

Lagrådsremiss

Otillåtna avfallstransporter och manipulerade avgasreningssystem

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 29 oktober 2009

Andreas Carlgren

Egon Abresparr
(Miljödepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att det i 29 kap. miljöbalken införs en ny straffbestämmelse om *otillåten avfallstransport*. Genom detta straffsanktioneras överträdelser av vissa artiklar i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall, som har ersatt rådets förordning (EEG) nr 259/93 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen. Förslaget innebär att även försöksbrott kriminaliseras, medan vissa överträdelser av mindre allvarligt slag inte längre ska vara förenade med straffansvar.

I lagrådsremissen föreslås också ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Förslaget innebär att det i lagen tas in en ny bestämmelse om att den kan dömas till böter som bryter mot vissa angivna artiklar i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2010.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Lagförslag.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i miljöbalken	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	9
3	Ärendet och dess beredning.....	15
4	Bakgrund och gällande rätt.....	15
4.1	Avfallstransporter.....	15
4.2	Avgasregleringen	16
5	Straff för otillåten avfallstransport.....	18
6	Lagändringar med anledning av nya EG-förordningar om utsläpp från fordon.....	25
7	Konsekvenser.....	29
8	Författningskommentar.....	31
8.1	Ändringarna i miljöbalken	31
8.2	Ändringarna i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	35
Bilaga 1	Naturvårdsverkets förslag.....	37
Bilaga 2	Promemorians förslag.....	39
Bilaga 3	Remissinstanser, otillåten avfallstransport	43
Bilaga 4	Remissinstanser, avgasregleringen.....	44

1 Beslut

Regeringen har beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i miljöbalken,
2. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

2 Lagförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om miljöbalken

dels att 29 kap. 4 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i balken ska införas en ny paragraf, 29 kap. 4 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

4 §¹

För otillåten miljöverksamhet döms till böter eller fängelse i högst två år den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. påbörjar eller bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd utan tillstånd eller godkännande eller utan att ha gjort en anmälan, eller efter att ha gjort en anmälan påbörjar en verksamhet eller åtgärd utan att följa en föreskriven tidsfrist, allt enligt vad som krävs i

a) bestämmelsen i 7 kap. 28 a § om skydd för särskilda naturområden, om verksamheten eller åtgärden inte omfattas av ett tillstånd eller en dispens enligt bestämmelserna i 9 eller 11–15 kap.,

b) föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 9 kap. 6 § om miljöfarliga verksamheter,

c) bestämmelsen i 9 kap. 6 § fjärde stycket om anmälningspliktiga miljöfarliga verksamheter,

d) bestämmelserna i 11 kap. eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 11 kap. om vattenverksamheter,

e) bestämmelsen i 11 kap. 9 b § tredje stycket om anmälningspliktiga vattenverksamheter,

f) bestämmelsen i 11 kap. 22 § om att ta en anläggning för bortledning av grundvatten ur bruk,

g) bestämmelsen i 12 kap. 6 § eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 12 kap. 6 § om att en verksamhet eller åtgärd ska anmälas för samråd,

h) bestämmelsen i 13 kap. 12 § om avsiktlig utsättning av genetiskt modifierade organismer och om att släppa ut produkter som innehåller eller består av sådana organismer på marknaden,

i) föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 13 kap. 16 § om innesluten användning av genetiskt modifierade organismer,

j) bestämmelserna i artikel 56 i förordning (EG) nr 1907/2006 om förutsättningar för att få använda ett ämne som anges i bilaga XIV till den förordningen eller släppa ut ett sådant ämne på marknaden,

¹ Senaste lydelse 2008:240.

k) bestämmelsen i 14 kap. 4 § om införsel från ett land utanför Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, utsläppande på marknaden och användning av kemiska och biologiska bekämpningsmedel,

l) föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 14 kap. 8 § om hantering, införsel, utförsel, tillstånd, godkännande eller anmälan av kemiska produkter, biotekniska organismer eller varor,

m) föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 25 § om tillstånd för yrkesmässig transport av avfall, eller

n) bestämmelserna i 17 kap. om regeringens tillåtlighetsprövning, eller

2. bryter mot ett villkor eller en bestämmelse i det tillstånd eller i det beslut om tillåtlighet, godkännande eller dispens som gäller för verksamheten eller åtgärden och som har meddelats med stöd av balken eller förordning (EG) nr 1907/2006.

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 1 § eller om gärningen omfattas av en föreskrift som regeringen har meddelat med stöd av 30 kap. 1 § om skyldighet att betala miljöstraffavgift.

l) föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 14 kap. 8 § om hantering, införsel, utförsel, tillstånd, godkännande eller anmälan av kemiska produkter, biotekniska organismer eller varor, eller

m) bestämmelserna i 17 kap. om regeringens tillåtlighetsprövning, eller

4 a §

För otillåten avfallstransport döms till böter eller fängelse i högst två år den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. transporterar avfall utan tillstånd eller godkännande eller utan att ha gjort en anmälan, eller efter att ha gjort en anmälan transporterar avfall utan att följa en föreskriven tidsfrist, allt enligt vad som

a) krävs i föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 25 § om tillstånd för yrkesmässig transport av avfall,

b) i artiklarna 4 och 9.6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall²

² EUT L 190, 12.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1013).

krävs för att transportera avfall inom gemenskapen,

c) i artiklarna 34 och 35.4 a i förordning (EG) nr 1013/2006 krävs för att från gemenskapen exportera avfall för bortskaffande,

d) i artikel 36 i förordning (EG) nr 1013/2006 krävs för att från gemenskapen exportera avfall för återvinning,

e) krävs av mottagarlandet för att från gemenskapen exportera avfall till det landet för återvinning, om exporten omfattas av förfarandet i artikel 37 i förordning (EG) nr 1013/2006,

f) i artikel 38.4 a i förordning (EG) nr 1013/2006 krävs för att från gemenskapen exportera avfall till länder som omfattas av förfarandereglererna i artikel 38,

g) i artiklarna 41 och 42.4 a i förordning (EG) nr 1013/2006 krävs för att till gemenskapen importera avfall för bortskaffande,

h) i artikel 43 eller 45 i förordning (EG) nr 1013/2006 krävs för att till gemenskapen importera avfall för återvinning,

i) i artikel 44.4 a i förordning (EG) nr 1013/2006 krävs för att till gemenskapen importera avfall för återvinning från länder som omfattas av förfarandereglererna i artikel 44, eller

j) följer av artikel 46.1 i förordning (EG) nr 1013/2006 om import från sådana utomeuropeiska länder och territorier som avses i förordningen,

2. i strid med någon av artiklarna 35.5, 37.4 och 38.6 i förordning (EG) nr 1013/2006 transporterar avfall från gemenskapen utan att avfallet är avsett för bortskaffande eller återvinning i en anläggning där bortskaffandet eller återvinningen sker enligt de bestämmelser som gäller i mottagarlandet,

3. i strid med artikel 40.1 i förordning (EG) nr 1013/2006 exporterar avfall för bortskaffande till sådana utomeuropeiska länder och territorier som avses i förordningen, eller

4. blandar avfall under transport i strid med artikel 19 i förordning (EG) nr 1013/2006.

För försök till brott som avses i första stycket 1 c–f, 2 och 3 döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

8 §³

Till böter eller fängelse i högst två år döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. bryter mot en föreskrift för totalförsvaret som har meddelats med stöd av 1 kap. 5 §, om en överträdelse av den lagbestämmelse från vilken avvikelserna har föreskrivits är straffbelagd,

2. bryter mot en föreskrift om försiktighetsmått inom ett miljöskyddsområde, som regeringen har meddelat med stöd av 7 kap. 20 §,

3. bryter mot en föreskrift eller ett beslut om förbud mot utsläpp av avloppsvatten m.m. som regeringen har meddelat med stöd av 9 kap. 4 §,

4. bryter mot en föreskrift om försiktighetsmått vid miljöfarlig verksamhet som regeringen har meddelat med stöd av 9 kap. 5 §,

5. i ett miljöriskområde som avses i 10 kap. 17 § vidtar en åtgärd som ökar belastningen av föroreningar i eller omkring området, annars försämrar den miljömässiga situationen eller försvårar avhjälpandeåtgärder,

6. bryter mot den skyldighet att underhålla en vattenanläggning som följer av 11 kap. 17 § första stycket, 20 § första stycket eller 21 § första stycket,

7. bryter mot ett förbud till skydd för naturmiljön enligt 12 kap. 6 § fjärde stycket,

8. bryter mot bestämmelsen i 13 kap. 8 § om utredning innan en genteknisk verksamhet påbörjas eller mot en föreskrift om utredningen som regeringen har meddelat med stöd av 13 kap. 9 §,

9. bryter mot en föreskrift om försiktighetsmått vid genteknisk verksamhet som regeringen har meddelat med stöd av 13 kap. 11 §,

10. bryter mot skyldigheten att upprätta en kemikaliesäkerhetsrapport enligt vad som krävs i artiklarna 37.4 och 39.1 i förordning (EG) nr 1907/2006,

11. bryter mot skyldigheten att förse Europeiska kemikaliemyndigheten med information enligt vad som krävs i artiklarna 38, 39.2 och 66.1 i förordning (EG) nr 1907/2006,

³ Senaste lydelse 2008:240.

Nuvarande lydelse

12. bryter mot förbudet mot dumpning eller förbränning av avfall enligt 15 kap. 31 §,

13. bryter mot en bestämmelse om transport och därigenom transporterar avfall i strid med artikel 3, 5, 6, 8–10, 14–17 eller 19–24 rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfalls transporter inom, till och från Europeiska gemenskapen⁴, eller

14. bryter mot ett förbud mot fiske som i det enskilda fallet har beslutats med stöd av 28 kap. 13 §.

För försök till brott som avses i första stycket 12 döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 1 § eller 9 § första stycket 5.

Föreslagen lydelse

12. bryter mot förbudet mot dumpning eller förbränning av avfall enligt 15 kap. 31 §, eller

13. bryter mot ett förbud mot fiske som i det enskilda fallet har beslutats med stöd av 28 kap. 13 §.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

⁴ EGT L 30, 6.2.1993, s. 1 (Celex 31993R0259).

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

dels att 1–3 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 26, 27 a och 27 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagna lydelse

1 §

Denna lag syftar till att förebygga att bränsle till motorfordon eller utsläpp av förbrukat bränsle från motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Med lagen genomförs EG-direktiv om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från sådana fordon och om kvalitet på motorbränslen.

Lagen kompletterar EG-förordningar om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp samt om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

2 §¹

I denna lag avses med

förordning (EG) nr 715/2007: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon²,

förordning (EG) nr 595/2009: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den

¹ Senaste lydelse 2009:230.

² EUT L 171, 29.6.2007, s. 1 (Celex 32007R0715).

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fast ställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

³ EUT L 188, 18.7.2009, s. 1 (Celex 32009R0595).

⁴ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁵ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1 (Celex 32007L0046).

⁶ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁷ EUT L 311, 21.11.2008, s. 1 (Celex 32008R1137).

⁸ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1 (Celex 32007L0046).

⁹ EUT L 200, 31.7.2009, s. 1 (Celex 32009R0661).

18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG³,

ramdirektiv: dels rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁴, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG⁵, dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG⁶, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008⁷, samt dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon⁸, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009⁹,

tillverkare: den som inför typgodkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som *han eller hon* har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag,

utsläppsbegränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

fordonstyp: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning och väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi, bottenplatta eller motor,

motortyp: en kategori av motorer som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktionsaspekter,

fordonssystem: ett sådant tekniskt fordonssystem som omfattas av kraven i något av särdirektiven,

komponent: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat oberoende av fordonet, om ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

separat teknisk enhet: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan¹⁰,

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfor-

tillverkare: den som inför typgodkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som *denne* har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag,

utsläppsbegränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

fordonstyp: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning och väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi, bottenplatta eller motor,

motortyp: en kategori av motorer som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktionsaspekter,

fordonssystem: ett sådant tekniskt fordonssystem som omfattas av kraven i något av särdirektiven,

komponent: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat oberoende av fordonet, om ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

separat teknisk enhet: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan¹⁰,

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfor-

¹⁰ EGT L 256, 7.9.1987, s. 1 (Celex 31987R2658).

Nuvarande lydelse

don, senast ändrat genom *kommissionens* direktiv 2003/76/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/51/EG,

alternativt motorbränsle: för motordrift avsett motorbränsle som inte är motorbensin eller dieselbränsle som till övervägande del har sitt ursprung i råolja, och

konverteringssats: ett system för ändring av ett fordon från drift med motorbensin eller dieselbränsle till drift med ett alternativt motorbränsle.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Föreslagen lydelse

don¹¹, senast ändrat genom *rådets* direktiv 2006/96/EG¹², och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon¹³, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2008/74/EG¹⁴,

3 §

Ett motorfordon skall anses stämma överens med de avgasreningskrav som följer av denna lag, om fordonet har godkänts enligt något av ramdirektiven och åtföljs av intyg av fordonstillverkaren att fordonet stämmer överens med den godkända typen. Även i de fall fordon har godkänts enligt något särdirektiv skall de anses stämma överens med nämnda krav.

I frågor om avgasrening som inte är reglerade i förordning (EG) nr 715/2007 eller förordning (EG) nr 595/2009 ska ett motorfordon anses stämma överens med de avgasreningskrav som följer av denna lag, om fordonet

1. har godkänts enligt något av ramdirektiven och åtföljs av intyg av fordonstillverkaren att fordonet stämmer överens med den godkända typen, eller

2. har godkänts enligt något särdirektiv.

¹¹ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

¹² EUT L 363, 20.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).

¹³ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).

¹⁴ EUT L 192, 19.7.2008, s. 51 (Celex 32008L0074).

26 §¹⁵

Typgodkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att fullgöra en skyldighet att enligt det som följer av artiklarna 6 och 7 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artikel 6 i förordning (EG) nr 595/2009 tillhandahålla sådan information om reparation och underhåll av fordon som har betydelse för fordonets avgasrening. Föreläggandet får förenas med vite.

27 a §

Till böter döms den som av uppsåt eller oaktsamhet

1. i samband med ett typgodkännandeförfarande eller ett genomförande av en åtgärdsplan undanhåller en uppgift, lämnar en oriktig uppgift, förfalskar ett testresultat, använder en manipulationsanordning eller manipulerar ett system för begränsning av kvävedioxidutsläpp och därigenom bryter mot tillverkarens skyldigheter enligt artiklarna 4 och 5 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artiklarna 4 och 5 i förordning (EG) nr 595/2009,

2. inte tillhandahåller sådan information om reparation och underhåll av fordon som har betydelse för fordonets avgasrening och därigenom bryter mot artikel 6 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artikel 6 i förordning (EG) nr 595/2009, eller

3. manipulerar ett system där förbrukningsbart reagens används eller använder ett fordon utan förbrukningsbart reagens och därigenom bryter mot artikel 7 i förordning (EG) nr 595/2009.

¹⁵ Tidigare 26 § upphävd genom 2007:219.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

27 b §

Den som har överträtt ett vitesföreläggande enligt 26 § ska inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av föreläggandet.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

3 Ärendet och dess beredning

Med anledning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall (EUT L 190, 12.7.2006, s. 1, Celex 32006R1013) har Naturvårdsverket föreslagit en ändring i straffbestämmelserna i 29 kap. miljöbalken. Förslaget, som återges i *bilaga 1*, har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3* och remissvaren finns tillgängliga i Miljödepartementet (dnr M2007/5554/R).

Mot bakgrund av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1, Celex 32007R0715) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1, Celex 32009R0595) har Miljödepartementet tagit fram en promemoria med förslag till nya bestämmelser i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Promemorians förslag, som återges i *bilaga 2*, har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren finns tillgängliga i Miljödepartementet (dnr M2009/3954/R).

4 Bakgrund och gällande rätt

4.1 Avfallstransporter

En ny EG-förordning om avfallstransporter, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall, har ersatt och upphävt rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen (EGT L 30, 6.2.1993, s. 1, Celex 31993R0259).

Enligt artikel 50.1 i den nya EG-förordningen ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för att förordningen ska följas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

I 29 kap. 8 § första stycket 13 miljöbalken finns en straffbestämmelse om brott mot förordning (EEG) nr 259/93. Straffbestämmelsen är utformad som en generell kriminalisering av överträdelser mot en rad uppräknade artiklar i den numera upphävda EG-förordningen. Försökbrott är inte kriminaliserat. Straffskalan är böter eller fängelse i högst två år.

En straffbestämmelse kopplad till nationella krav på tillstånd för yrkesmässig transport av avfall finns i dag i 29 kap. 4 § första stycket 1 n. Även i denna straffbestämmelse är straffskalan böter eller fängelse i högst två år.

4.2 Avgasregleringen

Den nuvarande svenska avgaslagstiftningen bygger nästan uteslutande på olika EG-direktiv. Systemet är i korthet uppbyggt så, att ett motorfordon eller en komponent till ett motorfordon ska erhålla ett s.k. typgodkännande från en ansvarig myndighet för att fordonet eller komponenten ska få släppas ut på marknaden och tas i bruk. Genom typgodkännandeförfarandet intygar tillverkaren att fordonet eller komponenten uppfyller gällande krav när det gäller utsläpp m.m.

I likhet med hur det ser ut på fordonsområdet är lagharmoniseringen på avgasområdet mycket långtgående. I grunden finns två s.k. ramdirektiv, rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EGT L 124, 9.5.2002, s. 1, Celex 32002L0024). Direktiv 70/156/EEG har ersatts av ett nytt ramdirektiv, Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046). Till ramdirektiven finns ett stort antal s.k. särdirektiv och ändringsdirektiv som successivt har skärpt de krav som ställs på fordon och komponenter. Ett av de tidiga särdirektiven, direktiv 70/220/EEG, innehåller avgaskrav för lätta bilar. Även till det direktivet finns ett antal ändringsdirektiv i vilka avgaskraven successivt har skärpts. Direktivet upphävs från och med den 2 januari 2013 av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007.

Gemenskapslagstiftningsarbetet på avgasområdet genomgår nu en förändring på så sätt att förfarandet med att anta detaljerade direktiv som medlemsstaterna har att genomföra i sin nationella lagstiftning ersätts med antagande av EG-förordningar som är direkt tillämpliga i medlemsstaterna. I de två EG-förordningar som behandlas i denna lagrådsremiss krävs att medlemsstaterna inför sanktioner för vissa närmare angivna överträdelse av förordningarnas bestämmelser.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 innehåller detaljerade tekniska krav för typgodkännande av lätta bilar och nyttofordon och ersätter ett stort antal direktiv på området. Direktiven upphävs dock inte med omedelbar verkan utan förordningen och direktiven kommer att existera parallellt under viss tid. En tillverkare kommer att kunna

välja att låta typgodkänna ett fordon enligt direktiven (motsvarande s.k. Euro 4-krav) eller i enlighet med förordningen (motsvarande s.k. Euro 5- och Euro 6-krav).

En tillverkare ska kunna visa att alla av denne tillverkade nya fordon som säljs, registreras eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända. Detsamma gäller alla nya ersättande utsläppsbegränsande anordningar för vilka typgodkännande krävs. I tillverkarens skyldigheter ingår enligt *artikel 4* i förordningen att gällande gränsvärden för utsläpp respekteras. I detta ligger också ett s.k. hållbarhetskrav med innebörden att ett fordons avgasrenande utrustning ska fungera under fordonets hela normala livslängd och vid normal användning.

Enligt *artikel 5* i förordningen ska det vara förbjudet att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp, under förutsättning att anordningen inte är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor, för att kunna starta motorn eller anordningen i huvudsak omfattas av provningsförfarande för kontroll av utsläpp.

Enligt *artikel 6* i förordningen är en tillverkare skyldig att utan dröjsmål ge oberoende aktörer obegränsad tillgång till information om reparation och underhåll av fordon. Sådan information ska finnas i standardiserat format och vara lättillgänglig på Internet. Informationen ska omfatta servicehandböcker, tekniska manualer, kopplingsscheman, utbildningsmaterial m.m. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en effektiv konkurrens på marknaden för tjänster som avser information och underhåll av fordon. Tillverkaren får enligt *artikel 7* ta ut en rimlig avgift för att tillhandahålla information.

Artiklarna 8 och 9 riktar sig inte till medlemsstaterna eller aktörerna utan till kommissionen, medan *artiklarna 10 och 11* anger vilka krav som ställs för typgodkännanden. Enligt *artikel 12* får medlemsstaterna besluta om ekonomiska drivkrafter för att främja miljövänlig teknik.

Enligt *artikel 13* i förordningen ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för tillverkarna vid överträdelse av vissa av förordningens bestämmelser. Sanktionerna ska vara ”effektiva, proportionella och avskräckande”. Överträdelser som ska medföra sanktioner är lämnande av oriktiga uppgifter i samband med godkännandeförfarande eller genomförande av åtgärdsplan, förfalskning av testresultat, undanhållande av uppgifter som skulle kunna leda till återtagande från marknaden eller återkallande av ett typgodkännande, användning av manipulationsanordningar samt vägran att bereda tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 innehåller motsvarande krav för typgodkännande avseende tunga fordon. Även enligt denna förordning ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för överträdelser av förordningens bestämmelser. Förutom sanktioner för samma typ av överträdelser som gäller enligt förordning (EG) nr 715/2007 anges i artikel 11 att även manipulering av system för begränsning av kvävedioxidutsläpp ska föranleda en sanktion liksom att köra ett fordon utan förbrukningsbart reagens. Det senare innebär att ett ämne (exempelvis urea) tillsätts i avgasreningsprocessen i syfte att begränsa utsläpp av

kvävedioxid. Fordon ska vara konstruerade på så sätt att motorn tappar kraft om fordonet körs utan nödvändigt reagens, men dessa kontrollsystem går att manipulera.

5 Straff för otillåten avfallstransport

Regeringens förslag: För *otillåten avfallstransport* döms till böter eller fängelse i högst två år den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall genom att transportera avfall utan tillstånd eller godkännande eller utan att ha gjort en anmälan, eller efter att ha gjort en anmälan transportera avfall utan att följa en föreskriven tidsfrist, allt enligt vad som krävs för att transportera avfall inom gemenskapen (artiklarna 4 och 9.6), för att exportera avfall från gemenskapen (artiklarna 34, 35.4 a, 36, 37 och 38.4) och för att importera avfall till gemenskapen (artiklarna 41, 42.4 a, 43, 44 a, 45 och 46.1).

För otillåten avfallstransport döms också den som bryter mot EG-förordningen genom att transportera avfall från gemenskapen utan att avfallet är avsett för att bortskaffas eller återvinnas i en anläggning som följer mottagarlandets bestämmelser om bortskaffande och återvinning (artiklarna 35.5, 37.4 och 38.6) eller i strid mot ett exportförbud (artikel 40.1) eller genom att blanda visst avfall under transport (artikel 19).

För försök till brott döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken, om försöket avser brott mot bestämmelserna om exportförbud eller bestämmelserna om krav på förprovning vid avfallstransporter från gemenskapen.

Den nuvarande bestämmelsen i 29 kap. 4 § miljöbalken om straff för brott mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 25 § om krav på tillstånd för yrkesmässig transport av avfall placeras i straffbestämmelserna om otillåten avfallstransport.

Naturvårdsverkets förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens men har en annan lagteknisk utformning.

Remissinstanserna har inte haft något att invända mot den föreslagna avgränsningen av det straffbara området för överträdelser av den nya EG-förordningen om avfallstransporter. *Svea hovrätt (Miljööverdomstolen), Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Tullverket och Sveriges Kommuner och Landsting* har tillstyrkt Naturvårdsverkets förslag att kriminalisera även försök till brott mot EG-förordningen. *Advokatsamfundet* har avstyrkt förslaget i den delen.

Skälen för regeringens förslag

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall har ersatt den tidigare EG-förordningen om avfallstransporter (rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen. Brott mot vissa uppräknade

artiklar i den tidigare EG-förordningen straffsanktioneras för närvarande genom en bestämmelse i 29 kap. 8 § 13 miljöbalken.

Den nya förordningen innehåller detaljerade bestämmelser om hur avfallstransporter inom, till och från den Europeiska gemenskapen ska gå till. Enligt artikel 50.1 i den nya förordningen ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för att säkerställa att förordningen följs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Europeiska gemenskapen är part i den s.k. Baselkonventionen, dvs. konventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall av den 22 mars 1989. Såväl den tidigare som den nya EG-förordningen genomför Baselkonventionens bestämmelser i gemenskapen. Det grundläggande syftet bakom regelverket är att transporter av farligt avfall ska begränsas till ett minimum och ske på ett sätt som säkerställer en hög skydds nivå för miljön och för människors hälsa. Det är också viktigt att avfallstransporter noggrant övervakas och kontrolleras så att avfallet inte dumpas i länder där avfallslagstiftningen eller kontrollen över avfallet är bristfällig. Illegala avfallstransporter till utvecklingsländer är ett stort problem i dag och det är därför angeläget att regelverken följs.

Enligt gällande rätt är alla gärningar som innebär att någon transporterar avfall i strid med den tidigare EG-förordningen kriminaliserade. Även vissa mindre allvarliga överträdelser straffsanktioneras. I likhet med Naturvårdsverket anser regeringen att endast överträdelser av mer allvarlig karaktär bör vara kriminaliserade. Mindre allvarliga överträdelser kan i stället ofta beivras med miljöstraffsavgift. Detta ligger väl i linje med EG-förordningens krav att sanktionerna ska vara effektiva och proportionella.

Överträdelser av EG-förordningens krav på anmälan till och godkännande från samtliga berörda behöriga myndigheter

Som huvudregel i EG-förordningen om avfallstransporter gäller att den som avser att genomföra eller låta genomföra en avfallstransport ska anmäla detta till den behöriga myndigheten och i vissa fall invänta myndighetens godkännande innan transporten genomförs. För avfallstransporter inom EU och Efta framgår detta av artiklarna 4 och 9.6.

Motivet är att den behöriga myndigheten i varje land som omfattas av transporten på förhand genom granskning och godkännande av en anmälan ska kunna ta ställning till om det är miljömässigt godtagbart att avfallet exporteras, importerar eller transiteras. Anmälningsförfarandet och kravet på godkännande av avfallstransporter är centrala delar i regelverket och syftar till att styra och kontrollera flödet av avfall. Att inte anmäla en avfallstransport och invänta godkännande förfelar det syftet. Därför bör överträdelser av dessa bestämmelser i EG-förordningen omfattas av svenska straffbestämmelser.

Överträdelse av EG-förordningens bestämmelser om förbud mot viss export och import samt förfaranderegler för export och import av avfall

I den nya EG-förordningen finns detaljerade bestämmelser dels om förbud mot export och import av avfall, dels bestämmelser som anger under vilka förutsättningar export och import av avfall får ske.

Syftet med bestämmelserna är framför allt att undvika att farligt avfall exporteras till utvecklingsländer där kontrollen av avfallet i princip är obefintlig och avfallet riskerar att medföra allvarliga miljö- och hälso-problem. Enligt närhetsprincipen bör EU-länderna själva ta hand om det avfall som uppkommer här. Exportförbuden avser de avfallsströmmar där medlemsstaterna inte har några godtagbara garantier för att avfallet kan omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt i mottagarländerna. Gärningar som strider mot rena import- och exportförbud och krav på tillstånd för vissa sorters import och export bör därför vara kriminaliserade.

Överträdelse av EG-förordningens bestämmelser om att avfallstransporter ska ske till kontrollerade återvinnings- och bortskaffningsanläggningar

För viss avfallsexport ställs det i EG-förordningen krav på att avfallet ska vara avsett för bortskaffande eller återvinning i en anläggning där bortskaffande- eller återvinningsverksamheten bedrivs i enlighet med de regler som gäller i mottagarlandet eller har tillstånd att bedriva verksamheten i det landet. Detta gäller vid avfallsexport till Efta-länder för bortskaffande och vid export av s.k. grönt avfall (avfall som inte klassas som farligt avfall) och vid export avfall som inte omfattas av det s.k. OECD-beslutet. OECD-beslutet är ett beslut av Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling, OECD, om kontroll av gränsöverskridande transporter av avfall som är avsett för återvinning. Beslutet fattas av OECD-rådet som är OECD:s högsta beslutande organ.

Innebörden av bestämmelserna är att den som skickar avfallet har en skyldighet att försäkra sig om att den anläggning som tar emot avfallet verkligen har de tillstånd som krävs enligt nationell lagstiftning för att bearbeta avfallet. Som exempel kan nämnas export av elektronikskrot till länder i Afrika och Asien där vissa stater har stora svårigheter att kontrollera att återvinningsanläggningarna följer nationella bestämmelser.

Det är angeläget att också överträdelse av dessa bestämmelser i EG-förordningen kriminaliseras.

Brott mot EG-förordningens förbud mot blandning av avfall efter påbörjad transport

Enligt den nya EG-förordningen får inte avfall som specificerats i en anmälan blandas med annat avfall från det att transporten påbörjats fram till dess avfallet har tagits emot i en anläggning för återvinning eller bortskaffande.

Anmälningsförfarandet bygger på att en mycket noggrann specificering görs av det avfall som transporteras. För att myndigheterna ska kunna ha kontroll över avfallstransporterna är det viktigt att det avfall som transporteras verkligen är det avfall som omfattas av anmälan. Blandning av avfall under transport utan att det kommer till mottagningsanläggningens

kännedom kan också innebära miljö- och hälsomässiga risker vid återvinning eller bortskaffande beroende på förändringar av avfallens egenskaper. Därför bör även brott mot förbudet mot blandning av avfall efter påbörjad transport vara kriminaliserat.

Andra överträdelser av EG-förordningen

Det finns flera andra förfaranden i EG-förordningen som en avfallstransportör kan bryta mot, exempelvis informationsplikt och hantering av anmälningsdokument och intyg. Överträdelser av sådana administrativa bestämmelser bör kunna beivras med andra sanktioner än straff, t.ex. med miljöstraffsavgifter eller med hjälp av tillsynsätgarder.

Försök till brott mot vissa av EG-förordningens bestämmelser

Naturvårdsverket har föreslagit att även försök till otillåten avfallstransport ska vara straffbart. Som skäl för en kriminalisering har anförts bl.a. de operativa problem för svenska polis- och tullmyndigheter som hör samman med att brottet fullbordas först när den aktuella transporten lämnat svenskt territorium. En olaglig transport från landet kan visserligen stoppas på svenskt territorium, men då har inget brott hunnit begås.

Ett brott anses fullbordat när samtliga rekvisit i en straffbestämmelse är uppfyllda. I fråga om de gärningar där en kriminalisering av försök till otillåten avfallstransport är aktuell är en förutsättning för att fullbordat brott ska anses föreligga som huvudregel att landgränsen har passerats på avfallstransportens väg till en destination utanför gemenskapen eller till något av de länder som närmare anges i den artikel i EG-förordningen som är tillämplig i en viss situation. Här kan det dock finnas anledning göra jämförelser med smuggling där fullbordanspunktens placering visat sig vara svår att precisera på ett generellt heltäckande sätt. Beroende på hur brottet utförts har det kommit till fullbordan vid olika tidpunkter. Exempelvis har man vid smuggling via fartyg ansett att det för fullbordat brott räcker att en vara kommit ut i fri rörelse för att smugglingsbrott ska anses begånget.

En kriminalisering av försök till brott kan få en avskräckande effekt på den som planerar att genomföra en olaglig avfallstransport. Exempelvis kan en miljöinspektör som upptäcker en oanmäld avfallstransport direkt anmäla verksamhetsutövaren eller en transport stoppas innan den lämnar landet. Syftet med EG-förordningens bestämmelser kan jämföras med syftet med miljöbalkens förbud mot dumpning där förbudet straffsanktioneras redan på försöksstadiet. Det är också relevant att jämföra förhållandena kring otillåtna gränsöverskridande avfallstransporter med lagen (2000:1225) om straff för smuggling. Enligt den är försök till smuggling straffbart.

Straffvärdet för otillåten avfallstransport är högt. Betydelsen av att uppkomsten av farligt avfall minskar, att avfall tas om hand och behandlas nära den plats där avfallet uppkommit och av att de gränsöverskridande transporterna av avfall minskas till ett minimum är mycket stor. De miljö- och hälsomässiga riskerna med att avfall hanteras utanför samhällets kontroll och på ett sätt som inte är godtagbart från miljösynpunkt är också stora. Det är av grundläggande betydelse för samhället att skapa ett

system som innebär effektiv kontroll över transporter med avfall. Illegal avfallsexport utgör i dag ett stort problem, inte minst genom att avfall dumpas i länder utan fungerande avfallsreglering. Förordningen om transport av avfall skapar förutsättningar för miljöanpassade avfallstransporter men för att få genomslag måste sanktionerna för överträdelser vara effektiva och anpassade till överträdelsernas allvar.

En kriminalisering av gränsöverskridande avfallstransporter i strid mot EG-förordningens bestämmelser syftar till att motverka förfaranden som kan orsaka påtaglig skada eller fara för sådan skada på människors hälsa och miljön. Samma syfte gör sig gällande i förhållande till kriminalisering av försök till brott mot exportförbud och mot bestämmelser om förprovning av avfallsexport. Eftersom det i många fall är omöjligt att ingripa mot fullbordat brott måste försök till sådan otillåten avfallstransport tas på stort allvar. Dessa gärningar utgör allvarlig brottslighet som samhället inte på ett effektivt sätt kan möta på något annat sätt än genom straffsanktioner.

Av Rikskriminalpolisens rapport ”Organiserad brottslighet i Sverige 2005” (Rapport 2005:2b, s. 27 f.) framgår bl.a. att det finns ett antal grupperingar som har som sin huvudaktivitet att exportera begagnade bilar till Mellanöstern och Västafrika. Förutom att bilarna i sig kan utgöra farligt avfall förekommer det också att de kan vara fyllda med annat som också utgör farligt avfall, exempelvis kasserade däck, elektronik och kylskåp. Det finns också information om annan utförelse av farligt avfall i form av kasserade kylmöbler och elektroniskt avfall. Kylmöbler innehåller ämnen som, om de hanteras på ett oriktigt sätt, medför negativ påverkan på ozonskiktet och kasserad elektronik innehåller en rad farliga ämnen som är skadliga för miljö och hälsa. Rapporten visar att brottslig aktivitet relaterad till gränsöverskridande avfallstransporter är ett aktuellt, allvarligt och angeläget samhälls- och miljöproblem.

Genom underhandsuppgifter från polis- och åklagarmyndigheter står det klart att det finns stora problem med brottsbekämpningen avseende otillåten avfallsexport. Eftersom lagföring för närvarande kräver fullbordat brott kan en transport inte stoppas exempelvis när en misstänkt container är på väg att lyftas ombord på en båt som ska lämna Sverige. I stället får svenska myndigheter förlita sig på att andra länder kan sätta stopp för den brottsliga hanteringen. När en tillsynsmyndighet upptäcker avfallstransporter som uppenbarligen är på väg att lämna landet får den kontakta det land dit transporten ska gå och försöka få det landets myndigheter att ingripa. Från svenska myndigheters sida kan man sedan enbart ägna sig åt ärenden om återtagande av avfallet. Detta är naturligtvis en otillfredsställande ordning. Utan en kriminalisering av försöksgärningar försvåras samhällets möjligheter att ingripa mot allvarlig brottslighet som i många fall till sin karaktär är omfattande och organiserad. Frågan bör också ses i ljuset av att man från polisiärt håll menar att en tendens för framtiden är att miljöbrottsligheten blir grövre, gränsöverskridande och i allt högre grad organiserad.

Om kriminalisering av försök till brott mot krav på förprovning av gränsöverskridande avfallstransporter inte införs finns det risk för att förprovningsskraven nonchaleras av oseriösa aktörer och att syftet med förordningens bestämmelser därmed går förlorat i stor utsträckning. Om det brister i möjligheterna att förhindra dessa brott på ett effektivt sätt skapas

också möjligheter till snedviden konkurrens eftersom den som vill göra rätt för sig måste ta sig igenom en omfattande förprövningsprocess som kräver både tid och arbete samtidigt som den oseriösa aktören – utan risk för sanktioner – kan transportera avfall utan att en sådan process.

Regeringen anser att det är viktigt att effektivt och avskräckande sanktionera brott mot den nya EG-förordningens bestämmelser. Detta är också ett uttryckligt krav som ställs på medlemsstaterna enligt artikel 50 i förordningen. Förordningen innehåller visserligen inget krav på att försök till brott ska straffsanktioneras, men det finns enligt regeringens mening starka skäl för att kriminalisera även försök till brott. En kriminalisering av försöksbrott måste anses utgöra en förutsättning för att det ska finnas en effektiv sanktion för överträdelser av flera av bestämmelserna om avfallstransport och för att kriminaliseringen av överträdelser mot EG-förordningen inte ska framstå som ett tomt hot. I andra medlemsstater, exempelvis Tyskland och Nederländerna, har försöksbrott också kriminaliserats.

Advokatsamfundet har invänt mot förslaget att kriminalisera även försök till brott mot EG-förordningens bestämmelser och har bl.a. pekat på att motiven för och konsekvenserna av förslaget inte är tillräckligt väl underbyggda eller belysta. Enligt samfundet riskerar gränserna för det straffbara området bli oklara eftersom den avfallshantering som skulle kunna antas vara en förberedelse eller ett försök till brott också kan vara en legitim avfallshantering inom landets gränser. Enligt regeringens mening motiverar dessa farhågor inte att kriminalisering av försöksbrott bör avstås. För transporter av farligt avfall inom landets gränser finns krav på medföljande transportdokument. Av dokumentet ska framgå var avfallet kommer ifrån, vad det består av och vart det ska. Om ett sådant transportdokument saknas kan miljöstraffsavgift dömas ut. I sådana fall kommer en tillämpning av åtalsprövningsregeln i 29 kap. 11 § fjärde stycket miljöbalken att aktualiseras. Åtal får då endast väckas om det är påkallat från allmän synpunkt och kommer normalt inte i fråga annat än om det är fråga om systematisk brottslighet eller om den gärning som är förenad med miljöstraffsavgift enbart utgör ett litet delmoment i den gärning som konstituerar brott. I andra fall kommer åtal för försök till otillåten avfallstransport över huvudtaget inte att bli aktuellt.

Om transportdokument saknas vid andra avfallstransporter får en prövning göras av om ett sådant dokument krävs enligt EG-förordningen om avfallstransporter. Regeringen avser att behandla frågan om förordningens krav på dokumentation inom ramen för miljöstraffsavgiftssystemet. Detta leder till att överväganden i förhållande till den ovan nämnda åtalsprövningsregeln kommer att bli aktuella. Att det enbart på den grund att transportdokument saknas skulle vara möjligt att dra slutsatsen att det föreligger misstanke om försök till brott är knappast möjligt. Det får även betraktas som uteslutet att åtal skulle väckas enbart på grund av den omständigheten. Att ett försök till otillåten avfallstransport skulle anses vara för handen bara för att transportdokument inte finns motsägs också av den praxis avseende försökspunkten som behandlas nedan. Regeringen kan därför inte se att gränserna för det straffbara området riskerar att bli oklara.

När transportdokument finns utgör uppgifter om mottagaren en viktig del av dokumentationen. Om mottagaren finns inom landet uppstår inga

problem med gränsdragningar gentemot bestämmelserna om gränsöverskridande avfallstransporter och därmed aktualiseras över huvud taget inte frågan om försöksbrott kopplade till de bestämmelserna.

Det är svårt att bestämt precisera när ett brott mot bestämmelserna om gränsöverskridande avfallstransporter har uppnått den s.k. försökspunkten (dvs. det stadium av gärningen som typiskt sett innebär att utförandet av brottet har påbörjats och att planeringsstadiet är över). I praxis har Högsta domstolen dock framhållit att man vid bedömningen av om ett försök till brott ägt rum inte ska förlägga försökspunkten för ett brott alltför långt från tidpunkten för brottets fullbordan (se NJA 1991 s. 332). När en transport påträffas i Sverige på väg mot någon av landets gränser kan i fall där ett medföljande transportdokument visar att avfallet är på väg utomlands slutsatsen dras att en gränsöverskridande avfallstransport är i görningen. Detta innebär inte nödvändigtvis att försökspunkten är uppnådd eftersom det är tänkbart att färdplanerna ändras och transporten avbryts. I tid räknat bör brottets fullbordan inte ligga alltför långt ifrån den handling som utgör det tänkta försöket. Vid bedömningen bör det finnas anledning att beakta vilken typ av överträdelse det är fråga om. Försökspunkten kan exempelvis skilja sig åt i fråga om brott mot förprövningskrav jämfört med brott mot exportförbud. Frågan om när försökspunkten är uppnådd måste avgöras av domstol utifrån omständigheterna i varje enskilt fall och i förhållande till vilket förfarande som utgör den brottsliga gärningen.

Sammanfattningsvis menar regeringen att om den svenska lagstiftningen ska motverka olagliga transporter och om lagstiftningen ska kunna anses uppfylla kravet i förordningens artikel 50 på effektiva och avskräckande sanktioner är det nödvändigt att införa straffsanktioner för vissa försöksbrott.

Miljöbalkens nuvarande bestämmelser om straff för otillåtna avfallstransporter

Enligt 29 kap. 4 § miljöbalken döms för otillåten miljöverksamhet till böter eller fängelse i högst två år den som med uppsåt eller av oaktsamhet påbörjar eller bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd utan tillstånd eller godkännande eller utan att ha gjort en anmälan, eller efter att ha gjort en anmälan påbörjar en verksamhet eller åtgärd utan att följa en föreskriven tidsfrist, enligt vad som krävs i föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 25 § om tillstånd för yrkesmässig transport av avfall. Den straffbestämmelsen bör placeras tillsammans med de nya straffbestämmelser om otillåtna avfallstransporter som föreslås i detta ärende. Straffbestämmelsen i 29 kap. 8 § första stycket 13 miljöbalken om brott mot den tidigare EG-förordningen om avfallstransporter bör utgå.

Ny brottsrubricering

De straffbestämmelser om sådana överträdelser av regler om avfallstransporter som bör sanktioneras med böter eller fängelse i högst två år bör samlas i en ny paragraf. Brotten bör rubriceras ”otillåten avfallstransport”.

6 Lagändringar med anledning av nya EG-förordningar om utsläpp från fordon

Regeringens förslag: Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet i samband med ett typgodkännandeförfarande eller ett genomförande av en åtgärdsplan undanhåller en uppgift, lämnar en oriktig uppgift, förfalskar ett testresultat, använder en manipulationsanordning eller manipulerar ett system för begränsning av kvävedioxidutsläpp och därigenom bryter mot tillverkarens skyldigheter i antingen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG.

Till böter döms även den som med uppsåt eller av oaktsamhet inte enligt det som krävs i någon av de båda EG-förordningarna ger tillgång till den information om reparation och underhåll som har betydelse för ett fordons avgasrening, eller i strid med förordning (EG) nr 595/2009 manipulerar ett system för förbrukningsbart reagens eller använder ett fordon utan nödvändigt reagens när sådant fordras.

Typgodkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att tillhandahålla sådan information om reparation och underhåll som avses i EG-förordningarna. Föreläggandet får vid behov förenas med vite. Straff får inte utdömas för en gärning som omfattas av ett vitesföreläggande.

Det förtydligas att lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen dels genomför EG-direktiv om motorfordons avgasrening och motorbränslen, dels kompletterar EG-förordningar om avgasrening. Definitioner av EG-förordningarna införs. Hänvisningar till EG-rättsakter uppdateras.

Promemorians förslag stämmer överens med regeringens men har delvis en annan lagteknisk utformning och till skillnad från promemorians förslag har det har förtydligats att den föreslagna straffbestämelsen omfattar skyldighet att lämna information som har betydelse för ett fordons avgasrening.

Remissinstanserna har inte haft något att invända mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Den nya EG-förordningarna upphäver och ersätter ett stort antal direktiv på avgasområdet. Detta innebär ett avsteg från hur den gemenskapsrättsliga avgaslagstiftningen traditionellt har sett ut. Eftersom en EG-förord-

ning gäller direkt i medlemsstaterna behöver dess bestämmelser normalt inte genomföras med nationella bestämmelser på samma sätt som ett motsvarande direktiv. Den nationella lagstiftningen kan dock behöva anpassas till innehållet i en EG-förordning för att undvika dubbelreglering.

Förordning (EG) nr 715/2007 innehåller kravnivåerna Euro 5 och Euro 6 för lätta bilar och nyttofordon. Motsvarande krav för tunga bilar har nyligen antagits genom förordning (EG) nr 595/2009.

Skyldighet för tillverkare att tillhandahålla information om reparation och underhåll av fordon

En tillverkare är enligt EG-förordningarna skyldig att ge oberoende aktörer information om reparation och underhåll av fordon. Av beaktandesatserna till förordning (EG) nr 715/2007 framgår bl.a. att skälet för detta är att förbättra den inre marknadens funktion. Förordningarna innehåller detaljerade krav på vilken sorts information som ska finnas tillgänglig och på vilket sätt den ska tillhandahållas. Någon form av påtryckningsmedel är nödvändigt för att kunna säkerställa att dessa skyldigheter följs. Därför bör det införas en bestämmelse som gör det möjligt att för den svenska typgodkännandemyndigheten att förelägga en tillverkare att följa EG-förordningarnas informationskrav och förena ett sådant föreläggande med vite. Straffbestämmelsen bör – i lagen om motorfordons avgasrening – avgränsas till att avse sådan information som har betydelse för fordons avgasrening.

Skyldighet för medlemsstaterna att införa sanktioner för överträdelser av EG-förordningarnas bestämmelser

Medlemsstaterna ska införa sanktioner för vissa typer av överträdelser av EG-förordningarnas bestämmelser. Detta framgår av artikel 13 i förordning (EG) nr 715/2007 och artikel 11 i förordning (EG) nr 595/2009. Sanktionerna ska vara ”effektiva, proportionerliga och avskräckande” men det sägs ingenting om vilken form de ska ha, dvs. om de ska vara av straffrättslig eller administrativ karaktär.

Gemenskapslagstiftaren har alltså ansett att någon form av sanktioner behövs för att säkerställa regleringens effektivitet. Att tillämpa EG-förordningarna utan möjlighet att sanktionera överträdelser av dem är inte ett alternativ. Det som återstår för den svenska lagstiftaren är att bedöma vilken typ av sanktion som är mest ”effektiv, proportionerlig och avskräckande” och som är mest lämplig för svenska förhållanden.

Överträdelser som enligt de nämnda artiklarna ska medföra sanktioner är lämnande av oriktiga uppgifter eller undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer i samband med ett godkännandeförfarande eller i samband med ett återtagande från marknaden, förfalskning av testresultat samt användande av manipulationsanordningar som döljer att avgasreningen inte fungerar. Vägran att bereda tillgång till information ska också kunna föranleda en sanktion.

Valet av sanktionsform

Ett typgodkännandeförfarande syftar till att säkerställa att ett motorfordon, som har visats uppfylla gällande krav i fråga om avgasrening, får

cirkulera fritt på den inre marknaden. Av EG-förordningarnas beaktandesatser framgår också att lagstiftningen syftar till att säkerställa en hög miljöskyddsnivå genom hårda krav på motorers utsläpp av farliga ämnen. Det är mycket viktigt för skyddet av människors hälsa och miljön att motorfordon som typgodkänns och släpps ut på marknaden uppfyller de krav som ställs. En gärning, t.ex. en förfalskning av ett testresultat, som får till följd att ett motorfordon får ett typgodkännande som det rätteligen inte skulle ha haft, kan därför sägas vara så allvarlig att straff eller någon annan sanktion för överträdelsen är motiverad. När det gäller tunga fordon krävs det enligt förordning (EG) nr 595/2009 även att användning av ett fordon utan ett förbrukningsbart reagensämne ska föranleda en sanktion. Reagensämnen (t.ex. urea) används för att begränsa fordonets utsläpp av kvävedioxid. Att köra ett tungt fordon utan att systemet för rening av kvävedioxid fungerar innebär risk för allvarliga föroreningar i avgaserna och motiverar en sanktion.

På miljöbalkens område har regeringen möjlighet att besluta att en miljöstraffsavgift ska betalas för vissa typer av överträdelser. Miljöstraffsavgifter beslutas av tillsynsmyndigheten och ska betalas av den som åsidosätter föreskrifter som har meddelats med stöd av miljöbalken, påbörjar en verksamhet som är tillstånds- eller anmälningspliktig utan att tillstånd har getts eller anmälan har gjorts eller inte följer ett tillstånd eller särskilda villkor. De överträdelser som kan medföra miljöstraffsavgift framgår av bilagan till förordningen (1998:950) om miljöstraffsavgifter. Systemet bygger på ett strikt ansvar för att undvika bevis svårigheter och tanken är att det ska vara enkelt, tydligt, snabbt och schabloniserat. Utrymmet för skönsmässiga bedömningar och avvägningar för den tillämpande myndigheten är mycket litet (prop. 2005/06:182 s. 34 ff). Ett exempel på en överträdelse som ska medföra miljöstraffsavgift är underlåtenhet att lämna in en miljörapport.

Regelverket om motorfordons avgasrening ligger utanför miljöbalkens område men har många likheter med miljöstraffen i övrigt. En ordning liknande miljöstraffsavgift skulle kunna övervägas för överträdelser av EG-förordningarnas bestämmelser. Det underlag som typgodkännandemyndigheten behöver ta ställning till inom ramen för ett godkännandeförfarande kan vara mycket omfattande och tekniskt komplicerat. En administrativ sanktion enligt samma modell som miljöstraffsavgift är därför inte lämplig, bl.a. eftersom de fall som det här kan komma att bli fråga om sannolikt kan befaras kräva en omfattande teknisk utredning.

En konstruktion med vitesföreläggande kan fungera väl när det handlar om att förmå någon att vidta en åtgärd, t.ex. att lämna ut information. En sådan sanktion fungerar sämre för överträdelser som handlar om att någon lämnar oriktiga uppgifter eller förfalskar ett testresultat, som för övrigt är överträdelser som kanske inte upptäcks förrän långt efter att de korrekta uppgifterna eller testresultaten skulle ha funnits på plats. För sådana överträdelser bör det i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen tas in straffbestämmelser för brott mot vissa närmare angivna handlingsregler i EG-förordningarna. De överträdelser som det kan komma att bli fråga om är dock inte av så allvarlig karaktär att fängelse bör finnas i straffskalan. Bötesstraff bör räcka.

Uppsåt och oaktsamhet

När det gäller den subjektiva sidan av ett brott, dvs. frågan om överträdelsen har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet, är det normala inom miljöstraffrätten att den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot en straffbestämmelse kan dömas till ansvar. I exempelvis 29 kap. 9 § miljöbalken anges att den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot vissa EG-förordningar kan dömas till böter. Den straffbestämmelse gällande brott mot förbud att saluföra motorbensin eller dieselbränsle som i dag finns i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen avser också överträdelser som görs med uppsåt eller av oaktsamhet.

En straffrättslig oaktsamhet förutsätter ett beteende som avviker från ett aktsamt beteende och är klandervärt. En nödvändig aktsamhet ska ha kunnat krävas av gärningsmannen och det ska vara klandervärt att inte ha varit så aktsam.

Det är inte så vanligt att brott mot miljön begås med uppsåt. Att skada miljön eller utsätta den för fara är nämligen sällan motivet för att inte följa en handlingsregel på miljöområdet. Tänkbara motiv eller förklaringar är däremot ofta ekonomisk vinning eller helt enkelt slarv. Även om ekonomisk vinning kan läggas till grund för antagandet att ett miljöbrott är uppsåtligt, rör man sig ofta i gränsområdet mellan uppsåt och oaktsamhet eller helt klart inom området för oaktsamhet.

När det gäller den typ av överträdelser av EG-förordningarna som kan bli aktuella går det givetvis att tänka sig att en tillverkare skulle kunna drivas till att uppsåtligt t.ex. förfalska ett testresultat i syfte att få ett typgodkännande. Även inom ramen för s.k. återtagandeförfaranden, dvs. när den ansvariga myndigheten kräver att en viss typ av fordon ska dras tillbaka från marknaden för att det visat sig inte uppfylla gällande krav, går det att föreställa sig att den ansvarige tillverkaren medvetet lämnar oriktiga uppgifter för att begränsa den ekonomiska förlust som återtagandet innebär.

Det går inte att utesluta att det i de beskrivna situationerna också skulle kunna förekomma att oriktiga uppgifter lämnas av oaktsamhet. Oaktsamhet kan antingen vara medveten eller omedveten. Medveten oaktsamhet innebär att gärningsmannen förstår att gärningen kan resultera i en viss effekt, men till skillnad för vad som gäller vid uppsåt kan det inte anses säkert att gärningsmannen skulle ha gjort på samma sätt om denne känt till följderna. Vid omedveten oaktsamhet är det inte visat att gärningsmannen förstått att gärningen kan resultera i en viss effekt, men omständigheterna är ändå sådana att han eller hon borde ha förstått detta. Omedveten oaktsamhet anses i allmänhet vara den lindrigaste och minst straffvärda formen av skuld. Det kan dock finnas allvarliga inslag även i brott som begås genom omedveten oaktsamhet. Den omständigheten att gärningsmannen inte tänkt på möjligheten av att det brottsliga resultatet skulle kunna bli följden av hans eller hennes handlande kan ses som ett uttryck för likgiltighet för andras intressen.

Det är inte osannolikt att överträdelser av EG-förordningarnas bestämmelser, t.ex. genom lämnande av oriktiga uppgifter i ett typgodkännandeförfarande, också kan ske genom såväl medveten som omedveten oaktsamhet. Den negativa miljömässiga konsekvensen skulle bli densamma som om gärningen skett uppsåtligt. För att straffsanktionerna ska vara

tillräckligt effektiva och avskräckande bör därför straffbestämmelserna innefatta såväl uppsåt som oaktsamhet av normalgraden.

Om en överträdelse begås inom ramen för en näringsverksamhet, kan brottsbalkens bestämmelser om företagsbot också bli tillämpliga.

Förhållandet mellan vitesföreläggande och straff

För att undvika dubbelbestraffning bör den som har överträtt ett vitesföreläggande inte dömas till ansvar för en gärning som omfattas av föreläggandet.

7 Konsekvenser

Otillåten avfallstransport

Den nya EG-förordningen ersätter den tidigare EG-förordningen från 1993 som är straffsanktionerad enligt de nuvarande straffbestämmelserna i 29 kap. miljöbalken. Tidigare fanns straffbestämmelserna i lagen (1985:426) om kemiska produkter. De berörda myndigheterna har alltså sedan länge uppgiften att åtalsanmäla de upptäckter av illegala transporter som kommer till deras kännedom. Kraven på att åtalsanmäla illegala transporter av anmälningspliktigt avfall förändras med andra ord inte av de föreslagna straffsanktionerna. Även polis-, åklagar- och domstolsväsendet har redan i uppgift att hantera ärenden som rör överträdelser av bestämmelserna om gränsöverskridande avfallstransporter.

De föreslagna nya straffbestämmelserna innebär en viss avkriminalisering på så sätt att vissa slags överträdelser som tidigare har omfattats av straffbestämmelsen i 29 kap. 8 § miljöbalken inte längre omfattas av den nu föreslagna paragrafen om otillåten avfallstransport. Det rör sig om vissa typer av anmälnings skyldighet, regler om transportdokument och andra bestämmelser som innehåller krav av mer administrativ karaktär. Avsikten är att mindre allvarliga överträdelser ska sanktioneras med miljöstraffsavgifter. Detta innebär att en minskad belastning på polis och åklagare eftersom dessa överträdelser i stället kommer att hanteras av tillsynsmyndigheterna. För tillsynsmyndigheternas del innebär förslaget att den tid och resurser som i dag läggs på anmälan om brottsmisstanke, medverkan i förundersökning och rättegång m.m. i dessa delar kommer att upphöra. Tillsynsmyndigheternas hantering av miljöstraffsavgifts ärenden som blir resultatet av kommande ändringar i reglerna om miljöstraffsavgifter kommer dock att öka. Hanteringen av dessa ärenden bör dock vara mindre resurskrävande bl.a. eftersom de kräver mindre samarbete med andra myndigheter. Ändringarna i reglerna om miljöstraffsavgift omfattas inte av detta lagstiftningsärende. Om den föreslagna avkriminaliseringen inte görs och därmed straffsanktionering även i fortsättningen sker på ett sätt som medför att så gott som alla överträdelser av EG-förordningen om avfallstransporter är förenade med straffsanktion skulle detta innebära en mer komplicerad och tidskrävande administration för såväl tillsynsmyndigheterna som polis och åklagare.

Det är svårt att förutse vilka effekter som den föreslagna kriminaliseringen av vissa gärningar på försöksstadiet kommer att få. Hittills har

överträdelser av den tidigare EG-förordningen om avfallstransporter föranlett ytterst få åtal. Mot den bakgrunden och med beaktande av den avkriminalisering som görs är bedömningen att förslaget inte kommer att leda till någon betydande kostnadsökning. Kostnaderna för genomförandet av förslagen kommer att rymmas inom befintliga anslagsramar.

När det gäller konsekvenser för företagen kan först konstateras att antalet företag som berörs av EG-förordningens regler enligt Naturvårdsverkets beräkning är ungefär 150. Det är det antal företag som i dag följer förordningens anmälningsbestämmelser. Därutöver finns ett mörkertal avseende aktörer som omfattas av förordningen men som inte följer dess regler. De föreslagna straffbestämmelserna motverkar risken för snedvriden konkurrens genom införandet av effektiva och tydliga sanktioner mot brott mot EG-förordningen om avfallstransporter. Utan sådana sanktioner måste den som vill göra rätt för sig ta sig igenom en omfattande förprövningsprocess medan en oseriös aktör – riskfritt – kan transportera avfall utan att gå igenom en sådan process. Att det straffbara området görs tydligare och bättre avgränsat underlättar för såväl verksamhetsutövare som myndigheter. För den enskilde aktör som följer EG-förordningens bestämmelser innebär förslagen i denna lagrådsremiss naturligtvis inga konsekvenser alls.

Lagstiftning med anledning av de nya EG-förordningarna om utsläpp från fordon

EG-förordningarna kräver att medlemsstaterna inför sanktioner för överträdelser av förordningarnas bestämmelser när det gäller förfarandet vid typgodkännanden samt skyldigheten för tillverkare att tillhandahålla information om reparation och underhåll. Enligt förslagen i denna lagrådsremiss ska överträdelser av EG-förordningarna kunna straffas med böter så vitt avser information som har samband med ett fordons avgasrenings-system. Vidare föreslås att typgodkännandemyndigheten ska kunna rikta ett föreläggande mot en tillverkare som vägrar att tillhandahålla sådan information.

Enligt Transportstyrelsens bedömning är det inte sannolikt att införandet av straffbestämmelser för överträdelser av EG-förordningarna i samband med typgodkännandeförfarande kommer att leda till några åtal eller i övrigt innebära någon större arbetsbelastning för myndigheterna, inklusive rättsväsendet. Den krets som omfattas av EG-förordningarnas bestämmelser i Sverige är mycket snäv. Antalet typgodkännandeförfaranden som Transportstyrelsen hanterar är ännu mindre eftersom en stor tillverkare regelmässigt låter typgodkänna sina fordon i ett annat europeiskt land. När det gäller övervakningen av att en tillverkare uppfyller sin skyldighet att tillhandahålla information om reparation och underhåll är det mer troligt att Transportstyrelsen får agera mellanhand mot en tillverkare i ett annat medlemsland vid en eventuell tvist om tillhandahållande av sådan information.

8 Författningskommentar

8.1 Ändringarna i miljöbalken

29 kap. 4 §

Den del av paragrafen som avser brott mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 25 § om tillstånd för yrkesmässig transport av avfall utgår för att i stället placeras i den nya paragrafen om otillåten avfallstransport (29 kap. 4 a §).

29 kap. 4 a §

Paragrafen är ny. I paragrafen samlas de straffbestämmelser om sådan otillåten avfallstransport som sanktioneras med böter eller fängelse i högst två år. Brotten rubriceras *otillåten avfallstransport*.

I *första stycket 1* anges de straffbestämmelser som avser avfallstransporter i strid med krav på att transporten inte får ske med mindre än att den har förhandsanmälts eller godkänts av den eller de berörda myndigheterna eller att en viss tidsfrist har löpt ut efter en anmälan. I punkterna a–j preciseras de krav i fråga om anmälan, tillstånd, godkännande och tidsfrister som omfattas av straffbestämmelsen.

Första stycket 1 a

Bestämmelsen motsvarar det som tidigare har framgått av 4 § första stycket 1 m, dvs. en hänvisning till de krav som anges i föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 15 kap. 25 § om tillstånd för yrkesmässig transport av avfall.

Första stycket 1 b – Anmälan och godkännande

I artikel 4 i den nya EG-förordningen anges huvudregeln för transporter inom gemenskapen med eller utan transitering genom ett tredje land. Regeln innebär ett krav på att en anmälare som har för avsikt att transportera avfall på förhand ska göra en skriftlig anmälan om detta till den behöriga avsändarmyndigheten. Enligt artikel 9.6 får en transport endast genomföras när samtliga behöriga myndigheter har godkänt transporten och inom den tidsfrist som föreskrivits. Dessa krav gäller enligt artikel 40 och 46 även export till respektive import från de utomeuropeiska länderna och territorierna.

Genom den föreslagna straffbestämmelsen införs en sanktion mot överträdelser av krav på förprovning för gränsöverskridande avfallstransporter. Något skäl för att kriminalisera dessa överträdelser även på försöksstadiet finns inte eftersom ett brott är fullbordat redan när transporten påbörjas utan att anmälan skett. Ett gränsöverskridande är inte nödvändigt.

Första stycket 1 c – export från gemenskapen av avfall avsett att bortskaffas

Enligt artikel 34 i den nya EG-förordningen ska all export från gemenskapen av avfall avsett för bortskaffande vara förbjuden, utom till Efta-länder. I artikel 35.4 a) anges att export till ett Efta-land får ske när anmälaren har fått ett skriftligt godkännande från avsändarmyndigheten, mottagarmyndigheten och, i förekommande fall, transitmyndigheterna.

I grunden är all export från gemenskapen för bortskaffande av avfall förbjuden. Den som söker ett godkännande kan dock få exportera avfall för bortskaffande till Efta-länder som är parter till Baselkonventionen. Detta utgör en undantag från huvudregeln och sker därför endast efter prövning.

Brott mot artikel 34 och 35.4 bör vara kriminaliserade även på försöksstadiet. Utan en sådan kriminalisering är möjligheterna för svenska myndigheter att hindra export som inte uppfyller kraven i artikeln mycket små.

Första stycket 1 d – export av avfall avsett för återvinning till länder som inte omfattas av OECD-beslutet

Artikel 36 i den nya EG-förordningen innehåller bestämmelser om exportförbud. Utgångspunkten i förordningen är att det är förbjudet att exportera avfall för återvinning till icke OECD-länder. I artikel 36 räknas upp de avfallsslag som inte får exporteras. Avfallsslag som inte räknas upp där kan få exporteras för återvinning men detta kräver myndighetsprövning. Denna prövning är viktig för att förhindra att fel avfall hamnar i icke OECD-länder.

Brott mot artikel 36 bör vara kriminaliserade även på försöksstadiet för att förhindra att avfall förs ut ur Sverige till länder som inte kan ta hand om det på ett miljömässigt tillfredsställande sätt. Det är mycket viktigt att en sådan transport kan stoppas redan innan den lämnat Sverige.

Första stycket 1 e – export av s.k. grönt avfall till länder som inte omfattas av OECD-beslutet.

I första stycket 1 e i den nya EG-förordningen straffsanktioneras export av sådant avfall som avses i artikel 37 om anmälaren har gjort det i strid med de krav som mottagarlandet har ställt. För export av s.k. grönt avfall, dvs. avfall som inte är sådant farligt avfall som avses i artikel 36, gäller att mottagarlandet kan förbjuda sådan export, kräva förhandsanmälan eller godkännande innan exporten får ske alternativt inte utföra någon kontroll alls. Artikel 37 anger att EG-kommissionen i en egen förordning ska sammanställa och regelbundet uppdatera vilka eventuella kontrollförfaranden som gäller vid transport av grönt avfall för återvinning till länder som är parter i Baselkonventionen men som inte omfattas av OECD-beslutet. Kommissionen har nu antagit en sådan förordning, kommissionens förordning (EG) nr 1418/2007. Det är viktigt att mottagarländernas krav respekteras.

Brott mot artikel 37 bör vara kriminaliserade även på försöksstadiet för att det ska vara möjligt att förhindra att export sker i strid med artikeln. Utan en sådan kriminalisering skulle det i de flesta fall vara omöjligt att

fälla någon till ansvar när en transport sker i strid mot denna artikel. Med en sådan kriminalisering kan emellertid en transport stoppas redan i Sverige.

Första stycket 1 f – export till länder som omfattas av OECD-beslutet

I artikel 38 i den nya EG-förordningen anges vissa förfaranden för transport av olika avfallstyper, såväl avsedda för återvinning som för bortskaffande, till länder som omfattas av OECD-beslutet. I punkten 4 föreskrivs att transporten endast får genomföras om anmälaren har fått skriftligt godkännande från behöriga avsändar-, mottagar- och, i förekommande fall, transitmyndigheter eller om dessa myndigheter kan anses ha gett sitt underförstådda samtycke.

Brott mot artikel 38 bör vara kriminaliserade även på försöksstadiet för att det ska vara möjligt att förhindra att transporter som inte uppfyller kraven i artikeln lämnar Sverige. Utan en sådan kriminalisering skulle det i de flesta fall vara omöjligt att fälla någon till ansvar när en transport sker i strid mot denna artikel.

Första stycket 1 g – import till gemenskapen av avfall för bortskaffande

I artiklarna 41 och 42 i den nya EG-förordningen regleras import av avfall avsett för bortskaffande från tredjeländer. Huvudregeln är enligt artikel 41 att sådan import är förbjuden utom från länder som är parter i Baselkonventionen, med vilka avtal slutits eller från länder där det på grund av exceptionella omständigheter som krig inte har varit möjligt att sluta sådana avtal. I artikel 42.4 anges att transporter från dessa länder endast får genomföras om anmälaren har erhållit skriftligt godkännande från behöriga avsändar-, mottagar- och, i förekommande fall, transitmyndigheter.

Första stycket 1 h och i – import till gemenskapen av avfall för återvinning

I artiklarna 43–45 i den nya EG-förordningen regleras import av avfall avsett för återvinning från tredjeländer. Huvudregeln är liksom för import av avfall för bortskaffande enligt artikel 43 att sådan import är förbjuden utom från länder som är parter i Baselkonventionen, med vilka avtal slutits eller från länder där det på grund av exceptionella omständigheter som krig inte har varit möjligt att sluta sådana avtal.

Enligt artikel 45 ska artikel 42 tillämpas på motsvarande sätt för import av avfall avsett för återvinning från länder som inte omfattas av OECD-beslutet men som är parter i Baselkonventionen eller från andra områden i ett krigs- eller kristillstånd.

I artikel 44 anges vilka förfaranderegler som gäller för import från länder som omfattas av OECD-beslutet eller från länder i ett krigs- eller kristillstånd. En transport får enligt artikel 44.4 endast genomföras om anmälaren har erhållit skriftligt godkännande från behöriga avsändar-, mottagar- och, i förekommande fall, transitmyndigheter eller om dessa myndigheter kan anses ha givit sitt underförstådda samtycke.

Första stycket 1 j – import från utomeuropeiska länder

I artikel 46.1 i den nya EG-förordningen anges att om avfall importeras till gemenskapen från de utomeuropeiska länderna och territorierna ska förordningens bestämmelser avseende transporter inom gemenskapen enligt avdelning II tillämpas. Detta innebär således krav på anmälan och godkännande.

Första stycket 2 – bortskaffande eller återvinning av avfall i anläggningar som inte har tillstånd till det

I artiklarna 35.5, 37.4 och 38.6 i den nya EG-förordningen anges att avfall som exporteras ska vara avsett för bortskaffande eller återvinning i en anläggning som bedriver verksamheten i enlighet med gällande nationell lagstiftning eller som har tillstånd att bedriva verksamhet i mottagarlandet. Det innebär att anmälaren måste säkerställa att den som utför återvinningen eller bortskaffandet verkligen bedriver verksamheten i enlighet med mottagarlandets lagstiftning. Om anmälaren kan visas inte ha vidtagit rimliga åtgärder för att kontrollera detta ska han eller hon kunna dömas till ansvar enligt första stycket 2.

Brott mot dessa artiklar bör vara kriminaliserade redan på försöksstadiet eftersom det är viktigt att avfallstransporter som kan misstänkas vara på väg till anläggningar som inte uppfyller de krav som ställs i mottagarlandet stoppas redan i Sverige.

Första stycket 3 – förbud mot export av avfall

Artikel 40.1 är central i den nya EG-förordningen. Artikel 40.1 innebär ett förbud mot export av avfall för bortskaffande till länder utanför EU. Brott mot artikel 40.1 bör vara kriminaliserade på försöksstadiet. Det är ytterst viktigt att det är möjligt att stoppa den som avser att exportera avfall från Sverige i strid mot förbudet innan transporten lämnar landet. Därefter finns ingen möjlighet att göra det utan Sverige får förlita sig på att något annat land ingriper.

Första stycket 4 – förbud mot blandning av avfall

Punkten innebär en kriminalisering av artikel 19 i den nya EG-förordningen. Artikel 19 innehåller ett förbud mot blandning av avfall under transport. Det avfall som specificeras i anmälan eller ska förenas med viss information i enlighet med artikel 18 får inte blandas med annat avfall.

Andra stycket – försök till brott

I andra stycket kriminaliseras försök till brott enligt första stycket 1 c–f och 2–3. För försök till brott enligt dessa bestämmelser döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken. Frågan om kriminalisering av försöksbrott behandlas i allmänmotiveringen avsnitt 5 och här i författningskommentaren under respektive straffbestämmelse.

29 kap. 8 §

Ändringen innebär att hänvisningen till den tidigare gällande EG-förordningen i punkt 13 utgår och punkt 14 numreras om.

8.2 Ändringarna i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

1 §

Paragrafen anger lagens syfte. Den kompletteras med ett nytt andra och ett nytt tredje stycke som upplyser att lagen genomför EG-direktiv på avgas- och bränsleområdet samt kompletterar EG-förordningar på avgasområdet. Kompletteringarna avser här de nationella sanktionsbestämmelser som krävs enligt EG-förordningarna.

2 §

Paragrafen innehåller ett flertal definitioner.

Definitioner av EG-förordningarna 715/2007 och 595/2009 tas in i paragrafen.

Definitionen av *ramdirektiv* ändras på så sätt att de tre ramedirektiven blir tydligare åtskilda i definitionen och uppgifterna om senaste ändringar uppdateras.

Definitionen av *tillverkare* korrigeras språkligt med hänsyn till att tillverkaren inte alltid är en man eller en kvinna utan i stället kan vara en juridisk person.

I definitionen av *dieselbränsle* uppdateras hänvisningarna till EG-rättsakterna med uppgift om senaste ändringar.

3 §

Paragrafen ändras för att göra tydligt att lagens bestämmelser om överensstämmelse med gällande avgasreningskrav inte avser krav i EG-förordningarna. Också punktuppställningen gör paragrafen tydligare.

26 §

Paragrafen är ny. Bestämmelsen innebär att typgodkännandemyndigheten ges möjlighet att rikta ett föreläggande mot en tillverkare som inte följer en skyldighet enligt EG-förordningarna att tillhandahålla oberoende reparatörer information om reparation och underhåll av fordon, om informationen har betydelse för fordonets avgasrening. Ett föreläggande ska vid behov kunna förenas med vite.

27 a §

Paragrafen är ny. Bestämmelsen anger att till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot närmare angivna bestämmelser i EG-förordningarna. De gärningar som man enligt straffbestämmelsen kan göra sig skyldig till är att inom ramen för ett typgodkännandeförfarande eller återtagandeförfarande lämna falsk uppgift, förfälska test-

resultat, undanhålla uppgift eller använda manipulationsanordningar och manipulationsstrategier (dvs. manipulation av ett fordons system för övervakning av avgasutsläpp). Dessa gärningar kan i princip endast en tillverkare göra sig skyldig till eftersom aktörerna i typgodkännandeförfarandet eller återtagandeförfarandet är den ansvariga myndigheten och tillverkaren. Vidare ska enligt båda förordningarna även en vägran att tillhandhålla oberoende reparatörer information om reparation och underhåll kunna straffas. För tunga fordon gäller dessutom enligt förordning (EG) nr 595/2009 att manipulation av system för begränsning av kvävedioxidutsläpp eller användande av ett fordon utan nödvändigt reagensämne för begränsning av kvävedioxidutsläpp ska sanktioneras och sådana gärningar omfattas därför också av straffbestämmelsen.

27 b §

Paragrafen är ny. Enligt en allmän princip i svensk rätt bör det inte vara möjligt att ingripa med både straff och vitespåföljd mot samma förfarande.

Naturvårdsverkets förslag

Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Häri genom föreskrivs att 29 kap. 8 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

8 §

Till böter eller fängelse i högst två år döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. bryter mot en föreskrift för totalförsvaret som har meddelats med stöd av 1 kap. 5 §, om en överträdelse av den lagbestämmelse från vilken avvikelserna har föreskrivits är straffbelagd,

2. bryter mot en föreskrift om försiktighetsmått inom ett miljöskyddsområde, som regeringen har meddelat med stöd av 7 kap. 20 §,

3. bryter mot en föreskrift eller ett beslut om förbud mot utsläpp av avloppsvatten m.m. som regeringen har meddelat med stöd av 9 kap. 4 §,

4. bryter mot en föreskrift om försiktighetsmått vid miljöfarlig verksamhet som regeringen har meddelat med stöd av 9 kap. 5 §,

5. i ett miljöriskområde som avses i 10 kap. 17 § vidtar en åtgärd som ökar belastningen av föroreningar i eller omkring området, annars försämrar den miljömässiga situationen eller försvårar avhjälpandeåtgärder,

6. bryter mot den skyldighet att underhålla en vattenanläggning som följer av 11 kap. 17 § första stycket, 20 § första stycket eller 21 § första stycket,

7. bryter mot ett förbud till skydd för naturmiljön enligt 12 kap. 6 § fjärde stycket,

8. bryter mot bestämmelsen i 13 kap. 8 § om utredning innan en genteknisk verksamhet påbörjas eller mot en föreskrift om utredningen som regeringen har meddelat med stöd av 13 kap. 9 §,

9. bryter mot en föreskrift om försiktighetsmått vid genteknisk verksamhet som regeringen har meddelat med stöd av 13 kap. 11 §,

10. bryter mot förbudet mot dumpning eller förbränning av avfall enligt 15 kap. 31 §,

11. bryter mot en bestämmelse om transport och därigenom transporterar avfall i strid med artikel 3, 5, 6, 8-10, 14-17 eller 19-24 rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfalls-transporter inom, till och från Europeiska gemenskapen, eller

11. bryter mot en bestämmelse a) om krav på anmälningsförfarande eller godkännande från samtliga berörda behöriga myndigheter och därigenom transporterar avfall i strid med artikel 3.1, 9.6, 35.1, 35.4, 37 jämförd med artikel 1 kommissionens förordning (EG) nr 1418/2007, 38.1, 38.4, 40.3,

42.1, 42.4, 44.1, 44.4, 45, 46, 47, 48 eller 63 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall, eller

b) om förbud mot export eller import av avfall genom att föra ut eller föra in avfall i strid med artikel 34.1, 36.1, 37 jämförd med artikel 1 kommissionens förordning (EG) nr 1418/2007, 39, 40.1-2, 41.1 eller 43.1 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall, eller

c) om krav på mottagningsanläggningen och därigenom som anmälare för ut avfall i strid med artikel 35.5, 37.4 eller 38.6 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall, eller

d) om förbud mot blandning av avfall genom att blanda avfall i strid med artikel 19 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall.

12. Bryter mot ett förbud mot fiske som i det enskilda fallet har beslutats med stöd av 28 kap. 13 §.

För försök till brott mot första stycket 10 döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Ansvar *skall* inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 1 § eller 9 § första stycket 5.

För försök till brott mot första stycket 10 *eller* 11 a-c döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Ansvar *ska* inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 1 § eller 9 § första stycket 5.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

Promemorians förslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

dels att 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska föras in fem nya paragrafer, 3 a, 26–27 c §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag syftar till att förebygga att bränsle till motorfordon eller utsläpp av förbrukat bränsle från motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Med lagen genomförs EG-direktiv

1. om typgodkännande av fordon med avseende på utsläpp från sådana fordon, och

2. om kvalitet på motorbränslen.

Lagen kompletterar EG-förordningar om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp samt om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

2 §

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG, och Eu-

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG, och Eu-

ropaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

särvidirektiv: direktiv som antagits av ramdirektiven,

ropaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

med stöd av bestämmelserna i något

förordning (EG) nr 715/2007: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon,

förordning (EG) nr 595/2009: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

3 a §

Avgasreningskraven enligt 3 § gäller i den utsträckning inget annat följer av förordning (EG) nr 715/2007 eller förordning (EG) nr 595/2009.

26 §

Typgodkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att fullgöra en skyldighet enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 715/2007 eller artikel 6 i förordning (EG) nr 595/2009 att tillhandahålla information avseende reparation och underhåll av fordon. Föreläggandet får förenas med vite.

27 a §

Till böter döms den som av uppsåt eller oaktsamhet i samband med typgodkännandeförfarande eller genomförande av åtgärdsplan i strid med artikel 13.2 i förordning (EG) nr 715/2007

- 1. lämnar oriktig uppgift,*
- 2. förfalskar testresultat,*
- 3. undanhåller uppgifter, eller*
- 4. använder en manipulationsanordning.*

Till böter döms även den som med uppsåt eller av oaktsamhet i strid med artikel 6 i förordning (EG) nr 715/2007 inte tillhandahåller information om reparation och underhåll av fordon.

27 b §

Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet i samband med typgodkännandeförfarande eller i samband med genomförande av åtgärdsplan i strid med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 595/2009

- 1. lämnar oriktig uppgift,*
- 2. förfalskar testresultat,*
- 3. undanhåller uppgifter, eller*
- 4. använder en manipulationsanordning, inklusive manipulering av system för begränsning av kvävedioxidutsläpp.*

Till böter döms även den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. i strid med artikel 6 i förordning (EG) nr 595/2009 inte tillhandahåller information om reparation och underhåll av fordon, eller

2. i strid med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 595/2009 använder ett fordon utan förbrukningsbart reagens när sådant fordras.

27 c §

Den som har överträtt ett vitesföreläggande enligt 26 § ska inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av föreläggandet.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

Remissinstanser, otillåten avfallstransport

Svea hovrätt (Miljööverdomstolen), Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Riksdagens ombudsmän – JO, Sveriges Kommuner och Landsting, Advokatsamfundet, Svenskt Näringsliv.

Remissinstanser, avgasregleringen

Svea hovrätt (Miljööverdomstolen), Åklagarmyndigheten, Transportstyrelsen, BilSweden.