



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060207

DOM
2022-04-26
Stockholm

Mål nr
M 4446-21

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2021-03-18 i mål nr M 3891-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Länsstyrelsen i Västra Götalands län
403 40 Göteborg

Motpart

Krister Malm
Fårarpsvägen 185
271 73 Köpingsbro

SAKEN

Förbud att importera fordon

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen avslår Krister Malms begäran om sammanträde.
2. Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

Dok.Id 1800801

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

BAKGRUND

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade den 20 augusti 2020 att förbjuda Krister Malm att till Sverige från Norge importera ett fordon av modellen International 1210. Förbudet anges gälla tills vidare och kunna upphävas först om länsstyrelsen bedömer att Krister Malm som ansvarig importör kan visa att hela innehållet, enligt packlistan, inte utgör avfall genom dokumenterade tester utförda av oberoende och sakkunnig besiktningsman, att han förpackat allt korrekt med tillräckligt skydd mot skador under lastning, transport och lossning, samt att han säkerställt miljöriktig hantering under transporten, exempelvis vilka skyddande åtgärder han vidtagit för att förhindra spill och läckage som kan leda till skada på människors hälsa och miljö.

Sedan Krister Malm överklagat beslutet upphävdes det av mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa länsstyrelsens beslut och anført i huvudsak följande:

Efter att länsstyrelsen fattade sitt beslut har det framkommit nya uppgifter från såväl Krister Malm som från Riksantikvarieämbetet och Motorhistoriska Riksförbundet till styrkande av att fordonet utgör ett historiskt fordon eller ett fordon med samlarvärde. Därutöver har Naturvårdsverket i augusti samt oktober 2021 uppdaterat sin tillsynsvägledning, vilken bedöms vara till stöd för tillsynsmyndigheter och enskilda samt bidra till en enhetlig bedömning i framtida ärenden. Den är dock inte rättsligt bindande och det saknas vägledande praxis om vilka kriterier som ska uppfyllas för att ett fordon ska kunna klassas som historiskt fordon eller samlarfordon. Det finns därför ett stort behov av ett rättsligt klargörande.

Krister Malm har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom och begärt att sammanträde ska hållas i målet. Han har gett in registreringshandlingar, foton, beslut om ursprungskontroll, intyg från säljaren, kvitto och bankkontoutdrag samt anført i huvudsak följande:

I Sverige har vi endast en definition av veteranbil och det är att bilens ålder är 30 år. Att bilen skulle vara uttjänt och avfall är endast en åsikt av tjänstemannen på länsstyrelsen. Miljöpåverkan av och från en veteranbil är väldigt låg. Den används väldigt lite, den återanvänder oftast begagnade delar och den vårdas oftast av entusiaster som är väldigt noga med t.ex. att återvinna och återanvända. Avfall är reglerat i miljöbalken och som han tolkar den är det innehavaren/ägaren som avgör om något är avfall eller inte. Hans fordon kan därför inte vara avfall eftersom han inte gjort sig av med det. Att ägaren i Norge sålt det till honom definierar det inte heller som avfall då det helt enkelt utgör en affär mellan två parter. Fordonet har förvarats korrekt och för att vara en så pass gammal bil är den i ovanligt bra skick både mekaniskt samt i kaross och plåt. Bilen har endast gått 5 770 mil och att en bil är dammig och smutsig på en bild är inte samma sak som att den är avfall. Transportstyrelsen har godkänt den av honom sökta ursprungskontrollen av bilen och han avser att registreringsbesiktiga den senast i maj 2022.

REMISSYTTRANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Mark- och miljööverdomstolen har inhämtat yttranden från Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Transportstyrelsen och Motorhistoriska Riksförbundet. De har sammanfattningsvis anfört följande:

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser inte att det finns skäl till ändring av mark- och miljödomstolens avgörande. Verket är införstått med att det finns ett utbrett intresse för historiska transportmedel, ofta utifrån ett motorhistoriskt och kulturhistoriskt intresse, och att historiska fordon bidrar till att bevara kulturarvet från den tid de byggdes. För att möjliggöra bevarande av och handel med sådana fordon kan de inte bedömas utifrån samma kriterier gällande t.ex. skick och funktion, som annars gäller för begagnade fordon. Vid gränsöverskridande transport av sådana fordon behöver dock kunna uteslutas att de utifrån miljörättsligt perspektiv ska betraktas som avfall.

Grundläggande för tillämpningen av avfallslagstiftningen är definitionen av avfall som återfinns i EU:s ramdirektiv om avfall och som införts i 15 kap. 1 § miljöbalken. Det är den som gäller även i tillämpningen av regelverket för transport av avfall. För att något ska betraktas som avfall ska det finnas ett kvittblivningsintresse, en avsikt att ”göra sig av med” något, alternativt en skyldighet att göra sig av med något.

På såväl internationell, europeisk som nationell nivå finns avfallslagstiftning som syftar till att förhindra att avfall hanteras på ett sätt som riskerar att skada människors hälsa och miljön. I fråga om avfallstransporter finns den globala Baselkonventionen och OECD-avtalet om transport av avfall som båda införlivats i EU-förordningen (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall. Dessa bestämmelser reglerar förfarandet vid gränsöverskridande transporter av avfall, i syfte att kunna kontrollera att avfall transporteras och i övrigt hanteras på ett miljömässigt godtagbart sätt.

Problemen med olagliga transporter av uttjänta fordon framförallt till utvecklingsländer är betydande. Även vid import till EU behöver dock kontrolleras att uttjänta fordon transporteras och tas om hand på lämpligt sätt. Uttjänta fordon orsakar även i Sverige problem med nedskräpning, förorening av mark och andra olägenheter till följd av olämplig hantering. Medlemsstaterna förväntas kontrollera och säkerställa att transporter som innehåller gods som är att betrakta som avfall sker i enlighet med regelverket för avfallstransporter.

Det har tagits fram särskild vägledning till EU:s avfallstransportförordning gällande transporter av begagnade respektive uttjänta fordon, där det bl.a. listas ett antal kriterier som tillämpas vid bedömningen av om ett fordon ska ses som avfall. I vägledningen anges, med hänvisning till EU:s direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (ELV-direktivet), att fordon som enligt nationellt uppställda kriterier kan klassas som veteranfordon *normalt* inte ska betraktas som avfall, såvida inte något av de kriterier föreligger som enligt vägledningen alltid ska leda till att fordonet betraktas som avfall. Bland annat *ska* ett fordon ses som avfall om det har utfärdats skrotningsintyg, om det kommer från en verksamhet som samlar in eller behandlar avfall eller om det är avsett att gå till demontering och användning av reservdelar. Detta gäller även fordon som annars är att betrakta som historiska eller samlarfordon. I fråga om begagnade fordon

som inte uppfyller kriterierna för att ses som historiskt eller samlarfordon ställs högre krav på funktion och skick för att de inte ska bedömas som avfall.

I inledningen till ELV-direktivet (skäl 10) anges följande: "Veteranfordon, det vill säga historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för museer som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt, antingen i körklart skick eller isärplockade i delar, omfattas inte av definitionen på avfall enligt direktiv 75/442/EEG och faller inte inom det här direktivets tillämpningsområde." Begreppet veteranbilar innefattar, så som det används i ELV-direktivet, såväl historiska fordon som fordon med samlarvärde.

I svensk rätt definieras historiskt fordon i 3 kap. 5 § Vägverkets föreskrifter VVFS 2007:490. För att ett fordon ska vara att se som historiskt, och därmed omfattas av vissa lättnader gällande t.ex. krav på besiktning, förutsätts enligt föreskrifterna att det är av en årsmodell som är trettio år eller äldre och att det i huvudsak överensstämmer med det utförande fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren. Tullverkets regler och riktlinjer för att få klassa ett fordon som samlarfordon av historiskt eller etnografiskt intresse överensstämmer i stora delar med definitionen av historiska fordon i VVFS 2007:490.

Vid tillämpning av regelverket gällande gränsöverskridande transport av avfall, som har ett annat syfte, är det avfallsdefinitionen som får en avgörande betydelse. Fordon som inte uppfyller kriterierna för historiska fordon eller samlarfordon, enligt VVFS 2007:490 eller Tullverkets riktlinjer, ifråga om t.ex. ålder, kan ändå ha ett samlarvärde som gör att de inte ska ses som avfall.

Utifrån definitionen av begreppet avfall, ovan nämnda vägledning till EU:s avfallsförordning samt skäl 10 i ELV-direktivet gör Naturvårdsverket följande bedömning av förutsättningarna för gränsöverskridande transport av historiska fordon och samlarfordon.

I fråga om fordon som uppfyller kriterier för att klassas som historiskt fordon eller samlarfordon, kan normalt förutsättas att det finns ett intresse att fortsatt bevara

fordonet såsom historiskt eller samlarfordon och att det därför inte ska ses som avfall. Att det är fråga om ett sådant fordon förväntas kunna styrkas med lämplig dokumentation. För historiska fordon i enlighet med kriterier som uppställs i VVFS 2007:490. För fordon som inte uppfyller kriterierna för att ses som historiskt, men som är av samlarvärde, genom utlåtande från oberoende erkänd expert eller i form av exempelvis referensböcker, facklitteratur tillsammans med officiella fordonsdokument. Vad som då särskilt kan beaktas är exempelvis att fordonet är förhållandevis sällsynt, att det normalt inte används för sitt ursprungliga ändamål och att det är föremål för särskilda transaktioner utanför den ordinarie bilmarknaden.

Även i fråga om fordon som uppfyller kriterier för att klassas som historiska eller samlarfordon kan dock föreligga omständigheter som gör att de ska betraktas som avfall. Sådant som kan tala för att fordonet ska betraktas som avfall är exempelvis att det är oklart varifrån fordonet kommer eller vad som är syftet med importen eller exporten. Ett fordon som tidigare lämnats för återvinning har blivit avfall och ska fortsatt betraktas som avfall. Att ett fordon transporteras utan ändamålsenligt skydd mot skador och det inte heller kan visas att det kommer att förvaras på ett sätt som kan förväntas i fråga om ett föremål med historiskt- och/eller samlarvärde och som är godtagbart ur miljösynpunkt kan i vissa fall, beroende på omständigheterna i övrigt, vägas in i den helhetsbedömning som ska göras av om fordonet utgör avfall eller inte.

I fråga om historiska fordon och samlarfordon behöver den omständigheten att kostnaderna för reparation och renovering kan förväntas överstiga fordonets inköpspris eller marknadsvärde inte utgöra en omständighet som talar för att fordonet ska ses som avfall.

Om det föreligger brister eller oklarhet i något av nämnda avseenden behöver tillsynsmyndigheten, utifrån en bedömning i det enskilda fallet, inhämta ytterligare uppgifter för att kunna bedöma om fordonet ska ses som avfall eller inte. Stöd för detta finns i såväl artikel 50 i EU:s avfallstransportförordning som 26 kap. miljöbalken.

När det gäller fordonet i förvarande mål har, efter det att tillsynsmyndigheten fattade sitt beslut om importförbud, framkommit uppgifter om fordonet och syftet med import-

en som enligt Naturvårdsverkets bedömning bör ses som tillräckliga för att styrka att det är fråga om ett historiskt fordon som inte ska betraktas som avfall.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet bedömer att fordonet inte är att anse som avfall enligt miljöbalken. Fordonet är ett historiskt fordon och därmed undantaget från avfallsreglerna. Avgörande för om ett föremål ska motsvara definitionen av avfall enligt 15 kap. 1 § miljöbalken är om innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med det. I målet framkommer inget som ger stöd för antagandet att importören avser att göra sig av med fordonet eller att dess beskaffenhet är av den arten att importören skulle vara *skyldig* att göra sig av med fordonet. Importören köpte fordonet enbart i syfte att bevara och renovera det som ett historiskt fordon. Enligt Riksantikvarieämbetet är fordonet i sådant fall inte att anse som avfall och importören kan inte heller anses vara ”avfallsinnehavare”.

Om undantaget i ELV-direktivet för historiska fordon ska kunna användas måste det tolkas och tillämpas på ett sätt som gör det möjligt för enskilda att uppfylla. Kraven ska vara ändamålsenliga. Riksantikvarieämbetet bedömer att krav som innebär att fordonet ska ha förvarats på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt före importen inte är ändamålsenligt. Om en enskild förvärvare behöver styrka hur föremålet förvarats – alltså inte förvaras vid själva transporten – framstår utredningsansvaret för den enskilda som oproportionerligt stort. Det framstår inte heller som befogat eller berättigat med hänsyn till syftet att säkerställa miljösäkra gränsöverskridande transporter. Det väsentliga för utredningen vid import av fordon måste vara omständigheterna vid importtillfället.

Inte heller finns det författningsstöd för krav på originalmotor i ett fordon eller att ett fordon inte får vara krockskadat om det ska vara en veteranbil. Riksantikvarieämbetet vill understryka att ett fordons skick inte är relevant för en bedömning av om det är historiskt eller inte. Ett dåligt skick är heller inte relevant för bedömningen av om ett fordon kan återställas till originalutförande eller inte. En sådan bedömningsprincip tillämpas inte i andra sammanhang där kulturarv renoveras och restaureras, till

exempel inom byggnadsvården. Ämbetet bedömer att det aktuella fordonet är ett historiskt fordon som omfattas av undantaget i ELV-direktivet.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen anser att det inte finns skäl att ändra mark- och miljödomstolens dom. Ordet "veteranfordon" används endast, vad Transportstyrelsen känner till, i skattelagstiftning och då inom parentes. Däremot förekommer "historiskt fordon" och "historiskt intressant fordon" något oftare. Innan en ansökan om registrering kan prövas ska fordon som importerats först godkännas vid en ursprungskontroll som genomförs av Transportstyrelsen. Efter godkänd ursprungskontroll ska fordonet genomgå en registreringsbesiktning som inleds med en teknisk identifiering. Fordonet ska också genomgå en kontrollbesiktning innan det får användas på väg. I 3 kap. 5 § VVFS 2007:490 om teknisk identifiering omnämns historiska fordon genom en förklarande text som lyder: "Med ett historiskt fordon avses fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre och som i huvudsak överensstämmer med det utförande fordonet hade när det lämnade fordonstillverkaren." Med utförande avses vid teknisk identifiering fordonets konstruktion, utrustning och beskaftenhet och inte fordonets skick. I vissa länder förekommer en särskild registrering av "veteranfordon". I Sverige finns ingen särskild registrering för veteranfordon. Samtliga fordon betraktas dock som veteranfordon, historiska fordon eller historiskt intressanta fordon om de är 30 år eller äldre.

En bil som avregistrerats och skrotats med intyg kan inte registreras på nytt. Fordon som är avregistrerade före den 1 juni 2007 är dock undantagna. Importerade personbilar får inte heller registreras om de är skrotade den 1 juni 2007 eller senare. Om syfte med importen är att bilen ska registreras i vägtrafikregistret måste den först genomgå ursprungskontroll, teknisk identifiering och registreringsbesiktning innan en ansökan om registrering kan göras. Om det framgår av dokumentation som ska visas vid ursprungskontroll att bilen skrotats i det land den senast var registrerad kan den inte heller registreras i Sverige.

Enligt fordonslagen (2002:574) krävs att fordon ska ha genomgått kontrollbesiktning (periodisk kontroll) för att få användas på väg. Detta gäller även för fordon som är 30

år och äldre. Däremot finns inget krav på kontrollbesiktning för att äga ett fordon, ha ett fordon avställt eller för att importera ett fordon såsom angetts av länsstyrelsen. Det finns inte heller krav på kontrollbesiktning för att transportera ett fordon på exempelvis en biltrailer. En besiktning som genomförts i annat land och fortfarande är giltig anses även gälla som en giltig besiktning i Sverige efter att ursprungskontroll, teknisk identifiering och registreringsbesiktning har genomförts. Fordonet kan därefter registreras och brukas. Transportstyrelsen anser också att det bör finnas en proportionalitet mellan de krav som gäller för fordon som redan är registrerade i landet och de som importeras. I Sverige underkänns årligen 20 – 25 %, av redan registrerade bilar som kontrollbesiktats. Det innebär att drygt en miljon bilar inte får användas på väg innan de reparerats och i vissa fall åter besiktats. Dessa fordon betraktas ändå inte som avfall utan får användas på nytt när de reparerats och därefter i vissa fall kontrollerats. Kostnader för en reparation kan överstiga bilens värde men det är fortfarande fordonsägaren som tar ställning till om bilen är värd att reparera eller inte.

Krav på funktionalitet eller intyg om möjlig reparation kan inte anses gälla veteranfordon eftersom dessa omfattas av definitionen i skäl 10 i ELV-direktivet om fordonet är i ”körklart skick eller isärplockat i delar”. Om intyg och värdering ändå ska göras för fordon som är nyare än 30 år bör även detta regleras tydligare. Det är för närvarande otydligt om det är värdet före eller efter en reparation som ska ligga till grund för bedömningen. Rimligtvis höjs bilens värde vartefter den repareras. Det ökade värdet möjliggör ytterligare reparation och så vidare.

Att inte tillåta krockskadade fordon stämmer enligt Transportstyrelsen inte heller med det som gäller för fordon i Sverige i allmänhet. Ett fordon anses vara ett fordon även om det är isärplockat för att i ett senare skede repareras och monteras ihop.

Motorhistoriska Riksförbundet

Motorhistoriska Riksförbundet anser att domslutet i mark- och miljödomstolens dom ska gälla. Fordonet är inte avfall enligt miljöbalken eller EU:s avfallsdirektiv 2008/98/EG. EU:s förordning (EG) nr 1013/2006 om avfallstransporter är därför inte tillämplig. Ett historiskt fordon är ett fordon som är 30 år eller äldre oavsett om det är komplett eller i delar, om det saknas delar, om enskilda delar inte fungerar, om det är

krockskadat och oavsett om det i sak kan köras eller inte. Kontrollbesiktning har endast relevans i det fall fordonet ska framföras på allmän väg och påverkar inte definitionen av ett historiskt fordon i VVFS 2007:490. Renovering görs oftast genom ägarens försorg utan någon övre ekonomisk begränsning. Det finns således ingen saklig grund för ett ekonomiskt resonemang när det handlar om intressen och kulturarvsbevarande. Hur länge ett fordon varit oregistrerat eller avställt påverkar inte definitionen av ett historiskt fordon. Ett fordon som aldrig blivit registrerat och är 30 år är likväl ett historiskt fordon. Ett fordon som varit avställt en längre tid erhåller per automatik körförbud innebärande ett krav på kontrollbesiktning för att få brukas. Körförbudet har därför inte någon relevans vid bedömningen av om det är ett veteranfordon.

Varje fordon, komplett eller i delar, fungerande eller inte som är 30 år eller äldre samt delar till sådana fordon ska anses ha ett kulturhistoriskt värde. Fordon av kulturhistoriskt värde kan även vara ett yngre fordon som varit med om en särskild händelse. Det är ur bevarandesynpunkt helt avgörande att det kulturhistoriska värdet får avgöras av var och en vid varje tidpunkt utan formkrav. Endast på så sätt kan det fordonshistoriska kulturarvet fortsätta att vara demokratiskt och tillgängligt.

Förbundet har också gett in en promemoria med vägledning för att bedöma kulturhistoriskt värde.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen anser att sammanträde inte behöver hållas varför Krister Malms begäran därom ska avslås.

Målet i sak

Avgörande för bedömningarna är om det fordon som Krister Malm importerat från Norge ska anses utgöra avfall.

Med avfall avses i miljöbalken varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med, se 15 kap. 1 § miljöbalken.

Mark- och miljööverdomstolen ansluter sig till de skäl som mark- och miljödomstolen angett och delar därmed bedömningen att det aktuella fordonet inte utgör avfall. Det har således inte förelegat grund för att förbjuda import av fordonet.

Överklagandet ska alltså avslås.

Avgörandet får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Fredrik Ludwigs, Lars Olsson, referent, och Rikard Backelin samt tekniska rådet Kerstin Gustafsson.

Föredragande har varit David Sandberg.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2021-03-18
meddelad i
Vänerns borg

Mål nr M 3891-20

KLAGANDE

Krister Malm
Fårarpsvägen 185
271 73 Köpingsbro

MOTPART

Länsstyrelsen i Västra Götalands län
403 40 Göteborg

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut 2020-08-20 i ärende nr 566-38050-2020, se bilaga 1

SAKEN

Förbud att importera fordon, International 1210, till Sverige från Norge

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut den 20 augusti 2020 i ärende nr 566-38050-2020.

BAKGRUND

Krister Malm anmälde till Tullverket en import av ett fordon från Norge till Sverige vid passering av gränsen mellan länderna. Fordonet är av märket International Harvester och modell International 1210. Fordonet saknar registrering. Tullverket anmälde importen till Länsstyrelsen i Västra Götalands län (länsstyrelsen) för kontroll enligt regler för transport av avfall. Länsstyrelsen beslutade den 20 augusti 2020 att förbjuda Krister Malm att importera fordonet till Sverige från Norge samt att beslutet ska gälla omedelbart, även om det överklagas. Länsstyrelsens beslut i dess helhet återfinns som bilaga 1 till denna dom.

Krister Malm har nu överklagat länsstyrelsens beslut.

YRKANDEN M.M.

Krister Malm har, som hans talan får förstås, yrkat att länsstyrelsens beslut om importförbud ska upphävas i dess helhet. Som grund för överklagandet har han i huvudsak anfört följande.

Bilen är svensk men har stått i Norge i 14 - 15 år. Det kan ifrågasättas varför han skulle betala nästan 10 000 kr plus transportkostnader som blev ca 5 000 kr, köra 120 mil tur och retur med sin far och sedan vara beredd på att betala eventuella andra avgifter för att införa skrot till Sverige. Det finns ingen packlista för det gäller ett komplett fordon, som för övrigt är tömt på vätskor. Det var därför han uppgav för tullen att det inte gick att starta och köra bilen.

Enligt kvitton han uppvisat för tullen på summan 19 664 kr borde det framgå att det inte är fråga om en skrotbil, reservdelsbil, eller en bil som ska exporteras till Afrika. Detta på grund av inköpspris och bilmodell samt övriga kostnader för att ta in fordonet till Sverige. Bilen är i hans och många andras tycke en samlarbil, en veteranbil, som är ovanlig och bör bevaras. Bilen stod på en biltrailer, och var förankrad på denna enligt konstens alla regler, där var ingen risk för skador vid lastning och lossning.

Varför inte denna information kom fram till länsstyrelsen när han stod vid gränsstationen i Svinesund förstår han inte. Han kom fram till gränsstationen ca kl. 16.00 och tulltjänstemannen verkade inte vara van vid den här typen av ärenden (veteranbil) och tydligen fanns där nya regler för införande av fordon som ej var besiktigade och gick på biltransportsläp.

I länsstyrelsens beslut anges att det inte skulle vara originalmotor i bilen. Detta är felaktigt och ett antagande från tullpersonal på grund av att det i de gamla registreringspappren från år 2000 som han uppvisade står *utbytt motor*. Det stämmer inte, bilen är utrustad med originalmotor nu. Han visade även tulltjänstemannen motorn i bilen.

Han hade ca tre veckor innan han hämtade bilen ringt tullen både i Sverige och Norge för att försäkra sig om att inga problem skulle uppstå, både på grund av Covid-19 och då bilen saknade registreringsnummer. Det är en svensk bil som är såld till Norge för ca 14-15 år sedan. Bilen blev aldrig registrerad i Norge och blev ståendes. Den har därefter fallit ur registret i Sverige för att man antagligen inte betalat avställningsavgifter.

Enligt telefonsamtalen med tull där han beskrev bilen och bilens status, fick han informationen av svensk tull att det bara var att köra in och anmäla/tala om för tullen att bilen är på väg till Sverige och eventuellt betala avgifter. I Sverige var sedan planen att han skulle renovera upp bilen, registrera den och använda den som en entusiastbil. Han har International Harvester-fordon som hobby.

Länsstyrelsen har motsatt sig ändring av det överklagade beslutet och anför följande.

Det är inte spenderat belopp; 10 000 kr + 5 000 kr + 120 mil tur och retur, som styrker att det transporterade ska anses vara en begagnad vara utan kravet i förordningen är att för tillsynsmyndigheten på begäran kunna redovisa funktionsintyg utfärdat av sakkunnig och oberoende. Det för Tullverket redovisade köpkvittot kan

enligt länsstyrelsens bedömning därför inte heller anses som ett funktionsintyg. Fordons funktion intygas med en godkänd och giltig besiktning av ackrediterad utförare vilket Krister Malm alltså inte har redovisat i ärendet.

Fordonet går enligt Krister Malm själv inte att starta eller köra. Vidare är fordonet tömt på vätskor men styrkande dokumentation om att det skett sakkunnigt och behörigt (av vem, när och hur) har inte redovisats för länsstyrelsen som därför bedömt att hans tänkta transport innebar att det fanns risk för spill av oljor och kemikalier till miljön vilket strider mot både förordningen och miljöbalkens krav.

Krister Malm anser att fordonet är en veteranbil som bör bevaras. För just veteranbilar finns det särskilda regler kopplade till förordningen om transport av avfall. Exempelvis EU direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet. Det kan då handla om fordon som intygats vara av historiskt intresse; med en viss ålder, att den inte produceras längre, historiskt bevarad och liknande. För fordonet har Krister Malm inte för länsstyrelsen styrkt att det uppfyller undantag och därför ska undantas transportförordningen.

Krister Malm har i sitt yttrande redovisat att fordonet var väl förankrat och att det inte fanns risk för skador under lastning, transport och lossning vilket var bra utifrån krav i förordningen.

Frågan om det var originalmotor eller ej är svår för länsstyrelsen att bedöma utan annan styrkande dokumentation än den som redovisades i ärendet. Eftersom bilen varken var registrerad i Sverige eller i Norge gick det inte heller att kontrollera hur det verkligen förhöll sig med fordonet, dess status, chassinummer eller korrekt motor. Länsstyrelsen anser att det är upp till fordonets ägare att säkerställa att det är korrekt registrerat enligt gällande regler i det land där det finns. I detta fall var bilen såld till Norge för 14 - 15 år sedan, men aldrig inregistrerad där. Fordonet fanns inte heller kvar i svenskt register hos Transportstyrelsen vid länsstyrelsens kontroll. Fordonet kan därför inte enligt länsstyrelsen anses vara en begagnad vara utan att

det är korrekt registrerat någonstans så att dess status och funktion går att kontrollera och verifiera för tillsynsmyndigheten.

Krister Malm fick informationen från Tullverket att bara köra in och betala avgifter. Tullverket svarar såklart utifrån den lagstiftning som de har bemyndigande för. Det kan inte enligt länsstyrelsen anses att Tullverket dessutom i det samtalet har svarat utifrån vad annan lagstiftning kan kräva av Krister Malm för att få genomföra transporten. Krister Malm fick alltså inte av Tullverket klartecken på att hans transport efterlevde också transportförordningen. Det är fem länsstyrelser i Sverige som är tillsynsmyndighet för denna förordning varav Länsstyrelsen Västra Götaland är en. I länsstyrelsens kontroll bedömde myndigheten att Krister Malms transport stred mot förordningens krav. Det är enligt förordningens krav transportörens eget ansvar att före en transport undersöka, exempelvis hos Naturvårdsverket, om vad som denne måste kunna styrka enligt förordningen.

Kristers Malms önskan att renovera fordonet och registrera det i Sverige är fullt möjligt men hans transport från Norge och hem måste ändå följa förordningens krav på att antingen styrkas som begagnad vara eller förhandsgodkännas av Naturvårdsverket för att transporteras över som ett avfall som han sedan iordningsställer.

Länsstyrelsen finner sammanfattningsvis inte utifrån Kristers Malms yttrande anledning att ändra sin bedömning av transporten. Samtidigt anger länsstyrelsen i beslutet att förbudet kan upphävas om vissa angivna villkor uppfylls.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser, utgångspunkter för bedömningen

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall (avfallstransportförordningen) innehåller bestämmelser om transport av avfall. En förutsättning för tillämpning av avfallstransportförordningens krav på en transport är att det som transporteras utgör avfall, jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 20 maj 2020 i mål nr M 9464-19.

Med avfall avses enligt avfallstransportförordningen detsamma som enligt definitionen i artikel 3.1 i det s.k. avfallsdirektivet (2008/98/EG). I den sistnämnda bestämmelsen definieras avfall som ”ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med”. Samma definition av avfall finns i 15 kap. 1 § miljöbalken.

I avfallstransportförordningens artikel 50 p. 4 a - d finns föreskrifter för bl.a. länsstyrelsens inspektioner av transporter. Där anges vilken dokumentation som länsstyrelsen *får* begära in och i vilka syften. Vilken dokumentation som i det enskilda fallet *ska* begäras och vad som efter en bedömning ska anses utgöra avfall, är överlämnat till rättstillämpningen och måste bero på omständigheterna i det enskilda fallet.

I p. 10 i preambeln till Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (ELV-direktivet) anges att veteranfordon, dvs. historiska fordon eller fordon med samlarvärde eller avsedda för museer som förvaras på ett förnuftigt och miljöanpassat sätt, antingen i körklart skick eller isärplockade i delar, inte omfattas av definitionen på avfall enligt direktiv 75/442/EEG (nu upphävt och ersatt av direktiv 2006/12/EG) och faller inte inom ELV-direktivets tillämpningsområde.

Utgör det aktuella fordonet avfall?

Beträffande frågan om det aktuella fordonet utgör avfall, har inget framkommit som ger vid handen att Krister Malm har varit skyldig att göra sig av med fordonet. Vad gäller om han vid länsstyrelsens inspektion stod i begrepp att göra sig av med fordonet eller i övrigt avsåg att göra sig av med det, och om fordonet därför på sådan grund ska definieras som avfall i enlighet med de ovan redovisade bestämmelserna, gör mark- och miljödomstolen följande bedömning.

Utifrån uppgifter som framgår av utredningen konstaterar mark- och miljödomstolen att fordonet har transporterats av en privatperson som uppvisat

kvitto på köp från en annan privatperson, att inga andra fordon har ingått i transporten samt att det aktuella fordonet är äldre än 30 år, är av ett märke och en modell som inte längre är i tillverkning och inte är vanligt förekommande. Med hänsyn till det sistnämnda kan antas att intresset av att reparera och göra fordonet trafikdugligt föreligger även om kostnaderna för reparationerna skulle överstiga fordonets inköpspris eller marknadsvärde. Domstolen finner vidare inte skäl att ifrågasätta att fordonet är av intresse för samlare av veteranfordon.

Det ovan angivna talar mot att Krister Malm vid länsstyrelsens inspektion stod i begrepp att göra sig av med fordonet eller i övrigt avsåg att göra sig av med det.

Med den förklaring som lämnats till att fordonet inte var registrerat i något lands fordonsregister, vilken vinner visst stöd i dokumentation genom kopia av äldre registreringsbevis, bedömer domstolen vidare att omständigheten att fordonet är oregistrerat inte utgör tillräckligt skäl för misstanke om att fordonet skulle utgöra avfall.

Enligt gällande tulltaxa kan veteranbilar importeras tullfritt om dokumentation kan uppvisas som styrker att det är frågan om ”samlarfordon av historiskt och etnografiskt intresse” ([Samlarfordon - Tullverket](#)). Ett samlarfordon kan inte jämföras med veteranfordon men så vitt domstolen kan avgöra uppfyller här aktuellt fordon i allt väsentligt av Tullverket uppställda krav för samlarfordon. Det utgör visserligen inget kriterium för bedömningen av om fordonet är avfall eller inte, men utgör ändå en omständighet som talar för att det inte är fråga om avfall.

Mot bakgrund av det som anförts ovan anser domstolen att det vid länsstyrelsens inspektion av transporten saknades omständigheter som utgjorde skäl för myndigheten att med tillämpning av avfallstransportförordningens artikel 50 ställa krav på sådan ytterligare dokumentation som den begärt. Att nämnda dokumentation inte förevisats kan i förevarande fall inte heller ges den betydelsen att fordonet ska anses utgöra avfall.

Det ovan angivna leder sammanfattningsvis till bedömningen att det aktuella fordonet inte utgör avfall samt att det därför inte förelegat grund för att förbjuda import av fordonet till Sverige med stöd av de bestämmelser som länsstyrelsen har hänvisat till. Länsstyrelsens beslut i dess helhet ska därför upphävas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 8 april 2021.

Titti Heina

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Titti Heina, ordförande, och tekniska rådet Gunnar Barrefors. Föredragande har varit beredningsjuristen Anders Jagefeldt.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Marco Bongiovanni
Handläggare
010-2244781

Beslut
2020-08-20

Diarienummer
566-38050-2020

Sida
1(7)

Krister Malm
klk.teknik@gmail.com

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
R9

INKOM: 2020-09-15
MÅLNR: M 3891-20
AKTBIL: 3

Förenklad delgivning

Förbud att importera fordon International 1210 till Sverige från Norge

Beslut

1. Länsstyrelsen beslutar att förbjuda Krister Malm, personnummer 660407-4093, att till Sverige från Norge importera obesiktat fordon International 1210, 4x4, chassinummer CHB98484 med tidigare svenskt registreringsnummer HAG233 från Norge.
2. Länsstyrelsen beslutar att förbudet enligt punkt 1 ska gälla omedelbart även om du överklagar det.

Det här förbudet gäller tills vidare och kan upphävas först om Länsstyrelsen bedömer att du som ansvarig importör **kan visa att:**

- hela innehållet, enligt packlistan, inte utgör avfall genom dokumenterade tester utförda av oberoende och sakkunnig besiktningsman, **och**
- att du förpackat allt korrekt med tillräckligt skydd mot skador under lastning, transport och lossning, **samt**
- att du säkerställt miljöriktig hantering under transporten, exempelvis vilka skyddande åtgärder ni vidtagit för att förhindra spill och läckage som kan leda till skada på människors hälsa och miljö.

Beskrivning av ärendet

2020-08-17 fick Länsstyrelsen Gävleborg under sitt beredkapsförordnande för Länsstyrelsen Västra Götaland begäran från Tullverket om kontroll av en gränsöverskridande avfallstransport. Länsstyrelsen Gävleborg svarade i yttrande att fordonet inte får importeras till Sverige utan informationsdokument alternativt förhandsgodkännande från Naturvårdsverket eftersom de bedömt fordonet som

avfall utifrån kraven i EG förordningen 1013/2006 om gränsöverskridande avfallstransporter.

2020-08-17 granskade Länsstyrelsen Västra Götaland som ordinarie tillsynsmyndighet redovisade uppgifter för fordonet. Länsstyrelsen hade även telefonkontakt med importör samt en besiktningsman som importören anlitat.

Fordonets chassinummer är enligt redovisad utskrift av registerbevis, daterat 2000-07-18; CHB98484. Enligt "Räkning daterad 200722" är det 3Q2HOCHB98484.

Länsstyrelsen sammanfattade följande brister för transporten utifrån EG förordningen 1013/2006 och delade Gävleborgs bedömning att transporten ska anses som otillåten vilket meddelades Tullverket och importören:

- Fordonet saknade godkänd giltig besiktning som styrker dess funktionalitet (trafikduglighet).
- Fordonet saknade även intyg om att det är ett veteranfordon som inte behöver uppfylla krav på funktionsintyg. Medföljande motor är inte original.
- Fordonet saknade styrkande dokumentation om vem som äger fordonet och därmed har rätt att exportera det till köparen i Sverige. Bifogat svenska registreringsbevis från år 2000 gäller en bil HAG233 som inte längre är registrerat i Sverige. Med följde heller inget norskt registreringsbevis för bilen.
- Angivet registreringsnummer HAG233 har i Sverige tilldelats ett annat fordon vilket innebär att det är oklart var det egentligen är registrerat och under vilken jurisdiktion fordonet egentligen gäller.
- Fordonet saknade intyg från sakkunnig och oberoende gällande kostnad för att göra det trafikdugligt igen, en kostnad (summan av allt arbete och reservdelar i avsändarlandet) som i så fall ska understiga dess värde (9832 kr enligt bifogad räkning).
- Länsstyrelsen Gävleborg har på förordnande från Länsstyrelsen Västra Götaland under beredskapstid i går utifrån redovisade uppgifter bedömt fordonet som avfall. Och att det därför inte får importeras till Sverige utan styrkande dokumentation att fordonet inte strider mot EG förordning 1013/2006.
- För avfallet fanns varken ett informationsdokument Annex VII eller en notifikation (förhandsgodkännande från Miljödirektoratet och Naturvårdsverket) vilket är krav i förordningen.

Motivering till beslutet

Allmän bakgrund

Länsstyrelsen i Västra Götaland är tillsynsmyndighet för EG förordning 1013/2006 och utgår i sin tillsyn från exempelvis de vägledningar som Naturvårdsverket har tagit fram om export av begagnade varor eller avfall. Av informationen framgår bland annat vilka krav som gäller för varor som ska exporteras, hur varorna ska packas och vilken dokumentation som ska följa med transporten:

- Reservdelarna inte ska vara skadade eller mycket rostiga.

- De ska vara hela och funktionsdugliga inte läcka olja eller andra vätskor.
- Reservdelarna ska sorteras upp och förpackas i lämpliga behållare eller lådor. Det kan till exempel ske genom att stötdämpare förpackas i en låda, växellådor i en annan låda och så vidare.
- Reservdelarna ska vara testade. Det ska finnas dokument på vad som har testats, hur testet gjorts, vem som utfört testet samt resultatet av det. Dokumentet ska följa med transporten.
- De ska finnas ett kvitto på försäljning eller överlåtelse av reservdelarna där det framgår att dessa fungerar och ska återanvändas.
- Med transporten ska det även följa med en packlista som redogör för innehållet. Den bör vara så detaljerad som möjligt med uppgifter om vilka reservdelar och hur många av varje sort som ingår. Vilket märke och årsmodell reservdelen kommer ifrån bör framgå.

För fordon International 1210 och medföljande motor har du inte redovisat att du uppfyller dessa krav.

Kvitton som styrker ägande för det transporterade saknades. Och fullmakt att exportera.

Funktionaliteten inte styrkt

EG-förordning 1013/2006 om transport av avfall lägger bevisbördan på importören att visa att en begagnad vara inte ska klassas som avfall. För att få importera begagnade varor måste importören kunna bevisa att produkterna inte är avfall. I artikel 50 framgår bland annat att det ska finnas dokumentation avseende föremålets funktionalitet samt att det berörda föremålet är paketerat på ett sätt som skyddar mot skador. Om importören inte kan styrka detta anses transporten vara en olovlig transport som ska förbjudas.

För fordon International 1210 och medföljande motor har du inte redovisat att du uppfyller dessa krav.

Inte tillräckligt skydd

Det transporterade ska enligt artikel 50 punkt 4a vara förpackat korrekt och lastsäkrat så att det är skyddat mot skador under last, transport och lossning. Du som importör ska kunna visa att det transporterade har förpackats och lastats på ett lämpligt sätt.

För fordon International 1210 och medföljande motor har du inte redovisat att du uppfyller dessa krav.

Farligt avfall

Länsstyrelsen anser att försiktighetsprincipen ska gälla och bedömer att din transport ska klassas som farligt avfall med avfallskod 16 01 04* Uttjänta fordon enligt Avfallsförordningen (2011:927) bilaga 4.

För fordon International 1210 och medföljande motor har du inte styrkt motsatsen.

Skyddsåtgärder

Under transport får det inte finnas risk att oljor eller andra vätskor läcker ut. Sådant spill kan skada människors hälsa och miljön. Endast fordon och reservdelar som dokumenterat genomgått någon behandling för att avlägsna oljor eller andra kemikalier före transport kan tillåtas export. Länsstyrelsen kan inte utan underlag bedöma om du vidtagit tillräckliga skyddsåtgärder.

För fordon International 1210 och medföljande motor har du inte redovisat att du uppfyller dessa krav.

Otillåten gränsöverskridande avfallstransport

Sammanfattningsvis uppfyller inte det transporterade enligt ovan punkter villkor för gränsöverskridande transport. Du har som importör i din redovisning inte styrkt det transporterade som tillåtligt enligt EG förordning 1013/2006.

Länsstyrelsen bedömer att lasten som helhet ska anses utgöra ett farligt avfall och att din import är fråga om en otillåten transport av farligt avfall från Norge till Sverige.

Länsstyrelsen kan inte utifrån inkommen redovisning bedöma transporten som tillåtligt utifrån kraven i EG förordningen 1013/2006. Därför bedömer Länsstyrelsen det rimligt att besluta om förbud för import av fordon International 1210 och medföljande motor som redovisat i ärendet.

Eftersom du som importör inte visat dig ha tillräckliga kunskaper att skydda människors hälsa och miljö enligt miljöbalkens krav så bedömer Länsstyrelsen också att det är rimligt att besluta att förbudet ska gälla även om du överklagar det.

Bestämmelser som beslutet grundas på

EG förordning 1013/2006

Enligt EG förordning 1013/2006 artikel 50 punkt 4a får Länsstyrelsen som inspekterande myndighet kräva att den fysiska eller juridiska person som innehar ett ämne eller ett föremål i fråga eller som organiserat transporten av detta att lämna in dokumentation som styrker sådant som: ursprung, destination, att det inte utgör avfall (exempelvis genom dokumentation avseende funktion) och är tillräckligt förpackat och skyddat för lastning, transport och lossning.

Om myndigheten inte fått svar enligt punkter angivna i 4a så fortsätter punkt 4b i samma artikel 50 med att om bevis inte inlämnas inom utsatt tidsfrist eller är otillräckliga för myndigheten att kunna dra en slutsats från så ska avfallstransporten anses vara en olaglig transport.

Samma i fall myndigheten anser att det skydd mot skador som anges i 4a är otillräckligt, då ska avfallstransporten anses vara en olaglig transport.

Av artikel 49 punkt 1 ska producenten, anmälaren och andra företag som är delaktiga i en avfallstransport och/eller avfallets återvinning eller bortskaffande

vidta de åtgärder som krävs för att det avfall som de transporterar hanteras utan fara för människors hälsa och på ett miljöriktigt sätt under hela transporten och under återvinningen och bortskaffandet.

Miljöbalken

Av miljöbalken 2 kap 1 § framgår att det är den som vidtar en åtgärd som är skyldig att visa att de förpliktelser som följer av miljöbalkens 2 kap, allmänna hänsynsregler, iakttas.

Av miljöbalken 2 kap 2 § framgår att alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Av miljöbalken 2 kap 3 § framgår att alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik.

Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Av 26 kap 9 § miljöbalken framgår att en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet får besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken ska följas.

Av 26 kap 26 § miljöbalken framgår att en tillsynsmyndighet får bestämma att dess beslut skall gälla omedelbart även om det överklagas.

Av miljöbalkens 15 kap 1 § framgår att med avfall avses varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med.

Av 15 kap 11 § miljöbalken framgår att den som innehar avfall ska se till att avfallet hanteras på ett sätt som är godtagbart med hänsyn till människors hälsa och miljön.

Information

Mer information om gränsöverskridande transport av begagnade varor kan du hitta på Naturvårdsverkets hemsida;

<https://www.naturvardsverket.se/Stodimiljoarbetet/Vagledning/Avfall/Gransover-skridandeavfallstransporter/Exportav-begagnade-varor/Reservdelar/>

och i EU kommissionens Correspondents' Guidelines Nr. 9 som också finns på hemsidan. Där framgår att ett fordon normalt ska antas vara avfall bl.a. om fordonet är avskrivet, inte är lämplig för mindre reparationer, har dåligt skadade väsentliga delar eller om den har delats i bitar (t.ex. två halvor).

Mer information om gränsöverskridande avfallstransporter finns på Naturvårdsverkets hemsida <http://naturvardsverket.se/inutavfall>

Du kan överklaga beslutet

Se bilaga med överklagandehänvisning.

Beslutande

Beslutet har fattats av handläggare Marco Bongiovanni.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Kopia till

Naturvårdsverket (inut)

Tullverket (tke, kcgg, rodk)

Exportör i Norge Olav Berle; olav@berle.no

Bilagor

1. Överklagandehänvisning mark- och miljödomstolen

Du kan överklaga beslutet

Om du inte är nöjd med länsstyrelsens beslut, kan du skriftligen överklaga beslutet hos mark- och miljödomstolen.

Hur överklagar jag beslutet?

Länsstyrelsen måste pröva att överklagandet har kommit in i rätt tid, innan det skickas vidare tillsammans med handlingarna i ärendet. Därför ska du lämna eller skicka din skriftliga överklagan till Länsstyrelsen Västra Götaland antingen via e-post; vastragotaland@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen Västra Götaland, 403 40 Göteborg.

Tiden för överklagande

Ditt överklagande måste ha kommit in till länsstyrelsen **inom tre veckor från den dag du fick del av beslutet**. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ditt överklagande kan du be att få ytterligare tid till att utveckla dina synpunkter och skälen till att du överklagar. Sedan är det mark- och miljödomstolen som beslutar om tiden kan förlängas.

Parter som företräder det allmänna ska ha kommit in med sitt överklagande **inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades**.

Ditt överklagande ska innehålla

- vilket beslut som överklagas, beslutets datum och diarienummer,
- hur du vill att beslutet ska ändras, samt
- varför du anser att länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om du har handlingar som du anser stödjer din överklagan så bör du bifoga kopior på dessa. Kontakta länsstyrelsen i förväg om du behöver bifoga filer som är större än 15 MB via e-post.

Ombud

Om du anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt dig ska ombudet underteckna skrivelsen, bifoga en fullmakt i original från dig samt uppge sitt eget namn, adress och telefonnummer.

Behöver du veta mer?

Har du ytterligare frågor kan du kontakta länsstyrelsen via e-post, vastragotaland@lansstyrelsen.se, eller via växeltelefonnummer 010-224 40 00. Ange diarienummer 38050-2020.



Hur man överklagar

MMD-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.

Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.