådant brott

Jag delar i huvudsak ändringarna i 29 kap 4 a § miljöbalken och anser att ändringarna är nödvändiga för att uppfylla de krav som avfallsförordningen uppställer i artikel 50 om sanktioner vid överträdelse av förordningens bestämmelser. Jag anser emellertid att bestämmelserna i 29 kap 4 a § miljöbalken bör kompletteras och förtydligas avseende samtliga

exportbestämmelser i avfallsförordningen för vilket det enligt nuvarande bestämmelser och enligt förslaget är otydligt om de omfattas eller inte alls omfattas av straffbestämmelsen (se nedan under författningskommentar och övrigt).

Vidare är jag tveksam till om kopplingen till lagen (2000:1225) om straff för smuggling (smugglingslagen) bör kvarstå eftersom det medför problem med rubriceringsfrågor, finns olika möjligheter till direktförverkande i de två lagarna, och försvårar den praktiska straffrättsliga tillämpningen utan att det, såvitt jag kan överblicka, finns goda skäl därtill. Jag kommenterar detta mer nedan under rubrikerna smugglingslag och författningskommentar.

Jag delar förslaget om att det ska införas en möjlighet till förverkande. Jag anser emellertid att bestämmelsen i miljöbalken bör kompletteras med en möjlighet att redan under förundersökningen förverka avfall i syfte att undvika oproportionella kostnader för förvaring av avfallet på samma sätt som anges i 24 § smugglingslagen (se nedan under rubriken förverkande).

Jag delar de förslag som anges i promemorian när det gäller införandet av undantag för ringa brott och införandet av grovt brott.

De bestämmelser som de nationella straffbestämmelserna kriminaliserar är avfallstransportförordningen. I den förordningen finns definitionerna som man har att ta hänsyn till. I förslaget hänvisas dock både till definitioner i avfallstransportförordningen men också till miljöbalkens 15 kap. Visserligen hänvisar avfallstransportförordningen till avfallsdirektivet som i sin tur är implementerat i 15 kap miljöbalken men för tydlighetens skull bör hänvisningar till vad olika begrepp betyder ske till avfallstransportförordningen och inte till nationell lagstiftning.

Nedan anges med hänvisning till promemorians respektive rubrik mina synpunkter på förslagen. De rubriker som inte är kommenterade har jag inga synpunkter på.

Rubriker i promemorian

2. Bakgrund

Straffbestämmelserna i 29 kap 4 a § miljöbalken har varit tillämpliga sedan den 1 maj 2010. Straffbestämmelserna avseende export av avfall har – både när det gäller smugglingsbrott och otillåten avfallstransport - varit svåra att tillämpa i praktiken och har lett till att mycket få åtal har väckts. Skälet är att fullbordanspunkten angivits till landsgränsen medan majoriteten av kontrollerna sker innan gränserna och innan försökspunkten är uppnådd. Det kan enligt min mening ifrågasättas om en sådan straffbestämmelse omfattar samtliga de transporter för export som avfallstransportförordningen ålägger medlemsstaterna att sanktionera effektivt, proportionerligt och avskräckande¹. Frågan har diskuterats inom Europeiska åklagarnätverk där England och Holland pekat på att exporter avser samtliga handlingar som vidtas i syfte att genomföra en export². Det är därför enligt min mening inte tillräckligt att ändra kontrollrutinerna utan en lagändring är som föreslagits nödvändig.

Sedan Högsta domstolens dom den 14 juni 2016 i mål nr B 1299-14 meddelades kan än mindre åtal förväntas ske eftersom det i många fall är svårt att styrka uppsåtliga brott. Även av det skälet än en lagändring nödvändig.

4.1 Ny utformning av straffbestämmelsen om otillåten avfallstransport

¹ Artikel 50 i avfallstransportförordningen och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/99/EG av den 19 november 2008 om skydd för miljön genom straffrättsliga bestämmelser.

²

Title	Judgment	Type of Crime	Verdict	Related Documents
England, Court of Appeal 19 October 2011	This appeal judgment in the KV case of October 19, 2011 answers three defence arguments. Firstly, defence argued that waste is only exported when the waste that is shipped, physically leaves the Community, that is to say, when it crosses the land border of, or passes outside the territorial waters of, the last Member State. Further, defendants contended that the UK Regulations criminalise a wider range of participants in the export of shipment chain than was intended by articles 36 and 50 of the EU Regulation	Waste Crime		

Smugglingslagen

Av förslaget framgår att den nuvarande ordningen som följer av 29 kap 11 § andra stycket miljöbalken ska bibehållas. Detta innebär att straffrättsligt ansvar för överträdelse av avfallstransportförordningens artiklar primärt ska utdömas enligt smugglingslagen och sekundärt enligt 29 kap 4a § miljöbalken (otillåten avfallstransport). Straff enligt lagarna kan inte utdömas samtidigt.

Smugglingslagen och otillåten avfallstransport kriminaliserar enligt nuvarande lydelse i stort samma gärningar med vissa undantag (dessa kommenteras nedan). Med det nya förslaget kommer också många gärningar som tidigare enbart fanns i smugglingslagen också omfattas av otillåten avfallstransport såsom ett grovt brott. Försök och förberedelse omfattas av nya 29 kap 4a § miljöbalken då fullbordanspunkten tidigare lägs.

Vilken rubricering som slutligen blir den riktiga beror på var transporten stoppas och om överträdelsen skett uppsåtligt, av grov oaktsamhet eller av oaktsamhet. Det innebär att en och samma handling kan få ett flertal olika rubriceringar och komma att rubriceras om flera gånger beroende på vad som går att bevisa. Detta är förvirrande för alla.

Eftersom smugglingslagen fortfarande har kvar fullbordanspunkten vid landsgränsen samt kräver uppsåt innebär det i praktiken att smugglingslagen inte kommer att kunna tillämpas. Se vidare under rubrikerna oaktsamhet och förverkande.

Smugglingslagen omfattar visserligen bestämmelser som med dagens lagstiftning inte kriminaliserar som otillåten miljöverksamhet. Detta gäller för det första (troligtvis) exportbestämmelserna till de utomeuropeiska länderna

och territorierna samt till Antarktis. Se mer om detta nedan under ”Övrigt” där det framgår att 29 kap 4 a § torde kunna kompletteras. Vidare gäller det sådana brott där exporter genomförts med tillstånd som tillkommit genom oriktiga uppgifter och som enligt artikel 2.35.c-d också är olagliga transporter.

Otillåten avfallstransport torde enligt min bedömning kunna kompletteras så att lagregeln kriminaliserar också de ovan nämnda för att undvika två strafflagar.

Mot bakgrund av ovan och då straffvärdet inte är annorlunda bör kopplingen till smugglingslagen slopas. Om koppling ska kvarstå bör smugglingslagen göras sekundär i förhållande till brottet otillåten avfallstransport eftersom det är så det fungerar i praktiken och bara användas i de fall ansvar inte går att döma ut enligt otillåten avfallstransport. Då fångas också eventuella brott upp där ansvar skulle kunna dömas ut enligt smugglingslagen men inte enligt otillåten avfallstransport.

4.1.1 Oaktsamhet och uppsåt

Av skäl som anges i promemorian är det viktigt att det för straffrättsligt ansvar är tillräckligt att brottet begåtts av oaktsamhet.

Det går inte att utläsa av straffbestämmelsen i 29 kap 4 a § miljöbalken om samma krav på subjektiv täckning till de bakomliggande bestämmelserna (avfallstransportförordningen) som gäller enligt smugglingslagen också gäller enligt miljöbalken. Lagrådet har tidigare uttalat att det vid lagändringar om överträdelse av handlingsregler i olika EU-förordningar finns anledning för lagstiftaren att ta ställning i den frågan och att skäl talar för att det bör krävas subjektiv täckning också till de bakomliggande handlingsreglerna.

Anledningen till det är att förordningarna i många fall är så svåra och otydliga att en straffbeläggning inger betänkligheter från legalitetssynpunkt. Dessa

betänkligheter blir självfallet väsentligen mindre för det fall att straffansvar förutsätter att också den överträdde normens existens och innehåll omfattas av krav på subjektiv täckning³. Lagrådets synpunkter avser EU:s kemikalielagstiftning men enligt min uppfattning gör samma skäl sig gällande vid avfallstransportförordningen som är ett minst lika komplicerat regelverk.

Från åklagarperspektiv är det viktigt att frågan klarläggs. Många av transportererna sker i näringsverksamhet varför frågan om företagsbot aktualiseras. För det fallet att brott begåtts i näringsverksamhet, brottet begåtts av oaktsamhet och påföljden kan förväntas bli böter ska normalt inget personligt åtal väckas utan enbart en talan om företagsbot mot näringsidkaren⁴.

För att belysa problematiken ovan ihop med den förvirring dubbla lagstiftningar innebär (se ovan om kopplingen till smugglingslagen) kan följande exempel ges.

För att dömas för smugglingsbrott krävs som sagt subjektiv täckning till bakomliggande regelverk. Om det förhåller sig annorlunda med otillåten avfallstransport blir den praktiska betydelsen i ett fall där en näringsidkare är medveten om att denne exporterar avfall till ett visst land för återvinning men är omedveten om regelverket följande förutsatt att transporten kontrolleras innan landsgränsen alltså ett försöksbrott enligt nuvarande regler men med det nya förslaget försök till smugglingsbrott alternativt otillåten avfallstransport, fullbordat brott. Det går i exemplet inte att döma för försök till smugglingsbrott eftersom den misstänkte inte har uppsåt till bakomliggande regelverk men det skulle då kunna gå att döma för uppsåtligt otillåten avfallstransport och för det åtalas den misstänkte både personligen och åläggs företagsbot.

³ Prop. 2011/12:59 s 71-72

⁴ 36 kap 10 a § miljöbalken

Om istället det också enligt brottet otillåten avfallstransport skulle krävas subjektiv täckning till bakomliggande regelverk skulle brottsrubriceringen bli otillåten avfallstransport och brottet begåtts av oaktsamhet då den misstänkte (vilket torde gå att styrka) i vart fall var oaktsam när denne inte kände till regelverket. Eftersom det är oaktsamt brott och såsom praxis idag ser ut för exporter – ett bötesbrott – ska inget personligt åtal väckas utan enbart en talan om företagsbot.

Eftersom frågan om subjektiv täckning till bakomliggande regelverk får så långtgående konsekvenser för den enskild bör detta klargöras av lagstiftaren.

Jag vill vidare med detta exempel visa på hur förvirrat det blir att försöka tillämpa både smuglingslagen och otillåten avfallstransport.

4.1.5 och 6.2 Undantag för ringa fall

Jag delar förslaget att införa ett undantag för ringa fall. Jag saknar exempel på omständigheter som kan vara av betydelse för bedömningen. Som anges i promemorian ska en gärning enligt 29 kap 11 § miljöbalken anses som ringa om den framstår som obetydlig med hänsyn till det intresse som är avsett att skyddas genom straffbestämmelsen. Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/99/EG av den 19 november 2008 om skydd för miljön genom straffrättsliga bestämmelser kräver att medlemsstaterna har sanktioner för olagliga transporter av avfall i *icke försumbar mängd*. Mot bakgrund därav och med hänsyn till det grundläggande syftet bakom avfallstransportförordningen torde mängden och avfallets farlighet ha stor betydelse för om gärningen ska anses omfattas av ringabestämmelsen.

4.2. och 6.3.1. Förverkande/ 5.6. Kostnader för staten

Även vid brott av aktuellt slag är det viktigt att samhället förverkar det samlade värdet av de ekonomiska fördelar som uppkommer för gärningsmannen. Jag delar därför förslaget om införande av regler i miljöbalken om förverkande då detta förtydligar att det är lagstiftarens avsikt att så bör ske om det inte är oskäligt.

29 kap 12 § miljöbalken upptar enbart sak- och värdeförverkande. Jag förutsätter dock att även 36 kap 4 § brottsbalken, liksom tidigare, kommer att vara tillämplig på aktuella ärenden d.v.s. att om brott begåtts i näringsverksamhet och det uppkommit ekonomiska fördelar kan den vinningen förverkas. Detta är viktigt i de fall då det i en näringsidkares verksamhet uppstår stora mängder farligt avfall som är kostsamt att destruera på ett miljömässigt godtagbart och lagligt sätt och i syfte att undgå dessa kostnader bortskaffar avfallet i ett annat land.

Hanteringar av beslag medför stora kostnader för främst tullverket och polisen. Kostnaderna består, dels i förvaringskostnader från det att avfallet tas i beslag fram till dess att lagakraftvunnen dom/beslut i förverkandefrågan meddelas, dels i destruktionskostnader. De största kostnaderna torde, såvitt uppkommit i diskussioner med tullverket, vara förvaringskostnaderna. I lagförslaget anges att dessa kostnader till viss del kan kompenseras genom förverkande av utbyte av brott. Det torde dock inte vara tillräckligt för att täcka de verkliga kostnaderna. Enligt min mening bör därför övervägas en rätt att redan under förundersökningen förverka avfallet. Skälet är, dels att kostnaderna i de flesta fall torde överstiga värdet av avfallet, dels miljömässig hänsyn. Tiden för beslaget skulle då kunna förkortas avsevärt och enbart kvarstå så länge det behövs för att säkra bevisning. En sådan möjlighet till direktförverkande finns idag enligt 24 § smugglingslagen och det vore därför angeläget att möjligheten

också fanns om brottet rubriceras och utreds som otillåten avfallstransport. Eftersom uppsåtliga brott är svåra att styrka samt då smugglingslagen även i fortsättningen kräver att landets gräns passerats för att fullbordat brott ska föreligga kommer smugglingslagen inte tillämpas i de flesta fall. 24 § smugglingslagen kommer därför inte att kunna användas varför en motsvarande bestämmelse bör införas för avfall i miljöbalken. Det blir också märkligt om en förundersökning är inledd för försök till smuggling, avfallet förverkas enligt 24 § smugglingslagen under förundersökningen varefter det senare visar sig att det istället borde rubricerats som otillåten miljöverksamhet.

Liknande möjligheter till direktförverkande finns i 8 § – 9 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Skälen som anges för införandet av de bestämmelserna är samma skäl som också gör sig gällande för att kunna direktförverka avfall. Utöver nämnda bestämmelser finns också liknande förverkandebestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. och narkotikastrafflagen.

6. Författningskommentar (i de delar de tidigare inte har kommenterats)

Sammanfattning

Avfallstransportförordningen kräver att medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordningen och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande⁵.

⁵ Artikel 50

I artikel 2.35 definieras vad en olaglig transport är. För att kravet i artikel 50 ska vara uppfyllt torde därför krävas att varje sådan olaglig transport är sanktionerad i den nationella lagstiftningen.

Den föreslagna ändringen av 29 kap 4a § miljöbalken avser de punkter som kriminaliserar exporter. Jag har därför gått igenom avfallsförordningens exportbestämmelser, jämfört med artikel 2.35 och försökt analysera om förslaget täcker alla olagliga transporter avsedda att exportera.

Exportförbuden (artikel 2.35.f.)

Av artikel 2.35.f. anges att alla transporter av avfall som utförs i strid mot artiklarna 34, 36, 39 och 40 (jag kommenterar inte 41 och 43 då dessa avser import) är en olaglig transport. Genom den nya lydelsen i 29 kap 4a § punkten 3a miljöbalken kriminaliseras exporter i strid med 34, 36 och 40.1. **I punkten bör också artikel 40.2 särskilt nämnas. Även artikel 39 (export till Antarktis) bör anges i bestämmelsen möjligen med den reservationen att Antarktis inte är ett land utan ett geografiskt område som inte omfattas av något lands jurisdiktion.** Se skälet till detta nedan under övrigt.

Krav på skriftlig anmälan och skriftligt godkännande (artikel 2.35.a-b)

Av artikel 2.35.a-b anges att alla transporter av avfall som utförs utan att de anmäls på föreskrivet sätt och utförs utan föreskrivet godkännande från behöriga myndigheterna är en olaglig transport.

Genom den nya lydelsen i 29 kap 4a § punkten 3.b-d miljöbalken kriminaliseras sådana transporter. **I punkten 3.b bör emellertid också artikel 40.3 särskilt nämnas.** Se skälen till detta nedan under övrigt.

Övriga krav olagliga transporter enligt 2.35.c-d

Punkten c anger att en transport av avfall som utförs med ett godkännande som erhållits från de berörda myndigheterna genom förfalskning, uppgivande av falska uppgifter eller bedrägeri är olaglig.

Punkten d anger att en transport av avfall som utförs på ett sätt som inte uttryckligen specificeras i anmälan eller i transportdokumentet är olaglig.

Punkten c-d avser alltså transporter där godkännande erhållits men under felaktiga/oriktiga/avsaknad av uppgifter. Eftersom anmälan gjorts och godkännande finns kan inte 29 kap 4a § i föreslagen lydelse vara tillämplig och täcker alltså inte dessa olagliga transporter.

Däremot torde 3 § 3 stycket punkten 3 smugglingslagen kriminalisera dessa olagliga transporter. Samma problematik med landsgränsen som tidigare visat sig vara problematiskt gör sig dock också gällande vid tillämpning av dessa fall. Enbart de transporter som i tid och rum är nära gränser kan således som försök till smugglingsbrott lagföras. Uppsåt krävs också men torde just i dessa alltid föreligga. Mot bakgrund av att en transport inte ens får påbörjas utan förprövningsproceduren är avklarad torde denna straffbestämmelse inte täcka alla de transporter avfallsförordningen definierar som olagliga. Just dessa överträdelser måste ses som extra allvarliga eftersom de innefattar handlingar där förprövningsmyndigheten vilseleds. Det bör därför övervägas om inte även dessa olagliga transporter bör kriminaliseras i 29 kap 4a § miljöbalken. Kopplingen till smugglingslagen blir då än mindre.

6.1.2-4 Nyttillkomna rekvisit (egen rubrik)

Gemensamma synpunkter

I nuvarande bestämmelsen anges att den som exporterar på ett visst sätt kan dömas till straffrättsligt ansvar. Förslaget innebär till viss del en begränsning till vissa personer som gör en viss angiven handling. Detta kan uppfattas som en inskränkning av den personkategori som kan göras straffrättsligt ansvariga som gärningsmän. Det bör därför påpekas att det finns andra handlingar som kan vara nödvändiga i en organisation för att en export ska kunna genomföras och som kan vara så straffvärda att de som vidtar de handlingarna ska kunna dömas till ansvar såsom gärningsman.

De personer som kan göra straffrättsligt ansvariga är sådana som organiserar (anordnar) den tänkta exporten samt den som transporterar och den som gör en tulldeklaration.

Utanför personkretsen som kan göras straffrättsligt ansvariga som gärningsman synes falla sådana personer som deltar i avsedd export på annat sätt, såsom lagerhållare som anlitas av anordnaren för lagerhållning eller omlastningsmöjligheter eller den som lämnar avfall till anordnaren med vetskap om den kriminella planen. Detta kanske inte är ett så stort problem eftersom de som utför dessa handlingar i stället borde kunna göras ansvariga för medhjälp till otillåten avfallstransport, även oaktsam sådan.

Tulldeklarerar en transport

Jag delar förslaget med följande synpunkter om eventuellt förtydligande.

Brottet fullbordas som jag uppfattar denna variant när anmälan ges in till tullverket.

Det kan uppkomma frågeställningar om vad som avses med att *göra* en tulldeklaration. Innebär det enbart den faktiska handlingen att lämna in (vilket kan göras av ett ombud som inte upprättat handlingen) eller omfattar det alla handlingar i upprättandet och ifyllandet av tulldeklarationen men inte själva inlämnandet eller omfattar det alla dessa nämnda handlingar. Det vore önskvärt med visst förtydligande vad som avses för att undvika gränsdragningar. Min uppfattning är att samtliga nämnda handlingar är straffvärda under förutsättning att övriga rekvisit är uppfyllda.

Anordnar och genomför en transport av avfall samt att transporten ska vara avsedd att ske för export

I promemorian hänvisas till artikel 2.34 i avfallstransportförordningen. Med transport menas befordran av avfall som är avsett att återvinnas eller bortskaffas och som planeras eller genomförs mellan länder. Enligt definitionen i artikel 2.33 omfattas väg- och järnvägstransporter, flygtransporter, transport till havs och på inre vattenvägar.

Jag delar förslaget med följande kommentarer.

Mot bakgrund av definitionen i artikel 2.34 uppfattar jag att det är lagstiftarens mening att samtliga transporter som sker i syfte att så småningom exporteras ska omfattas. Inte bara de transporter som är på väg mot gränsen bör då omfattas utan även transporter som innefattar uppsamlade avfall från olika ställen som körs för omlastning till annat ställe så länge övriga rekvisit är uppfyllda. Även chaufförer som deltar i dessa tidiga transporter uppfattar jag

omfattas av straffrättsligt ansvar även om avfallet packas om och byter transportör på vägen.

Alltså när det gäller rekvisiten anordnar/genomför en transport av avfall avsedd för export kan fullbordanspunkten vara före en eventuell tulldeklaration om jag uppfattar förslaget rätt. I så fall delar jag detta förslag eftersom jag anser att även de tidigare insamlingstransporterna är olagliga i avfallstransportförordningens mening.

Övrigt

Export till utomeuropeiska länder och territorier

Vid en genomgång av artiklarna i avfallstransportförordningen är det min bedömning att det är oklart om samtliga artiklar som reglerar export till utomeuropeiska länder och territorier omfattas av straffbestämmelsen i 29 kap 4 a § både enligt den gamla lydelsen och den nu föreslagna.

I den nu föreslagna *punkten 3* i 29 kap 4a § miljöbalken kriminaliseras exporter för bortskaffande särskilt genom en hänvisning till artikel 40.1. När det gäller överträdelser enligt angivna artikeln finns inga tveksamheter. Tveksamheterna hänför sig istället till artikel 40.2 och 40.3 och frågan om dessa är kriminaliserade.

Artikel 40.2 (exportförbud vid återvinning) reglerar exporter för återvinning till de utomeuropeiska länderna och territorierna varvid det av artikel framgår att förbudet i artikel 36 ska tillämpas på motsvarande sätt. Mot bakgrund av straffrättens krav på tydlighet är det min uppfattning att det är osäkert om hänvisningen i artikel 40.2 till artikel 36 möjliggör lagföring. Vid en jämförelse

med motsvarande importbestämmelser i artikel 46 har i nuvarande lydelsen av straffbestämmelsen 29 kap 4 a § punkten 14 miljöbalken särskilt hänvisats till artikel 46. Samma krav på tydlighet menar jag måste gälla också vid överträdelser enligt artikel 40.2.

Artikel 40.3 (krav på förprovning vid återvinning) reglerar exporter för återvinning till de utomeuropeiska länderna och territorierna men där exportförbud inte föreskrivs. För sådana exporter hänvisas till bestämmelserna i avdelning II varvid bland annat medför att vissa exporter kräver skriftlig anmälan och skriftligt godkännande enligt artikel 4 och 9.6. Av förarbetena till 29 kap 4 a § framgår också att kraven i artikel 4 och 9,6 enligt artikel 40 och 46 även gäller export till respektive import från den utomeuropeiska länderna och territorierna⁶. Överträdelser enligt artikel 46 är kriminaliserade enligt nuvarande 29 kap 4a § punkten 14 där lagstiftaren i straffbestämmelsen hänvisar till både artikel 46 och artikel 4 och 9.6. Någon motsvarande straffbestämmelse finns inte för överträdelser enligt artikel 40.3. Det är enligt min uppfattning uteslutet att punkten 2 skulle kriminalisera överträdelser enligt artikel 40.3 eftersom punkten 2 enbart reglerar transporter inom Europeiska union.

Mitt förslag är alltså att den föreslagna lydelsen i punkten 3.a kompletteras med artikel 40.2 och punkten 3.b kompletteras med artikel 40.3.

Export till Antarktis

Export av allt avfall från EU till Antarktis är förbjudet. Förbudet gäller allt avfall oavsett i vilken bilaga det är listat eller om det är olistat. Det finns heller inte något krav på att avfallet exporteras för att återvinnas eller bortskaffas.

⁶ Prop 2009/10:35 sidan 32

Även export av avfall för återanvändning synes därför förbjudet. Förbudet är därför det mest långtgående förbudet i avfallstransportförordningen.

Jag vill därför påpeka att överträdelser inte är kriminaliserade enligt 29 kap 4 a § miljöbalken.

Kristina Persson