



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
INST FÖR SOCIOLOGI OCH ARBETSVETENSKAP

Examensarbete för Master i kriminologi, 30 hp

# Illegala gränsöverskridande avfallstransporter

Vad är problemet med problemet?

*Sofia Nyberg*

Handledare: Linda Soneryd

Vårterminen 2014

## **Abstract**

**Title:** Illegala gränsöverskridande avfallstransporter: Vad är problemet med problemet?

**Author:** Sofia Nyberg

**Supervisor:** Linda Soneryd

**Examiner:** Oskar Engdahl

**Type of thesis:** Master thesis in Criminology, 30 higher education credits

**Date:** VT 2014

### **Aims and objectives:**

The aim of the present study is to research the current perspectives, problems and issues surrounding the work of controlling and regulating the illegal trade of waste between Sweden and countries outside of the EU. The focus of this study was hence to bring some light onto this problematic market and specifically the regulation and control of the illegality of it all. To do so the enquiry led to a study into the perspectives, problems and issue experienced by civil servants both within and outside of governmental agencies. Previous research has focused on similar areas such as specific problem areas within the governmental control and regulation; the underlying motivational aspects of the criminals; as well as consequences and social injustice that seems to be incorporated within this area of study. The present study brings light on similar issues from a different angle. With the help of criminological and organisational theories an analysis is performed on the perceived definitions, problem areas and possible solutions of civil servants operating within and outside of the Swedish government.

### **Method and data:**

To achieve the aim and purpose of this study a qualitative method was chosen. The empirical data was collected from interviews with 11 civil servants working with the area of interest in different ways. Throughout the process the empirical data led the way, hence resulting in an approach that has great similarities with the inductive way of researching.

### **Results:**

The main results shows that several different areas are problematic for the regulation and control of the illegal market of exporting waste. These include the complicated law and regulatory frameworks; the minimal risk of getting caught; and a limitation of resources and lack of priority. More specifically the issue surrounding the constantly floating regulation object that waste entails; the lack of knowledge and uncertainty in relation to this area and the lack of clear guidelines were considered to be the most damaging aspects for the work with regulating and controlling the illegal transboundary movements of waste.

**Key words:** illegal transboundary movements of waste, regulation & control, civil servants, white collar crime, punishment & risk regulation

**Format:** Report

**Word count:** 18 403

## Innehållsförteckning

1. Inledning.....	5
1.1 Lagstiftningen.....	6
1.2 Ett gränsöverskridande problem med många involverade.....	8
2. Tidigare forskning.....	9
2.1 Syfte och frågeställningar.....	12
3. Metod.....	13
3.1 Forskningsdesign.....	13
3.2 Förförståelse.....	13
3.3 Urvalet och tillträde.....	14
3.4 Studiens empiri.....	15
3.5 Kodningen och analys.....	16
3.6 Validitet och reliabilitet.....	17
3.7 Etiska överväganden.....	18
4. Teoretiska ramverk och utgångspunkter.....	18
4.1 Rationella brottslingar.....	19
4.2 Straffrättsliga åtgärder.....	20
4.3 Riskhantering, reglering och kontroll.....	21
5. Resultat och analys.....	22
5.1 Perspektiven och beskrivningarna.....	23
5.2 Problemet med problemet.....	26
5.2.1 Den komplicerade lagstiftningen och regelverken.....	26
5.2.1.1 Omöjliga avgränsningar.....	28
5.2.1.2 Vem har ansvaret?.....	29
5.2.1.3 Implikationer och konsekvenser.....	29
5.2.2 Den minimala upptäcktsrisken.....	30
5.2.3 Resurser och prioriteringsbrist.....	31
5.2.4 Sammanfattning och konsekvensanalys.....	32
6. Diskussion.....	35
6.1 Vidare forskning.....	37
7. Avslutande ord.....	38
8. Referenser.....	39
Böcker och artiklar.....	39

<i>Rapporter</i> .....	42
<i>Lagar och förordningar</i> .....	44
<i>Bilaga 1: Introduktionsbrevet som skickades till respektive</i> .....	45
<i>respondent före vår inbokade intervju</i> .....	45
<i>Bilaga 2: Intervjuguiden</i> .....	46

# 1. Inledning

Den internationella avfallshanteringen har under de senaste årtiondena mött många förändringar (O'Brien 2008). Allt eftersom industrialiseringen har expanderat, handelsmöjligheterna har fördubblats och konsumeringsnivåerna hos jordens befolkning har nått allt högre gränser, har en ny framgångsrik marknad vuxit fram: handeln med avfall (Thomas & Fannin 2011; White 2009). Denna marknad har med tiden vuxit sig större och större samtidigt som informationen, kontrollen och lagstiftningen har försökt hålla sig uppdaterad och tillräcklig. Idag sker mycket av handeln inom Europa Unionens (EU) gränser där det existerar en ömsesidig vinst för alla inblandade (Baird, Curry & Cruz 2014; Brikell 2000). Vad vi vet är det dessvärre inte lika fördelaktigt för alla inblandade när det gäller den handel med avfall som transporteras *utanför* våra gränser, det vill säga export som sker förbi EUs gränser<sup>1</sup> (Baird, Curry & Cruz 2014; Lipman 2002; Tolba 1990).

Medan en legal avfallsmarknad har vuxit fram har även utrymmet funnits för en illegal marknad att växa fram (White 2009). Numer är denna illegala och legala marknad en stor gråzon (White 2009) som involverar alla tänkbara aktörer<sup>2</sup>. Intresset för den föreliggande studien är främst den illegala marknaden för gränsöverskridande avfallstransporter. Såväl företag som privatpersoner transporterar allt från elektronik, bilskrot, batterier och kylskåp till kemikalier, industriavfall samt plast och tyger (Baker et al. 2004). Problematiken kring denna handel berör inte endast *vem* som skeppar, utan även *vad* som skeppas. Vad det syftas till när termen avfall används varierar. Detta är inte ett koncept som det finns klara inramningar kring utan vad en person kallar avfall kan mycket väl ha ett värde för en annan (Lipman 2002; O'Brien 2009). Denna svårighet att avgöra och avgränsa vad avfall innebär är en problematik som genomsyrar hela denna marknad, både den legala och illegala. Det får även konsekvenser för den reglering och kontroll av det regleringsobjekt som avfall innebär eftersom avgränsningar och avvägningar är konstanta tolkningsfrågor utefter de direktiv som ges från högre instanser.

Konsekvenserna av en illegal marknad har beskrivits som att de är många, stora och samtidigt relativt okända (en osäkerhet vi återkommer till). Ett konsekvensområde är de fatala konsekvenser detta problem har för miljön och människors hälsa i mottagarländerna (såsom delar av Afrika och Asien) (Asante-Duah & Nagy 1998; Baker et al. 2004; Kebe 1990; Lipman 2002; Naturvårdsverket 2010; Thomas & Fannin 2011; Tolba 1990). Den internationella avfallsmarknaden har bidragit till miljöförstöring och försämrad hälsa hos de berörda invånarna, i flera fall med dödlig utkomst (Asante-Duah & Nagy 1998; Baker et al. 2004; Lipman 2002; Naturvårdsverket 2010).

---

<sup>1</sup> Termen export kommer härnäst att endast hänvisa till transporter eller handel som sker från ett medlemsland inom EU till tredje land utanför dessa gränser.

<sup>2</sup> Denna term kommer genomgående i denna studie att användas som term när det syftas till transportörer och exportörer av avfall.

Med tanke på problemområdets internationella spektrum har det varit nödvändigt att begränsa omfånget för denna studie. Den illegala marknad som är studiens fokus agerar på ett internationellt plan med många inblandade aktörer och myndigheter. Föreliggande studie utgår från den svenska marknaden och arbetet relaterat till att kontrollera och reglera de aktörer som (illegalt) exporterar avfall från Sverige till tredje land. Än mer specifikt kommer fokus att ligga på hur arbetet med kontroll och reglering ser ut; vilka svårigheter som finns på myndighets- och lobbyverksamhetsnivå med fokus på lagstiftning och regelverk; vilka tänkbara lösningar på problematiken kring arbetet som belyses; och hur dessa teman påverkar den reglering, styrning och kontroll som utförs i dagsläget.

I följande avsnitt presenteras hur lagstiftningen ser ut samt vilka de inblandade myndigheterna, instanserna och organisationerna är som både nationellt och internationellt arbetar med kontrollen och regleringen av denna illegala marknad. De två kommande avsnitten (1.1 och 1.2) behandlar och redogör för komplexiteten och paradoxer som omger detta ämne och som även senare kommer att diskuteras som områdets huvudproblem. Mot bakgrund av detta specificeras sedan studiens syfte och specifika frågeställningar.

## 1.1 Lagstiftningen

Internationella avfallstransporter regleras av både nationell och europeisk lagstiftning. Även internationella konventioner och regelverk påverkar denna reglering och kontroll. För kommande analys är det av vikt att läsaren har en förståelse kring hur lagstiftning och reglering är strukturerad eftersom detta innebär grunden för arbetet med kontrollen av de illegala exporterna av avfall.

Den svenska lagstiftningen kring avfallstransporter finns deklarerad i Miljöbalken (1998:808). Där anges även dess mål och tillämpningsområde. Dessa bestämmelser:

*...syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.*

(Miljöbalken 1998:808, 1 kap 1 §)

Den ska tillämpas så att en långsiktig ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk hållbarhet främjas. Den ska även användas för att värna om människans hälsa, hindra att miljön skadas, att den biologiska mångfalden bevaras, samt att, i den mån det är möjligt, främja återanvändning och återvinning av material, råvaror och energi så att ett kretslopp uppnås (MB 1998, 1 kap 1 §).

Förbud för internationell illegal avfallstransport regleras av EG-förordningen 1013/2006 om transport av avfall artikel 34 och 36 (EG 2006), vilken är direkt tillämplig i svensk

rätt. Artikel 34 berör export av avfall för bortskaffande som är förbjudet i sin helhet dock med ett tillägg (artikel 36) att viss export är tillåten om avfallet är för återvinning i relation till återanvändning. Detta gäller dock enbart om avfallet i sig är redo att användas utan att det måste genomgå något återvinningsförfarande genom kontroll, rengöring eller reparation för att kunna återanvändas (EG 2006; Naturvårdsverket 2012b, s. 5). För det andra tillämpas EG-förordning nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet för att kontrollera och förbjuda all export av kontrollerade ämnen, eller produkter och utrustning som innehåller eller är beroende av dessa kontrollerade ämnen<sup>3</sup> (EG 2009; Naturvårdsverket 2012b, s. 7). Denna förordning tillämpas främst när det gäller transporter av kylskåp och liknande utrustning.

För att brottet ska räknas som *fullbordat* (genomfört av gärningsmannen på ett illegalt vis och då möjligt att åtala) krävs det att samtliga förutsättningar som anges i EG-förordningarna uppfylls. Inom artikel 34 eller 36 i EG-förordning nr 1013/2006 krävs det att lasten exporterats från *gemenskapen* eller passerat *gemenskapens* gräns, dvs. EUs gränser (EG 2006). Om en aktör skulle finnas skyldig till att bryta mot exportförbuden i någon av dessa EG-förordningar p.g.a. *uppsåt eller av oaktsamhet* (otillåten avfallstransport) döms denne för otillåten avfallstransport i enlighet med 29 kap 4 a § 2 och 5 i miljöbalken (MB 1998). Om aktören däremot finnes skyldig till brott p.g.a. *grov oaktsamhet* (försök till olovlig utförelse) eller *uppsåtligen* (försök till smuggling eller grov smuggling) har brutit mot dessa förordningar döms denne istället till ansvar för smuggling i enlighet med 7 § 1 st respektive 3 § 3 st 1 p smugglingslagen (SL 2000). Bevisbördan ligger oavsett brott på åklagaren vilket innebär att det är åklagarens uppgift att bevisa att uppsåt och skuld föreligger brottets utförande.

Den svenska lagstiftningen tillämpas främst när det gäller straffbestämmelserna. Dessa finns i två olika lagtexter beroende på om försökspunkten var uppnådd eller ej (MB 1998; SL 2000). Vid fullbordat brott måste som sagt godset ha lämnat gränsen, medan vid försöksbrott krävs det att brottet är straffbelagt på detta stadium i enlighet med brottsbalken samt att någon har påbörjat brottet och att det är bevisbart att denna handling skulle leda till brottets fullbordande (Naturvårdsverket 2012b, s. 6). Vid *försök till grov smuggling* krävs det inte att brottet har nått försökspunkten för att det ska vara straffsanktionerat. Dock är *försök till olovlig utförelse, otillåten avfallstransport* samt *smuggling* inte straffsanktionerat i dagsläget (i relation till försökspunkten). I den nuvarande lagstiftningen för dessa tre brott är det alltså inte straffsanktionerat förrän försökspunkten är uppnådd och brottet anses fullbordat. Detta blir problematiskt eftersom många av dessa brott oftast uppdras innan försökspunkten blivit uppnådd, bland annat genom kontroller som sker innan gränsen är passerad.

När det gäller straffmängden för dessa brott (i de fall de är fullbordade) är det främst böter som förekommit, dock med 2 års fängelse som högsta möjliga straff (MB 1998, 29 kap 1 §). Eftersom denna straffsats är reserverad för den grövsta av miljöbrotten och vi fortfarande

---

<sup>3</sup> För en mer detaljerad genomgång av dessa ämnen och bestämmelser se artikel 3.4 samt 3.29 i EG-förordning nr 1005/2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet.

de är i ett tidigt skede när det gäller lagstiftning och reglering av miljöbrott i Sverige, är det ingen som än så länge har mottagit denna dom.

## 1.2 Ett gränsöverskridande problem med många involverade

När det gäller illegala avfallstransporter inkluderar dessa alla typer av avfall, allt från farligt avfall till legalt avfall (såsom plast) som transporteras på ett illegalt vis (t.ex. utan de rätta dokumenten) (Baker et al. 2004). När en aktör vill ge sig in i avfallsbranschen finns det utöver lagstiftningen riktlinjer från såväl Sverige som EU och Basel Konventionen<sup>4</sup> som måste följas<sup>5</sup>. Till att börja med ska den svenska lagstiftningen kring avfallstransporter följas med den dokumentation och deklarerering som krävs. För att få lov att transportera avfall, både inom och utom Sveriges gränser, är det nödvändigt att ha rätt tillstånd från Länsstyrelsen. Utan tillåtelse är det en olaglig transport oavsett innehåll.

Utöver detta krävs det att transporten, både vad gäller innehåll och lastning, följer EUs riktlinjer. Dessa riktlinjer har konkretiserats i olika typer av listor som exportören skall följa. Dessa listor reglerar dels vad som anses vara farligt (och därför olagligt att transportera) och ofarligt avfall (och därför får exporteras och importeras), samt vilken typ av export som kräver mottagarlandets samtycke, och vilken typ av transporter som får utföras utan detta officiella godkännande. Listorna kan kompletteras på en nationell nivå om det finns ytterligare specifika avfallsmaterial som ett land varken vill importera eller exportera.

Dessa två uppsättningar listor måste följas för export samt handel med avfall inom EUs gränser. För att underlätta för både aktörer inom denna bransch samt de myndigheter och instanser som arbetar med regleringen och kontrollen av sådana transporter har ett nätverk skapats inom EU: *the European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law* (IMPEL) med en speciell förgrening som behandlar frågor kring just gränsöverskridande avfallstransporter (TFS)<sup>6</sup>. Denna filial arbetar för en samverkan mellan länder och myndigheter med hjälp av ett intranät för snabba frågor och svar samt publicerade rapporter och utbildning för hjälp med tillsyn av avfallstransporter.

Utöver EUs lagar och riktlinjer, Basel Konventionen och IMPEL TFS finns ytterligare ett organ att ta hänsyn till: *Organisation for Economic Co-operation and Development*

---

<sup>4</sup> Basel Konventionen (the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal) är en organisation som tillhör FN. Sverige var ett av länderna som var med vid skapandet av denna konvention 1989, med implemetering den 5 maj 1992. Numer är det 53 länder som skrivit under protokollet att följa Konventionens riktlinjer. De globala målen för institutionen är att värna om den mänskliga hälsan samt skydda miljön från de farliga aspekterna av avfallshandeln världen över. De arbetar för en hållbar utveckling men sund hantering av avfall samt förse medlemsstaterna med riktlinjer för deras individuella hantering av avfall och hjälp vid proceduren som arbetar för samverkan och vikten av samtycke mellan länderna vid transporter av avfall (information hämtad 2014-02-10 från <http://www.basel.int/Home/tabid/2202/Default.aspx>, egen översättning).

<sup>5</sup> Även om avfallets slutdestination är utanför EUs gränser måste det många gånger transporteras genom andra medlemsländer där det då krävs att transporten efterföljer även EUs regleringar.

<sup>6</sup> Information hämtad 2014-02-10 från <http://impel.eu/cluster-2/>.



(OECD). Enligt organisationen har den som syfte att främja den ekonomiska och sociala välfärden runt om i världen. De har för nuvarande 34 medlemsländer som tillsammans arbetar för att underlätta all sorts handel och ekonomiskt samarbete mellan länder<sup>7</sup>. Deras fokus ligger främst på att stödja och underlätta handel mellan medlemsländerna och inte på miljöskydd. OECD-avtalet, som skrevs under 1992, följer Basel Konventionen och avfallstransportsförordningen dock med undantaget att avtalet endast tillåter handel med avfall mellan de 34 medlemsländer i organisationen (Naturvårdsverket 2010).

Inom Sveriges gränser är det främst fem myndigheter som arbetar med kontrollen och regleringen av avfallstransporter. Dessa är; Länsstyrelsen som har huvudsakliga tillsynsansvaret inom Sveriges gränser; Tullverket som har tillsyns- och utredningsansvaret i hamnarna och vid gränserna; Polisen som främst jobbar inom gränserna med att utreda möjliga brott; Åklagarmyndigheten som ansvarar för förundersökningarna samt åtal och arbetet inför, och i domstolarna; samt Naturvårdsverket som har en vital roll i klassificeringen av avfall samt agerar informationsbank, publicerar rapporter och artiklar som hjälpmedel för de som arbetar med kontroll och reglering. De är även en kontaktlänk mellan de svenska myndigheterna och EU och Basel Konventionen. Dessa fem myndigheter är alla viktiga delar i det svenska arbetet med illegala avfallstransporter, och det är från dessa myndigheters perspektiv, tolkningar och problemformulering av den illegala marknad som studien har sin utgångspunkt.

## 2. Tidigare forskning

Tidigare forskning i Sverige kring illegala gränsöverskridande avfallstransporter har främst publicerats i rapportform av olika myndigheter. Dessa rapporter har fokuserat på bristerna, svårigheterna och förutsättningarna i den operativa tillsynen och kontrollen av illegala gränsöverskridande avfallstransporter (Länsstyrelsen 2011; Naturvårdsverket 2010). Resultaten visar på flera brister; bland annat att området inte var prioriterat inom majoriteten av dåvarande tillsynsmyndigheter (länsstyrelser och kommuner); att grundläggande kunskaper saknades hos tjänstemän; ansvaret kring tillsynen var oklar bland många av myndigheterna; samt att många upplevde tillsynsarbetet som svårjobb p.g.a. områdets komplexitet, definitionsproblem och en omfattande och komplicerad lagstiftning (Länsstyrelsen 2011; Naturvårdsverket 2010, s. 6). Det rekommenderades därmed att en högre nivå av prioritet och samverkan mellan involverade myndigheter var nödvändig, att en högre prioritet från riksdag och regering var önskvärd, att en tydlighet kring ansvarsfrågan och kostnaderna som följer skulle uppnås och att det arbetet som utförs, som framför allt berodde på ett engagerat arbete av "eldsjälar" inom de berörda myndigheterna, på sikt skulle visa sig vara sårbart skulle behövas stärkas (Naturvårdsverket 2010, s. 7). Två senare rapporter publicerade av Naturvårdsverket (2012a; 2012b) har ytterligare fokuserat på lagstiftningen, dess problematik, svå-

---

<sup>7</sup> Information hämtad 2014-03-10 från <http://www.oecd.org/about/>.

righeterna med ansvarsfördelningen och framtida mål har presenterats i enlighet med de tidigare rapporterna som beskrivits ovan.

Andra myndighetsrapporter har valt att fokusera på det generella ämnesområdet miljöbrott och tillhörande miljöstraffrätt (Brå 2002, 2006). Där diskuteras bland annat att miljöbrott av alla olika slag ingår i kategoriseringen ekonomisk brottslighet (2006, s. 11). Undersökningarna visar även att ett av de största problemen som gör arbetet med miljöbrott problematiskt att hantera är den vaga och svårtydda lagstiftningen (2006, s. 47). Kombinationen av lagstiftningen och miljöbrottens karaktär (att de främst är spaningsbrott och därför svåra, tids- och resurskrävande) gör att risken att begångna brott upptäckts är låg (2002, s. 6). Dessa två aspekter har påverkan på kontrollen och regleringen av illegal export av avfall som brottskategori och kommer därför att återkopplas till i analysavsnittet med utgångspunkt i de perspektiv och upplevelser som urvalsgruppen valt att fokusera på.

Utöver dessa svenska rapporter har även material publicerats för att ge en bild ur ett internationellt perspektiv av avfallshanteringen, med visst fokus på den illegala exporten av avfall (Baker et al. 2004; Bournay et al. 2006; Zoi Environment Network & GRID-Arendal 2012). Främst en av dessa publikationer har ett mindre fokus på den illegala verksamhet som avfallsmarknaden gett upphov till (Bournay et al. 2006, s. 36). Här diskuteras den internationella utsträckningen av problemet och hur detta är ett globalt problem, de underliggande orsakerna vilka menas vara organiserad brottslighet, samt hur problematiskt arbetet kring detta område är eftersom det kräver samarbete och samverkan på en global nivå i kombination med en hög nivå av vetenskaplig expertis (2006, s. 36). Fokus läggs särskilt vid svårigheterna kring kontrollen av transporter och hur det hela är en långsam process med flera års arbete för att upptäcka, åtala och döma någon för illegal avfallstransport (2006, s. 36). Detta anses vara ett gemensamt problem för alla inblandade länder och myndigheter och något som på sikt kräver ett fokus på samarbete och kollektivt upprättade riktlinjer (2006, s. 38).

I relation till den typ av brottslighet som denna studie har sitt intresse i är det främst kriminologiska teorier och forskning som berör företagsbrottslighet såsom *white collar*-brottslighet som är av relevans att nämna (hädanefter benämnt manschettbrottslighet) (Braithwaite 2002; Lindgren 2007; Ruggiero 1996, 2007; Schoepfer, Carmichael & Leeper Piquero 2007; Sutherland 1940, 1945). Termen manschettbrottslighet används för att klassificera en viss typ av brott som begås av individer i medel- och överklasserna. Mer detaljerat hänvisar manschettbrottslighet till den typ av kriminalitet som begås av företag eller snarare tjänstemän och respekterade affärsmän i olika ansvars- eller maktpositioner (Sutherland 1940, s. 1). Vidare forskning argumenterar även att denna typ av brottslighet numer blivit ett naturligt element i vårt samhälle och att dessa brottslingar hanteras annorlunda än den brottslighet som begås av individer i de ”lägre” samhällsklasserna (Machin & Mayr 2012).

I relation till illegala gränsöverskridande avfallstransporter har ett par studier gjort kopplingen mellan denna typ av kriminalitet och manschettbrottslighet (Baird, Curry & Cruz 2014; Ruggiero & South 2010; Simon 2000), medan de flesta undersökningar kring proble-

met med illegal export av avfall inte använder just den termen utan benämner det som organiserad brottslighet i kombination med företagsbrottslighet. Det finns i många fall en officiell skillnad mellan organiserad och företagsbrottslighet medan inom litteraturen kring illegal export av avfall antyds dessa två vara nära sammankopplade och en kombination av bägge (Brå 2006; Bournay et al. 2006; Naturvårdsverket 2010; Rikspolisstyrelsen & Åklagarmyndigheten 2010; Tullverket 2011; White 2009). (Detta anses bero på denna term är typiskt kriminologisk och inte allmänt känd eller använd). Oavsett terminologi anses det här vara av vikt att belysa att när det gäller illegala gränsöverskridande brottslighet visar tidigare forskning på hur det kan ses i skenet av manschettbrottslighet.

Ifall illegala gränsöverskridande avfallstransporter oftast sker genom företag (även inkluderat organiserad brottslighet som ett företag i detta sammanhang), har detta implikationer på hur detta problem behöver arbetas med, kontrolleras och regleras. Speciellt eftersom manschettbrottslighet på många sätt anses hanteras annorlunda i relation till reglering och prioritering än andra typer av brottslighet utförd av och bland ”lägre” samhällsklasser (Machin & Mayr 2012).

I relation till de många olika instanser och organisationer inblandade i regleringen och kontrollen av illegal export av avfall, det material som tillgodoses av dessa instanser och vetenskaplig forskning, är det nödvändigt att belysa en intressant osäkerhet. Å ena sidan ges en bild av de enormt katastrofala konsekvenserna av den illegala avfallsmarknaden (Baker et al. 2004; Bournay et al. 2006; Zoi Environment Network & GRID-Arendal 2012), som antyds påverka människor och miljö på ett globalt plan (Asante-Duah & Nagy 1998; Thomas & Fannin 2011). Å andra sidan antyds detta vara ett område vi inte riktigt vet omfattningen på. Det menas att denna illegala marknad främst består av ett stort mörkertal (Gibbs & Simpson 2009; Naturvårdsverket 2010; Rikspolisstyrelsen & Åklagarmyndigheten 2010). Denna ovisshet fångar ens uppmärksamhet eftersom den ger ett intryck av att både grundas på fakta och statistik, samtidigt som det verkar vara ett problemområde vi endast haft möjlighet att skrapa på ytan. Om problematiken som enligt tidigare forskning är tydlig och klar, varför ges intrycket att det är ett nästintill omöjligt problem att kontrollera och reglera? Vad är helt enkelt problemet med problemet?

För att besvara denna sista fråga har en stor del av den tidigare forskningen kring miljöbrott, inklusive illegal export av avfall, fokuserats kring hur moderna, industrialiserade länder kan vara så dubbla i sitt handlande: å ena sidan uppvisa en stark moral och etik gentemot människor och miljön samtidigt som en drivkraft finns bestående av ekonomiska motivationer för att se till att pengar antingen tjänas på bästa sätt, eller inte går förlorade (Asante-Duah & Nagy 1998; Brikell 2000; Lipman 2002; Muncie, Talbot & Walters 2010; Simon 2000; Szasz & Meuser 1997; White 2009). En del av litteraturen fokuserar vidare på bakomliggande orsaker, både praktiska och teoretiska (Muncie, Talbot & Walters 2010; Simon 2000; Szasz & Meuser 1997; White 2009, 2012); en annan har inriktat sig på de krav som ställs på myndigheter och hur detta påverkar arbetet (Homeyer, Klaphake & Sohn 2011);

medan vissa koncentrerar sig på hur vi ska ta oss an problemet i framtiden (Asante-Duah & Nagy 1998; Lipman 2002).

Vad dessa källor har gemensamt, oavsett fokus, är ett intresse att belysa olika aspekter av problematiken inom både miljöarbetet i stort, men också gränsöverskridande avfallstransporter i mer detalj. I relation till kontrollen och regleringen av problemet förhåller sig forskningen antingen till detta som ett område där enda vägen fram är med mer reglering eller lagstiftning (Asante-Duah & Nagy 1998; Lipman 2002) där viss forskning har mer fokus på riskhantering, den informella kontrollen och dess möjliga påverkan (Brikell 2000); ökad medvetenhet och klarhet genom forskning (Simon 2000; Szasz & Meuser 1997; White 2009); eller har ett fokus som inte berör styrningen av problemet alls (Homeyer, Klaphake & Sohn 2001). Vad som slutligen saknas är då mer av en konsekvensanalys kring vad dessa aspekter innebär för arbetet med kontrollen och regleringen av den illegala exportmarknaden av avfall. Denna studie fokuserar därför på att ge en inblick i det svenska systemet kring kontroll och reglering i sin helhet och vilka hinder de berörda instanserna möter i sitt arbete på området. Det är därför av vikt att undersöka hur tjänstemännen som arbetar med regleringen och kontrollen upplever och skapar mening kring denna komplexa marknad som innefattar illegala gränsöverskridande avfallstransporter. Därefter följer av en kriminologisk konsekvensanalys av dessa svårigheter med fokus på hur dessa påverkar regleringen och styrningen av problemet. På så sätt kan denna studie ge en mer nyanserad bild av problemet med illegal export av avfall och dess problematik i sin helhet.

## 2.1 Syfte och frågeställningar

Det är med utgångspunkt från tidigare forskning tillsammans med det komplexa nätverk av involverade myndigheter och relevanta lagstiftningar som studiens fokus har formats. Framförallt var det av intresse att undersöka hur tjänstemän vid de aktuella myndigheterna upplevde arbetet, regleringen och lagföringen kring gränsöverskridande avfallstransporter. Det var även av intresse att jämföra perspektiv och syn på problemet illegala gränsöverskridande avfallstransporter i sig. Fokus har även legat på problemformuleringen kring denna illegala marknad och hur dessa perspektiv hos berörda tjänstemän påverkar arbetet med kontrollen och regleringen av brottsligheten. Studiens övergripande frågeställningar är:

- *Hur beskriver och definierar de inblandade myndigheter/instanser/tjänstemän gränsöverskridande avfallstransporter?*
- *Vad är, enligt tjänstemännen svårigheterna med arbetet kring regleringen, kontrollen och lagföringen av skyldiga aktörer?*
- *Hur ser de på framtiden och vilka lösningar kan tänkas vara en möjlighet för att få förbättrad kunskap och kontroll på problemet?*

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur de involverade tjänstemän och regleringsansvariga ser och upplever problemet med gränsöverskridande avfallstransporter. En jämförelse mellan de olika teman som uppkom under de samtal som kom att föras med respondenterna, har även utförts för att få en klarhet i de olika perspektiv som dominerar arbetet i dagsläget. En fortsatt analys av de mest framträdande svårigheterna och dess konsekvenser för arbetet, kontrollen och lagföringen av aktörer kommer att ha ett särskilt fokus under analysen. Detta med en specifik inriktning på lagstiftningen, regleringen, kontrollen och dessas innebörd för det framtida arbetet med brottet och aktuella aktörer samt behov av framtida forskning och undersökningar. Denna explorativa studie kan bidra till att belysa nya områden som kräver uppmärksamhet samt förse läsaren med en helhetsbild av detta problemområde och hur kontrollen och regleringen i dagsläget ter sig och påverkar både myndigheter och aktörer som arbetar med illegal export av avfall.

### **3. Metod**

I linje med problemformuleringen, syftet och frågeställningarna har studien genomförts med en kvalitativ metod. Nedan följer en mer ingående beskrivning på denna process, de val som gjorts, varför och dess konsekvenser för forskningen.

#### **3.1 Forskningsdesign**

I enlighet med syftet och frågeställningarna utfördes en studie med fokus på det arbete med kontroll, tillsyn och reglering av illegal export av avfall (Aspers 2007, s. 11). Eftersom det var av intresse att belysa fältets tjänstemän och regleringsaktörers perspektiv och syn på problemet i sig, valdes semi-strukturerade intervjuer som datainsamlingsmetod med teman och stödfrågor eftersom det var önskvärt att ge samtalen den frihet som krävdes och var önskvärd (Aspers 2007, s. 133). Denna intervjustil valdes även baserat på syftet och det ansågs att de respondenter som intervjuades hade möjligheten att förse studien med den information, perspektiv och kunskap, genom erfarenhet och upplevelser, som det var önskvärt att ta del av (Liamputtong 2009, s. 43).

#### **3.2 Förförståelse**

Förförståelse berör aspekter kring forskningsarbetet som på olika sätt påverkar vilka ”glasögon” man ser och tolkar materialet genom. Dessa ”glasögon”, färgade av tidigare erfarenheter och syn på den process som forskning innebär, anses vara en essentiell del av forskningsprocessen som är omöjlig och icke önskvärd att undvika (Aspers 2007, s. 34). På samma sätt är den individuella förförståelsen en viktig del att ta hänsyn till hos de medverkande respondenterna i denna studie, samt att den analys som utförts för syftet av denna studie är deras världsbild sedd genom min förförståelse.

Det har länge varit förenligt för mig att se på världen, kunskap och verkligheten som *socialt konstruerad* av oss människor som lever i den. Eftersom detta synsätt påverkar de tolkningar vars ”glasögon” jag bär i de flesta situationer, har dessa självklart varit en viktig del av detta forskningsprojekt. På många sätt har det styrts mitt val av ämne, inriktning, problemformulering, syfte, frågeställningar och val av metod för denna studie.

På samma sätt har mina ”glasögon” (min förförståelse och bilden av den socialt konstruerade verkligheten (Alvesson & Sköldberg 2010, s. 81)) påverkat hur jag tagit mig an fältet, empirin, teorin och analysen. Kombinationen av detta med en öppenheten kring hur en kunskap byggs, har resulterat i ett arbetssätt som endast kan beskrivas som förutsättningslöst. Om det skulle liknas vid någon mer etablerad term skulle den använda ansatsen främst dela likheter med det *induktiva* arbetssättet<sup>8</sup>. Detta huvudsakligen eftersom specifika teorier inte har försett studien med riktlinjer för forskningen, utan på många sätt har empirin fått visa vägen. På samma vis har förförståelsen, ontologin och epistemologin guidat studien genom denna process vi kallar samhällsvetenskaplig forskning (Aspers 2007, s. 17).

### 3.3 Urvalet och tillträde

Eftersom Länsstyrelsen, Tullverket, Polisen, Åklagarmyndigheten, och Naturvårdsverket aktivt arbetar med tillsynen och kontrollen av illegala avfallstransporter, var dessa instanser av vikt att kontakta. Vidare inkluderades Svenska Miljöinstitutet som är ett oberoende miljöforskningsinstitut med en inblick i problemet; Kustbevakningen som visade sig ha en viktig roll i det praktiska arbetet med kontroller och tillsyn på de hav som omger Sverige; Avfall Sverige som agerar koordinator och utbildar våra kommuner om avfallshantering; Miljöförvaltningen som på en lokal nivå agerar och jobbar med miljöfrämjande arbete; Miljödepartementet som på en nationell nivå arbetar med övergripande aspekter; samt en miljöjournalist som har skrivit artiklar på området. Dessa myndigheter och instanser valdes ut för deras roll i antingen det praktiska arbetet eller regleringsaspekten samt deras möjlighet att påverka lagstiftning eller riktlinjer kring gränsöverskridande avfallstransporter. De ansågs vara nyckelpersoner med erfarenheter, kunskap och de perspektiv som denna studie hade av intresse att få en inblick i. Dessa myndigheter och instanser kunde senare delas in i fyra olika grupper: *tillsynsmyndigheter* som inkluderade Polisen, Tullverket, Kustbevakningen och Länsstyrelsen; *regleringsmyndigheter* som bestod av Naturvårdsverket, Åklagarmyndigheten och Miljöförvaltningen; *styrningsmyndigheter* vilka ansågs vara Miljödepartementet, Åklagarmyndigheten (eftersom de indirekt har en roll att spela i relation till lagstiftningen och dess förändring) och Naturvårdsverket (eftersom de anses vara vitala inom både regleringen och styrningen); och *påverkansinstanser* såsom Avfall Sverige, Svenska Miljöinstitutet och miljöjournalisten. Det ska tilläggas att flera miljöorganisationer blev kontaktade men avböjde medverkan på grund av de inte hade något att säga kring ämnet (något jag återkommer till att diskutera senare).

---

<sup>8</sup> Se Alvesson och Sköldberg (2010, s. 54) för detaljer kring *induktion*.

För att få tillträde till de olika tjänstemännen av intresse kontaktades de relevanta myndigheterna och instanserna initialt antingen via mail eller telefon. Jag presenterade mig, var jag kom ifrån och mitt syfte med kontakten. Eftersom många av dessa initiala kontakter inte hade en specifik person som var av högsta intresse att intervjua, gav jag organisationerna själva valmöjligheten att nominera någon som var intresserad och hade en inblick i ämnet. I vissa fall gavs det tips och råd (både gällande myndighet och specifikt namn på möjlig person) kring vem jag borde vända mig till. De tog då först kontakt med personen så att tillåtelse och intresse fanns etablerat innan jag hörde av mig för att boka in tid för utförandet. Förutom de nekande svar som mottogs från miljöaktivist-organisationer, bemöttes jag väldigt väl inom alla områden. Ofta blev kontaktpersonerna positivt överraskade av att någon utanför deras zon var intresserad av ämnet. På samma sätt påpekades det hur bra det var att någon tog sig an att forska lite kring detta problem eftersom det verkar vara något som det finns ett stort behov för. På så sätt upplevde jag inte det som svårt att få tillgång till villiga respondenter som kunde dela med sig av sina erfarenheter, kunskap och perspektiv.

Det ska slutligen tillföras att urvalet skedde med en tanke att få en så stor bredd som möjligt (Merkens 2004, s. 167). Det var önskvärt att tala med de myndigheter som arbetar rent praktiskt med problemet inom Sveriges gränser, samtidigt som det även var av stor vikt att prata med andra instanser som både direkt och indirekt har möjlighet att påverka regleringen och lagstiftningen.

### **3.4 Studiens empiri**

Valet för insamlandet av data föll på semi-strukturerade intervjuer eftersom det var respondenternas egna upplevelser, erfarenheter, kunskap och perspektiv som var av intresse för studien. Denna metod valdes även baserat på dess relevans och möjlighet att både styra samtalen samtidigt som det förser en med en viss nivå av öppenhet för variation när detta är av vikt (Aspers 2007, s. 137; Fontana & Frey 2000).

För att underlätta utförandet och ge vissa riktlinjer för att försäkra att insamlingen av data skulle generera material av substans för studien, upprättades en intervjuguide (se Bilaga 2). Denna var uppdelad i fem olika teman som hade en framstående betydelse under intervjuerna. Varje tema försågs med specifika frågor som var av särskilt intresse för undersökningens syfte. Intervjuguiden användes som riktlinje samt för att försäkra att samma områden täcktes i varje intervju. Guiden strukturerades på ett sätt som eftersträvade att kännas så nära ett ”vanligt” samtal som möjligt. Alla intervjuerna öppnades med allmänna, generella introduktionsfrågor i ett försök att ”mjukstarta” intervjun (Liamputtong 2009, s. 47). Sedan följde de olika teman i den ordning det kändes främst naturligt att följa alltefter att intervjun pågick. Vissa av samtalen hade även ytterligare en fokuspunkt beroende på respondentens expertområde, t.ex. talades det mycket om lagstiftningen med åklagarmyndigheten.

Totalt genomfördes 11 intervjuer där de flesta av dem var enskilda sådana. Vid två tillfällen intervjuades två personer samtidigt. Detta initiativ togs av respondenterna själva

och välkomnades av mig. Inga ändringar gjordes i upplägget eller intervjuguiden, utan samtalet fick flyta på det sätt som respondenterna ansåg vara bäst. Eftersom det inte fanns någon tydlig eller uppenbar skillnad mellan dessa två intervjuer och de andra som utfördes med enskilda respondenter ansågs det inte heller ha påverkat analysen eller tolkningarna av materialet. Fem av intervjuerna genomfördes genom ett möte på respondenternas arbetsplats, medan de resterande sex utfördes över telefon främst p.g.a. geografiska skäl. Tio av de elva intervjuerna spelades in med diktafon när tillstånd gavs. Vid ett tillfälle medgavs inte att diktafon fick användas då jag istället, efter godkännande, förde anteckningar. Vid slutet av intervjutillfällena ställdes frågan om de tyckte att jag missat något. Denna fråga var främst till för att respondenterna skulle få möjlighet att fritt associera till något de kände var av extra vikt. Vid dessa tillfällen var oftast svaret att det inte fanns så mycket att tillägga.

### 3.5 Kodningen och analys

I enlighet med Aspers (2007) anses det material som samlats in vara del av *första ordningens konstruktioner* (2007, s. 41). Detta eftersom det som sagts under intervjuerna speglar de olika individernas världsbild, attityd kring, och syn på saker och ting. På samma sätt har de olika respondenterna representerat den myndighet eller instans de arbetat för och därmed också på olika sätt blivit färgade av dessa individuella kulturer. Med detta som utgångspunkt har därför min tolkning och analys tagit formen av *andra ordningens konstruktioner* (Aspers 2007, s. 42). Detta främst eftersom det varit av intresse att skapa en helhetsbild av problemområdet med hjälp av de olika perspektiv som framkommit. Samtidigt har det även funnits en strävan att jämföra och studera likheter och olikheter hos respondenterna som representeras i deras svar på liknande frågor. Den analys som presenteras nedan är därmed baserad på *första ordningens konstruktioner*, men sedd genom *andra ordningens konstruktioner* som skapats genom processen som jag som forskare genomgått.

Till att börja med skedde en första gradens kodning baserad på de fem huvudsakliga teman som utgjort grunden för intervjuguiden. Dessa var: definition/beskrivning av problemet, omfattningen, skadeverkningarna, ansvarsfaktorn och orsakssamband som fick sin slutgiltiga form efter författarens diskussioner och rådgivning med Docent Linda Soneryd och Professor Sven-Åke Lindgren.

Efter den första gradens kodning skedde en andra baserad på det material som valts ut inom de första fem områdena. Här låg forskningsfrågorna som grund för initial indelning och beslut kring detaljerade teman. Eftersom syftet med studien var att få en inblick i *den första ordningens konstruktioner* som respondenterna uttryckt under intervjutillfällena kring upplevda problem utgjorde detta en övergripande titel. Därunder ledde empirin utformningen av detaljerade underrubriker såsom: den svåra lagstiftningen; den minimala upptäcktsrisken; vår dåliga kunskap; omöjliga avgränsningar; problemet med återanvändning; ansvarsområdena; och resurser och prioriteringsbrist. Dessa kategorier namngavs utefter *andra ordningens konstruktioner*, mina tolkningar på det material som samlats in under intervjuerna. Utav



dessa var det sedan vissa av dem som ansågs av vikt ur ett reglerings- och styrningsperspektiv och därför utgjorde huvuddelen av resultaten. Redan i denna del i processen gjordes avgränsningar och tolkningar på vad som ansågs vara av nytta och vikt för denna studie och dess syfte. På samma sätt försåg empirin forskningen med kodningskategorier för definitioner och beskrivningar av problemet samt möjliga lösningar som det fokuserades kring under intervjuerna.

### **3.6 Validitet och reliabilitet**

Validitet, eller giltighet, handlar om att man har studerat och förklarat det man strävat efter att undersöka (Mason 2009, s. 39). Detta är något som inte är helt lätt att demonstrera inom kvalitativ forskning eftersom inga standardiserade verktyg finns som kan hjälpa till att uppvisa en hög grad av validitet (eller reliabilitet) (2009, s. 187). Mason (2009) menar att det ändå finns vissa vägar man kan gå för att visa på en viss nivå av validitet. Dessa inkluderar ett tydligt redovisande för de beslut man tagit i alla delar forskningsprocessen och varför (2009, s. 191); att man visar på ett öppet och transparent sätt hur man tolkat den data man samlat in och på vilket sätt den ger stöd för ens tydning av den (2009, s. 191); att man klargjort från början vilken ontologi och epistemologi man tillskrivit sig så att läsaren förstår vilka ”glasögon” man tolkat materialet genom (2009, s. 192); och även att man inte på något sätt tar för givet att de resultat och analyser man utfört är allmängiltiga och universella (2009, s. 192). I enlighet med dessa råd har den reflektion som konsekvent varit närvarande under forskningsprocessen även bidragit till en regelbunden nödvändig kritisk blick gentemot de tolkningar och analytiska slutledningar som gjorts. På samma sätt har transparens varit av vikt och skriften som presenteras i denna rapport återspeglar båda dessa aspekter för att på så sätt tydligt visa på de beslut som tagits, anledningarna bakom dessa samt en möjlighet för läsaren att följa de resonemang som slutligen lett till resultaten.

I relation till reliabiliteten (även kallat tillförlitlighet) som behandlar ifall en upprepning av samma undersökning skulle generera liknande resultat (Mason 2009, s. 39), är det på liknande sätt svårt för en kvalitativ forskare att avgöra detta på ett definitivt sätt. Eftersom det handlar om tolkningar av den data som samlats in, hur detta har gjorts och hur det senare har analyserats, som på många sätt är individuellt, är det en svårighet att påstå att en annan forskare skulle nå samma slutsatser som de som presenteras i den här rapporten. Liksom när det gäller validiteten, har en hög nivå av transparens varit önskvärd för att försäkra sig om att de nödvändiga stegen har tagits gentemot en högre nivå av reliabilitet. Dessa steg har involverat ett visst fokus på processen som undersökningen genomgått för att på så sätt belysa de beslut som tagits samt dess underliggande argument, samt en tydlig genomgång av de resultat och analys som gjorts och vilka citat detta har baserats på (se avsnitt 5 för detaljer).

### 3.7 Etiska överväganden

I enlighet med Vetenskapsrådet (2009) har studien följt de etiska riktlinjer som anges. Dessa är essentiella för forskningsprocessen och dess utförande, och borde följas så långt det går. Detta har främst utförts på två sätt: genom ett introduktionsbrev före intervjun samt muntligt innan intervjun start.

Vid flera av de kontakttillfällena som jag haft med respondenterna (både via mail och telefon) har information kring studiens syfte varit klar, jag har strävat efter transparens. Det introduktionsbrev (se Bilaga 1) som skickats ut före utsatt intervjudid innehöll ytterligare information kring studiens syfte och frivilligheten i respondenternas medverkan både före och under intervjun poängterades. Samma information förmedlades före intervjuns påbörjan och det gjordes väldigt klart att medverkan var frivillig, och att detsamma gällde om de ville avböja att svara på någon fråga (*Informationskravet* och *Samtyckekravet*) (Vetenskapsrådet 2009, s. 7 och 9). För att garantera anonymitet behandlas de uppgifter och data som samlats in enbart av mig. Inspelningarna från intervjuerna har raderats och transkriberingarna förvaras på en säker plats. Valet att behålla transkriberingarna hör ihop med reliabiliteten eftersom jag anser att det är viktigt att behålla en viss grad av transparens i forskningen. Dock har alla detaljer som skulle kunna härledas till specifika individer tagits bort. Alla respondenterna tillfrågades även om det gick bra att endast nämna instans eller myndighet de arbetade på, medan en garanti från min sida att inte offentliggöra deras namn eller annan information medgavs. På så sätt anses det att *konfidentialitetskravet* har uppfyllts så långt det är möjligt (Vetenskapsrådet 2009, s. 12). På liknande sätt har det även varit önskvärt att uppfylla *nyttjandekravet* (Vetenskapsrådet 2009, s. 14). Jag har då både skriftligt och muntligt gett respondenterna en garanti att den information och data som jag samlat in kring deras identiteter och svar endast kommer att användas av mig för forskningsändamål.

Utöver detta har jag erbjudit alla medverkande att få ta del av det färdiga materialet, varpå alla har tackat ja. Jag kommer att förse de 13 deltagande med varsin kopia av den färdigställda rapporten.

## 4. Teoretiska ramverk och utgångspunkter

Regelverk och lagar är vanligt förekommande verktyg som används för att reglera och kontrollera olika problem i samhället och miljöbrott är inget undantag (Lidskog, Soneryd och Ugglå 2010, s. 18). Vad som dock ofta är fallet inom miljöbrottsregleringen är att regleringsobjektet, i det här fallet avfall, är ett flytande, föränderligt objekt. Detta har i sin tur en enorm påverkan på avgränsningar och regelverk eftersom ingen generell konsensus kring vad vi reglerar finns (Brikell 2000). På samma sätt påverkas kunskapsosäkerheten och dess möjliga framgångar att åtgärda denna brist eftersom konceptet avfall konstant förändras och får olika innebörder beroende på vem som definierar termen och vad syftet är. För vissa är avfall utan något som helst värde, medan för andra innebär det en livsberoende inkomst. Detta objekt är således socialt konstruerat av de individer sociala, kulturella och historiska aspekter vilket

leder till en variation inom kunskapsproduktionen. Detta i sig påverkar regleringsobjektet och anses negativt influera och försvåra regleringen och styrningen av problemet (Lidskog, Soneryd & Ugglå 2010, s. 25).

Reglering och styrning av miljöproblem har tidigare enbart varit en del av det statliga regelverket utan någon större påverkan från andra instanser (Lidskog, Soneryd & Ugglå 2010, s. 18). Denna modell (i litteraturen kallad *command and control*, CAC) har baserats på lagar och åtföljande straffsanktioner med syfte att korrigera illegalt beteende, något som staten haft ensam rätt till (och på vissa sätt fortfarande har). De senaste årtiondena har det skett en förskjutning från det statliga monopolet till en öppen marknad med utrymme för instanser och organisationers möjlighet att reglera och korrigera. Syftet med denna transformering har varit att förenkla och effektivisera regleringsmöjligheterna kring oönskat beteende. Genom att introducera ett mindre ”hårt” sätt (såsom lagar och straffsanktioner), att istället försöka kontrollera genom system, riktlinjer och andra typer av regleringsramverk anses det i vissa kretsar ha en positiv påverkan på mänskligt beteende i relation till individuell frihet och valmöjlighet gällande miljön (2010, s. 19). Om denna mer spridda fördelning av styrning har resulterat i en mer effektiviserad och förenklad process att följa råder det spridda åsikter om (2010, s. 20).

Teoriavsnittet går fortsättningsvis igenom terminologin kring den typen av brottslingar som forskning indikerar att illegala exportörer av avfall tillhör. Detta följs av en diskussion kring mer specifika teoretiska perspektiv gällande åtgärder för miljöbrottslighet: straffrättsliga åtgärder gentemot riskhantering, reglering och kontroll.

#### **4.1 Rationella brottslingar**

En kriminologisk förklaringsteori som är av relevans för denna studie att nämna är *rational choice* teorin. Denna klassiska teori hävdar att potentiella gärningspersoner gör en rationell kalkylering mellan de möjliga riskerna och belöningarna inför den planerade brottsliga handlingen (Vold, Bernard & Snipes 2002, s. 203). Vidare anses detta resonemang resultera i en brottslig handling när riskerna resoneras vara färre och mindre än de slutgiltiga belöningarna (Cornish & Clarke 1987). På så sätt anser denna teori att hot om bestraffning i kombination med en förhöjd känsla av risk att bli upptäckt skulle kunna leda en potentiell gärningsman ur ett kriminellt beteende. Denna teori har länge sammankopplats med företagsbrottslighet, med andra ord manschettbrottslighet. Det anses på många sätt vara inom denna brottskategori som *rational choice* teorin kommer till sin fulla rätt och möjlighet att förklara de påverkansfaktorer som finns (Paternoster & Simpson 1996, s. 550). Det finns även en stark koppling mellan denna teori kring den rationella brottslingen och de straffrättsliga åtgärder som belyses härnäst.

## 4.2 Straffrättsliga åtgärder

Syftet med att straffa en individ som brutit mot lagen handlar, på generell basis, om tron att bestraffningen ska ha en effekt på förövaren som är rättvis, avskräckande, reformerande och försätta individen i ett oförmöget tillstånd att utföra fler brott (Duff & Garland 1994, s. 17). Förekomsten av bestraffning går långt tillbaka i tiden och en av de främsta skrifterna inom kriminologi kring ämnet och dess syfte skrevs redan 1830 av juristen och filosofen Jeremy Bentham (Bentham 1830). Den bestraffningsteori som han diskuterar i sina verk syftar till att för det första verka avskräckande på ett generellt plan så att andra samhällsmedborgare inte väljer att bete sig som förövaren. För det andra är syftet med bestraffning till för att reformera gärningsmannens egna beteende till ett mer laglydigt sådant (Bentham 1830). Trots den historiska aspekten av Benthams verk har hans teorier fortfarande en viktig del i dagens samhälle. Bestraffning i form av olika sanktioner såsom böter eller fängelse används idag för samma två anledningar, vad som kallas allmän- och individualprevention (*general and specific deterrence*) (Shearing & Johnston 2005). Allmänprevention behandlar det första av Benthams syften, att bestraffningen ska verka förebyggande för samhället i stort, medan individualprevention berör tanken att förövarens beteende ska förändras (Stafford & Warr 1993, s. 123). På så sätt ska bestraffningen för ett kriminellt beteende agera styrmedel för ett laglydigt beteende för både individ och samhälle. Den allmänpreventiva effekten är beroende av vissa förutsättningar. Dessa inkluderar att regleringsinstanser och kanske främst de reglerade känner till vilka lagar eller regler som gäller och att dessa är klara och tydliga i sitt budskap; att risken för upptäckt uppfattas som tillräckligt hög för att verka avskräckande; och att straffmängden är tillräckligt sträng för att avvärja den potentiella gärningsmannen från att begå brottet (Brå 2002, s. 24-25). Denna typ av prevention anses även ha en direkt effekt (avskräckande genom straffhot) och en indirekt effekt (avskräckning genom moralbildning) (Brå 2002, s. 13). På så sätt är straffbeläggning ett sätt för myndigheter och staten att reglera samhället och de individer som är en del av det.

Så varför bestraffar vi illegalt beteende? Det har argumenterats att vi använder detta medel för att det är ett sparsamt sätt att reglera vår säkerhet eftersom det anses främja både en instrumental och symbolisk nivå. På den instrumentala nivån är tanken att bestraffningen förhindrar illegalt beteende genom allmän- och individualprevention (Shearing & Johnston 2005, s. 28). Samtidigt anses detta regleringsverktyg verka på en symbolisk nivå där det motsvarar en känsla av rättvisa (när det används ”rätt”). Å ena sidan anses denna rättvisa uppfyllas av att man balanserar en tillfogad skada genom att tillfoga en likvärdig sådan; å andra sidan förser bestraffningen oss med en känsla att vi har rättat ett felaktigt beteende (Shearing & Johnston 2005, s. 29).

När det gäller effektiviteten av detta perspektiv för att korrigera ett kriminellt beteende går forskning och verklighet isär. Idag har vi ett samhälle där vi använder straffsanktioner mot dömda gärningsmän på en regelbunden basis. Vad forskningen däremot visar är att den preventionseffekt som är önskvärd inte riktigt lever upp till förväntningarna (Wright,

Caspi, Moffitt & Paternoster 2004). Å andra sidan har det framkommit att preventionseffekten kring bestraffning som åtgärd, har störst påverkan (när den har det) på manschettbrottslingar (Pratt, Cullen, Blevins, Daigle & Madensen 2009, s. 384).

### 4.3 Riskhantering, reglering och kontroll

Forskning kring reglering och dess påverkan på samhället och beteende har länge varit ett populärt område i samhällsvetenskapliga kretsar (Braithwaite, Coglianese & Levi-Faur 2007). Beck (2006) har varit särskilt framträdande gällande vårt nuvarande risk samhälle och dess globala utsträckning. Han har även berört hur denna annorlunda fördelning kring rätten och möjligheten att reglera och korrigera jordens invånare har förändrats från att vara statsägd, till en annan variant av mer alternativ och fördelad reglering på fler aktörer, myndigheter och organisationer (2006, s. 342). Skillnaden mellan bra och dålig reglering från t.ex. myndigheters sida kan vara enorm. Bra reglering kan leda till en god kontroll av de problem som samhället ställs inför, medan dålig reglering kan göra ofantlig skada för invånarna i ett land och samhället som omger dem (Braithwaite, Coglianese & Levi-Faur 2007, s. 4). Oavsett vilket lever vi i ett regelsamhälle (Fernler & Helgesson 2006, s. 20) där vårt beteende och liv styrs av allt från direktiv och riktlinjer, till mer strikta och påtvingade regler såsom våra lagar (Ahrne & Brunsson 2004, s. 7).

Men vad syftar termen reglering till? Det existerar många varierande definitioner av denna väl använda term (se Lindgren 2007 för exempel). För denna studies syfte kommer Clarkes (2000) terminologi att användas. I den diskussion Clarke (2000) för, delas reglering upp i två strategier: den *tvingande* och den *övertalande* regleringslinjen. Den *tvingande* regleringsstrategin avser de medel som har som syfte att få människor att med tvång följa de regler som satts upp (Clarke 2000, s. 140). Till dessa räknas bl.a. våra lagar och de tvångsmedel i form av sanktioner och straff som appliceras vid de tillfällen dessa inte följs (Clarke 2000, s. 141; Lindgren 2007, s. 5). Denna strategi diskuterades i detalj här ovan. Den *övertalande* regleringsstrategin berör istället de medel som med övertygelse försöker få människor att följa de regleringar som satts upp (Clarke 2000, s. 136). Till dessa medel hör principer, självreglering och incitament (Clarke 2000, s. 141; Lindgren 2007, s. 5). Dessa två strategier anses visa med tydlighet på de två aspekter som guidar de åtgärder som nedan diskuteras. Den *tvingande* regleringsstrategin rättfärdigar straff och sanktioner som legitima medel att använda för att få människor att följa de regler den förespråkar, med andra ord lagen. Den *övertygande* regleringsstrategin representerar å andra sidan det, i detta fall, motsvarande perspektivet gällande riskhantering, självreglering och social kontroll.

Det är inte nödvändigtvis så att dessa två perspektiv står i motsats till varandra. Braithwaite (2002) visar med sin modell kring reglering hur dessa två aspekter kan samexistera och efterträda varandra (2002, s. 20). Vad han argumenterar för är *responsiv reglering* som ska hjälpa oss att avgöra när vi ska övertala dem att följa reglerna, och när vi ska bestraffa de som bryter mot dem (2002, s. 20). Braithwaite (2002) argumenterar att på en marknad som

stys av ekonomiska motiv kan man inte endast uteslutande belöna goda handlingar<sup>9</sup> eller bestraffa dåliga sådana, utan det är en kombination av övertalning och bestraffning i en hierarkisk ordning som främst får störst verkan (2002, s. 13). Vidare anser Braithwaite (2002) att det i dessa lägen alltid är fördelaktigt att använda övertalning som första åtgärd, och reservera bestraffning till de tillfällen då övertalning misslyckats med att förändra ett beteende. Han argumenterar dock fortsättningsvis för att övertalning endast kommer att lyckas om det backas upp med ett hot om bestraffning (2002, s. 19). Den eskalerande pyramiden involverar sex steg. Först gäller övertalning som åtgärd för att rätta till ett regelbrytande beteende. Efter detta följer en varning, sedan kommer civilstraff, följt av brottsstraff, för att avslutas med tillfällig tillståndssuspension till permanent tillståndsupphävande (2002, s. 20). Risken, menar Braithwaite (2002), att konsekvensen för ett företags handlingar eskalerar från ett steg till ett annat (speciellt om man kommit upp till bestraffningsdelen på skalan) borde förse den rationella människan med tillräcklig motivation att ändra sitt regelbrytande beteende (2002, s. 21).

När det gäller reglering är det ofta så att de regler som man förväntas följa har en källa och kommer från ett beslut som har tagits. De har ett ursprung och är allt som oftast i skriftlig form (Arhne & Brunsson 2004, s. 6). Ibland är dessa regler tydliga och klara, medan de ibland är vaga och svårförstådda. Hur påverkar detta ens försök att följa och leva efter regelverket? Forskning hävdar att när lagstiftning eller regelverken är svåra att tyda eller har svag räckvidd och straffmöjligheter, ökar människor möjligheter och vilja att bryta mot lagarna eller i en större omfattning undvika regleringarna (Ruggiero & South 2010; White 2009). På samma sätt har det argumenterats att när regleringen anses vara legitim och processmässigt rättvis ökar efterföljsamheten i samhället (Braithwaite 2011, s. 486). Specifik forskning som gjort kring just den illegala avfallshandeln visar att detta är en av anledningarna och konsekvenserna av den lagstiftning och regelverk vi har idag på en internationell skala (Alter 2000; Baird, Curry & Cruz 2014; Thomas & Fannin 2011).

De begrepp och perspektiv som är särskilt relevanta för analysen har att göra med synen på brottslingen, kunskapsosäkerheter, regler som formar regleringsobjektet, förändrade villkor för styrning, straffrättsliga åtgärder samt möjliga alternativ såsom principer kring övertalning och incitament.

## **5. Resultat och analys**

Nedan diskuteras först vilka perspektiv och beskrivningar som framkom under intervjuerna och vad dessa har för konsekvens på arbetet med kontrollen och reglering av illegala gränsöverskridande avfallstransporter. Sedan följer en genomgång av de problem som lyftes av

---

<sup>9</sup> Braithwaite (2002) menar även att från ett teoretiskt perspektiv skulle ett system som belönar regelrätt beteende ge felaktiga signaler i form av att ett sådant beteende inte är förväntat, utan något som skapar ett regleringssamhälle där företag inte förväntas följa regelverken och därför blir belönade när de faktiskt gör detta (2002, s. 22).

respondenterna i relation till arbetet kring dessa innebörd för styrningen och framtida reglering av den illegala marknaden. Inkorporerat i dessa avsnitt berörs även de möjliga lösningar som föreslogs under intervjuerna och dess påverkan på regleringen och kontrollen diskuteras.

### 5.1 Perspektiven och beskrivningarna

I datamaterialet går det att finna olika perspektiv och beskrivningar av problemet med illegala gränsöverskridande avfallstransporter. På vissa sätt relaterades dessa till den individuella tjänstemannens arbetsuppgifter och kultur (*första ordningens konstruktioner*) eftersom de respondenter som tydligt praktiskt arbetade med kontrollen angav definitioner som var mer praktiskt lagda. På liknande sätt angav de tjänstemän som hade en mer teoretisk eller abstrakt relaterat arbete med reglering, ett perspektiv som var mer inriktat på styrningen och regleringen från ett makro perspektiv. På grund av anonymitetskravet och den garanti som gavs till respondenterna i kombination med det faktum att det är väldigt få som arbetar inom denna bransch kan en mer detaljerad analys av hur denna fördelning ter sig kring de fyra myndighetsgrupper som diskuterades ovan (tillsyns-, reglerings-, styrningsmyndigheter och påverkansinstanser) inte utföras i denna studie.

Två fokuspunkter som i princip alla var rörande överens om var att problemet är stort, och att vår kunskap kring det i dagsläget är minimal. Detta bekräftar vad den tidigare forskningen berört kring problemet med illegal export av avfall: det enda vi vet är att det är ett enormt problem men exakt hur detta ser ut i verkligheten har vi en dålig uppfattning kring. Framför allt betonades problematiken kring de bristande möjligheterna att mäta förekomsten av brottsligheten. Detta framstod som klarast i en tjänstemans kommentar kring bristen på kartläggningar:

*Intervjuperson (IP) 5: Vi kartlägger inte det här och man för ingen statistik [...] Så det finns ju ingen koll överhuvudtaget.*

På liknande sätt menas det att hela mätningen blir svår eftersom:

*IP 13: Sen är det ju, det svåra är ju att mäta hur det går egentligen eftersom det som lämnar Sverige som är illegalt och som hamnar fel, det har vi inga siffror på. Utan vi har ju siffror på det vi stoppar och det är ju lite knepigt.*

Bristen på statistik och kunskap blir ett oroväckande problem i relation till arbetet. När det inte finns en mer säker uppfattning kring bredden och vidden av illegala exporter av avfall skapar detta problem i alla led när det gäller tillsyn, kontroll och reglering eftersom det försvårar avgränsningsarbetet. Denna oro kring arbetets bristande träffsäkerhet och inramning uttrycktes och betonades i flera av intervjusammanhangen. Framst ramades problematiken in av följande citat:

*IP 6: Ja, och det krävs en kartläggning för att veta var vi ska slå någonstans. [...]Och det är ju svårt att veta hur man ute på fältet ska stoppa de här transportererna.*

På samma sätt upplevdes det att även brottsundersökningar och åtal möttes av dessa svårigheter eftersom det endast är ett fåtal personer som är insatta i problemet och dess utsträckning. Detta bekräftar vad tidigare rapporter kring gränsöverskridande avfallstransporter och svagheterna inom arbetet med kontrolleringen och regleringen har presenterat som en problematik (Naturvårdsverket 2010). Resultaten visar här på hur denna kunskapsosäkerhet fortfarande är ett av de större problemen på det sätt att det gör hanteringen av illegala exporter svår. Om det finns olikheter kring vad problemet är eller innebär, försvåras även samarbete, samverkan och ansatts att hantera och kontrollera problemet i fråga (Lidskog, Soneryd & Uggla 2010, s. 25). På detta sätt blir kunskapsosäkerheten och definitionssvårigheterna kring regleringsobjektet stora problem som borde diskuteras och framför allt åtgärdas i en större utsträckning än det görs. Det anses att det krävs en relativ konsensus kring vad regleringsobjektet är och hur det definieras av alla inblandade aktörer så att det finns en överenskommelse kring vad målet är, hur problematiken ser ut och vad som krävs för att åtgärda det.

En annan beskrivning som det fokuserades på var de bakomliggande orsaker och konsekvenser som illegala gränsöverskridande avfallstransporter genererade. Det var vanligt förekommande att det hänvisades till organiserad brottslighet och den ekonomiska vinningen som bakomliggande orsaker:

*IP 5: Och sen transporterar man ut dem [containrar med avfall], och det är klart ett vinningssyfte man har. Det är en del, men sen har vi nästa del när det är organiserat. Man har det organiserat så att man har en fot i transportvärlden med fraktsedlar till och med.*

Uppfattningen att avfallstransporter ska förstås som organiserad brottslighet stämmer inte helt överens med tidigare forskning som hänvisar till att detta främst är företagsbrottslighet. Exakt hur denna brottslighet ser ut i grunden är en viktig aspekt för arbetet med kontroll och reglering eftersom de olika typerna av brottslighet kräver olika typer av åtgärder. Denna nödvändiga förståelse ger en hänvisning kring vart man ska rikta sin fokus, och hur ett tänkt spaningsarbete eller utredning ska förhålla sig såsom följande citat uttrycker:

*IP 9: Så det är väl lite det att man inte förstår problematiken där nere. Dels vet vi så oerhört lite om företeelsen här hemma. Hur går det till? Vad tjänar dem på det? Hur ser constellationerna ut? Var hämtar man det? Det enda vi får är grov organiserad brottslighet men det är ingen som vet nånting om det.*

Den förståelse som uttrycks här nedan visar å andra sidan på hur denna typ av brottslighet verkar vara en kombination av organiserad och ekonomisk eller företagsbrottslighet:



*IP 4: Men där är det ju också en stor svart marknad kan man säga, i den här avfalls-  
hanteringen eller marknaden finns det en svart marknad där man undgår skatt och så  
vidare. Även då tillverksamhet, eftersom det finns mycket pengar i det då, polisen pra-  
tar mycket om att det finns sån där multibrottslighet, att det drar till sig annan verk-  
samhet också. Att de som håller på med avfallsbrottslighet även håller på med annan  
brottslighet, skattebrott och så.*

Denna problematik hänger samman med kunskapsosäkerheten och dess påverkan på arbetet med tillsynen och kontrollen. På liknande sätt är det av vikt att ha en bättre överblick kring vem som är gärningsmannen och hur operationerna går till för att kunna veta vart man ska rikta de resurser man har tillgång till. Vad denna studie behöver klargöra innan en fortsatt presentation av analysresultaten är två grundantaganden. Först och främst talar resultaten för en syn på gärningsmannen som en rationell brottsling som gör avvägningar kring risker och belöningar kring den tilltänkta brottsliga handlingen, såsom den ekonomiska vinningen gentemot de möjliga risker. För det andra resoneras det kring antagandet att det främst är individer i sin roll som företagare i kombination med organiserad brottslighet som står för mycket av den illegala verksamheten som är av intresse för denna undersökning. Denna studie har inte haft som fokus att undersöka ifall så är fallet men kombinationen av tidigare forskning och en bekräftelse av denna bild under intervjuerna resulterar i att dessa antaganden förstärks och därför ligger till grund för resterande analys.

De konsekvenser som uppkom som allvarligast var både på internationell och nationell nivå:

*IP 4: Ja, alltså man har ju börjat titta lite mer på, man har ju börjat fokusera lite mer på de effekter, tidigare att man kunde se att det var problem dels under de här transporterna men framför allt när det kommer fram. Att de eldar upp elskrot för att få tag i koppar och andra metaller. Det gör ju att det blir väldigt stor påverkan i de länder det ta görs ju. Det är ju en del i det hela. Sen finns det ju att det kan få konsekvenser på svenska samhället i stort. Man har ju märkt att det blir mycket stölder från olika stationer, man tar koppar då t.ex. från järnvägsledningarna och så så att det blir tågförse-  
ningar och så.*

På samma sätt uttryckts det ofta en stor oro över vår påverkan från västvärlden på utvecklingsländer som vi exporterar vårt avfall till. Detta verkar enligt några av respondenterna ha sitt ursprung i vår avfallsproduktion som i kombination med en icke hållbar avfallshantering i mottagarländerna får negativa konsekvenser:

*IP 4: Det är väl ett samhällsproblem i stort att vi alstrar mycket avfall. Det är väl ett grundproblem. Det är som det jag var inne på tidigare också på att på vissa platser i*

*olika länder inte finns en hållbar avfallshantering heller då, dit avfall exporteras olagligt. Det är väl också ett problem och att det finns mycket pengar i det. Det är ju som det är, det är ju inte nåns fel så direkt. Just det att det alstras mycket avfall får väl vara ett grundproblem.*

Att avfallsproduktion är ett problem i sig var ett perspektiv som flera av respondenterna uttryckte. För att sammanfatta ovanstående så beskrevs problematiken kring illegal avfallstransport som brist på kunskap om omfattningen och därmed osäkerheter kring var insatser ska prioriteras och som ett problem av organiserad brottslighet.

## **5.2 Problemet med problemet**

Här nedan följer en genomgång av de främst förekommande problemområden, utöver kunskapsosäkerheten, som lyftes under intervjuerna med en specifik fokus kring dess konsekvenser för regleringen och styrningen av illegala gränsöverskridande avfallstransporter. Det var främst tre problemområden med relaterade svårigheter som anses skapa den största problematiken för regleringen av brottsligheten: den komplicerade lagstiftningen, den minimala upptäcktsrisken och brister i resurs- och prioriteringsfördelningen.

### **5.2.1 Den komplicerade lagstiftningen och regelverken**

Som det inledningsvis redogjordes för är det flera olika lagstiftningar som berör illegal export av avfall. Detta var även något som det främst lades fokus på vid intervjutillfällena. Flera gånger kom den komplicerade lagstiftningen upp på tal såsom i följande citat:

*IP 7: Det är ju väldigt många olika lagar och reglement att ta hänsyn till.*

*IP 8: Men EG-förordningen är svår för att den... En annan som ställde till det lite grann det är ju att när man börjar titta på detta så tänker man avfall? Men mycket av de bestämmelserna som är där är ju skrivna för att man vill handla med avfall och man vill ju tillåta handeln. Det är ju många som tjänar pengar på det och det är det som gör det så förvirrat. I vilket fall är det tillåtet och i vilket är det inte tillåtet? Det blir ju totalt snurrtigt.*

*IP 8: Det är det som är så sjukt med den här lagstiftningen för man måste ju titta i fotnötter för att förstå exakt hur man ska tolka den. Det är märkligt alltså.*

Denna upplevelse kring lagstiftning och regelverk anses här av respondenterna ha försvårat arbetet snarare än förenklat och effektiviserat såsom var syftet med introduktionen av fler regler och styrningsinstanser (Lidskog, Soneryd & Ugglå 2010, s. 19). På samma sätt uttrycks en känsla av förvirring kring avgränsningarna av regleringsobjektet vilket inte heller

verkar vara så tydligt och klart som det syftar till. I linje med dessa upplevelser talades det även om en diskrepans mellan lagstiftningen och det praktiska arbetet:

*IP 8: Nu, i maj 2010, det kan mycket möjligt ha varit tidigare då även när de har den här konstiga icke rätta sifferkombinationen, ja oavsett, men nu fick vi då försöksbrott i maj och då gick det att lagföra dem när de kom så pass nära. Så det funkade jätte bra ett tag tills hamnarna inte, vissa hamnar bl.a. Göteborgs hamn, sa att vi vill inte ha in icke klarerade och icke godkända containrar. Utan det får ske på ett annat sätt och då gör numera tullen det i tidigare skede, oftast på lagerlokalerna och då är tyvärr inte försökspunkten inte uppnådd och det finns ingen förberedelse. Vilket nu då plötsligt gjorde att det blev inte så bra. Vi fick lagstiftningen men så ändrades förfaringsättet och så blev det inte så himla bra.*

Vad respondenten hänvisar till är att den nuvarande lagstiftningen inte stämmer överens med det praktiska tillsynsarbetet. Lagstiftningen kräver att lasten nått hamnen för att kunna bevisa försöksbrott med illegal export av avfall medan transporter numer inte får tillgång till hamnen förrän de blivit kontrollerade och godkända som lagliga transporter av avfall. Detta har på flera sätt en påverkan på regleringen och styrningen av den illegala verksamheten. Det som tydligt framstår som verktyg att tillgå vid regelbrott, såsom de existerande straffsanktionerna, blir i dessa fall verkningslösa. Detta framstod som ett problem för tjänstemännen eftersom det lägger en grund till en känsla av lönlöshet med arbetet kring kontrollerna och tillsynen. Denna problematik förblev ett hinder eftersom man inte har några effektiva sätt att korrigera ett felaktigt beteende. Den största tilltron i ett sådant verktyg var till straffsanktionerna som innefattas i MB kapitel 29:4a.

På liknande sätt uttrycktes även den problematik som uppstår kring att brottet illegal export inte når en fullbordad förrän transporten passerat EUs gränser. Eftersom detta är fallet kan inget åtal göras förrän lasten är utanför landets (eller detta fallet EUs) gränser och det blir därmed ytterst svårt att följa upp. Detta är dessutom olika beroende på vilken lagstiftning du följer:

*IP 1: Och det är ju samma när det gäller en del lagstiftning, om det ska vara fullbordat brott måste det ha passerat yttre gräns, alltså EUs yttre gräns och det är ju ganska långt från Sverige i normalfallet. Eller i vissa fall är det ett fullbordat brott, i smuglingslagen står det ju nationella gränser, men det är ju mycket diskussioner där. I EU frågan, när det gäller avfallsförordningen den pratar ju om EUs yttre gräns. Medans när det gäller straffbestämmelsen i smuglingslagen pratar man om svenskt territori- algräns. Det finns inget enkelt sätt när man jobbar med dessa frågorna.*

Resultatet av den komplicerade lagstiftningen leder till svårigheter att tyda vad lagen och reglerna försöker förmedla både till tillsynspersonal och exportörer och på så sätt också lättare att kringgå:

*IP 11: Lagstiftningen idag som vi har och under de här åren vi har jobbat här så har det skiftat jätte mycket med EG-förordningar och så. Det har blivit förenklat och sen mer komplicerat och om man gör regelförenklingar då gör man ju tillsynen ännu svårare. Och ju mindre tillsyn vi har desto lättare har de ju att transportera på fel sätt, eller ja kriminellt.*

Denna problematik kring konsekvenserna av den komplicerade lagstiftningen och regelverken återkommer vi till och fördjupar oss i efter redovisningen av angränsande problemområdena.

### **5.2.1.1 Omöjliga avgränsningar**

En annan svårighet kring kontrollen och regleringen av illegala gränsöverskridande avfallstransporter som har sin grund i den komplicerade lagstiftningen handlar om den mänskliga faktorn. Detta ansågs vara en klar konsekvens av den otydliga regelboken:

*IP 6: Och det, vet du ju med avfallsförordningen, det är ju svårt att avgöra om det är avfall eller inte med den definitionen.*

På liknande sätt fördes ett resonemang kring gränsen mellan avfall och produkter i en av intervjuerna:

*IP 11: Nä men skillnaden är då är det avfall eller är det fortfarande en produkt. I många fall kanske den fortfarande har ett liv i en månad eller ett halvår till men den är fortfarande en produkt som fungerar men sen finns det inga bra stationer att hantera den efteråt. Där skulle jag vilja säga att det egentligen är avfallsexporter. Speciellt när man då skickar det till ett land som inte har möjligheter att ta hand om det på ett bra sätt. Det är att maskera det illegala.*

Denna kommentar berör den problematik kring regleringsobjektet som flytande som diskuterats tidigare. Eftersom det hela är en bedömningsfråga baserad på riktlinjer och listor innebär det att många beslut måste tas på individnivå. Med tanke på den gråzon detta område är i relation till klassificeringen av vad som är avfall och vad som är en produkt (vid t.ex. elektronikexport) har svårigheterna kring avgränsningar som uttrycks av tjänstemännen en påverkan på kontroll och reglering av avfallstransporter. På samma sätt är det nuvarande ansvaret kring avgränsningarna belägget på Länsstyrelsernas bord. En myndighet med arbetstider som inte motsvarar tiderna för brottslighetens förekomst. Här skapas det ytterligare en be-

gränsning eftersom medverkandet och ansvaret kring kontrollerna fördelas på flera olika myndigheter. Ett område vi ska vända oss till härnäst.

### **5.2.1.2 Vem har ansvaret?**

En annan konsekvens av den komplicerade lagstiftningen och regelverken anses vara relaterad till ansvarsfördelningen. Vem som bär ansvaret för vad och vilken del i tillsynsprocessen och kontrollarbetet har tydliggjorts de senaste åren. Från att det tidigare var ännu fler inblandade instanser och myndigheter är det numer bättre avgränsat vilka arbetsuppgifter som faller på vilken myndighet. Dock var detta fortfarande ett ämne som berördes som problematiskt. När det gäller ansvaret kring betalningen för de olika ingreppen är det fortfarande mindre tydligt:

*IP 4: Förut var det ju uppdelat, tillsynsansvaret på både kommunen och miljöstyrelsen men nu är det bara länsstyrelsen som har ansvaret för transportrörelsen. Sen är det kanske att kommunen har tillsyn på själva verksamheten som så att säga ger upphov till transporten. Sen t.ex. om kommunen har tillsynen på bilskroten som har avfallet men sen när containern går iväg till Afrika då är det länsstyrelsen som har tillsynen på containern som transporteras men kommunen har fortfarande kvar tillsynen på bilskroten i kommunen. Så det har väl blivit tydligare men det är väl inte helt klart. Vem som tar kostnader i olika fall, det är väl en fråga som fortfarande diskuteras.*

En del i denna problematik var även att vissa av myndigheterna inte visade sig vara tillgängliga i den mån det var önskvärt. Specifikt talades det om hur Naturvårdsverket och Länsstyrelsen endast var dagtidsmyndigheter medan den illegala exporten av avfall pågick 24 timmar om dygnet. Detta visade sig vara problematiskt eftersom verksamheten är uppbyggd på ett sätt så att det krävs ett uttalande från ansvarig på någon av dessa två myndigheter när det gäller klassificeringen kring avfallet. På så sätt framstod ansvarsproblematiken vara nära sammankopplad med de svårigheter kring avgränsningar som tidigare berördes. Om en transport blir stoppad utanför kontorstid finns det ingen att kontakta för att göra en sådan avgränsning och ta beslut i frågan om det är en tillåten transport eller ej. På detta sätt blir arbetsprocessen påverkad, och likaså de exportörer som är inblandade, och det upplevs att flödet stoppas och försvårar alla de inblandades arbete.

### **5.2.1.3 Implikationer och konsekvenser**

Som reaktion till den komplicerade lagstiftningen och regelverket som omger kontrollen och styrningen av illegala gränsöverskridande avfallstransporter var det på flera håll önskvärt att detta gjordes lättare att förstå, samt att straffsatsen borde vara högre. Detta kopplades samman med den rådande kunskapssäkerhet som omger området och hur detta i första hand måste förbättras om en lagändring eller straffsatsökning ska kunna ske:

*IP 8: Nä ska man höja upp straffvärdet på nånting så måste man ha på fötterna och visa på att det här är en företeelse som är skadligt för samhället. Det har vi ju inga vetenskaper för att kunna göra idag.*

Att förenkla och förtydliga reglementet, styrningen och medföljande regelverk (på alla nivåer) var ett av de teman i relation till lösningar som togs upp. Diskussionen kring detta gick ofta i linje med ansvarsfrågan, både relaterat till de inblandade myndigheterna men även ett konsument- och producentansvar nämndes som viktiga aspekter att skärpa. Denna typ av argument, å ena sidan för en högre straffsats och skarpare lagstiftning, å andra ett tydligare regelverk och ansvarsfördelning, visar hur respondenterna anser att både den *tvingande* och den *övertalande* preventionsstrategin har en roll att spela i regleringen av illegal export av avfall. Detta ämne återkommer vi till efter en presentation av resterande problemområden.

### **5.2.2 Den minimala upptäcktsrisken**

En konsekvens av en komplicerad lagstiftning blir svårigheter att arbeta med just kontrollen och regleringen eftersom det blir svårt att avgöra när lagen följs och när den bryts mot, vilket resulterar i att upptäcktsrisken blir minimerad. Även om detta problem är starkt relaterat till lagstiftningen anses det vara ett problem i sig självt eftersom konsekvenserna av detta är förödande för regleringen. Den minimala faran att bli upptäckt leder till att riskerna med att bryta mot lagen, såsom att illegalt exportera avfall, upplevs färre och mindre skrämmande för den rationella brottslingen som denna grupp utgör (Simpson et al. 2013). Detta uttrycktes specifikt av en av respondenterna:

*IP 5: Nu säger jag inte per automatik att vi har skapat bättre regelefterlevnad för att för att få högre regelefterlevnad konsekvent. För att förändra ett behaviour, måste man öka upptäcktsrisken ökar man också följsamheten åtminstone de som blir gripna för lagföring. Så där behöver vi öka på upptäcktsrisken betydligt.*

Det talades även om hur en ökad upptäcktsrisk kunde medföra en högre nivå av lagligt beteende:

*IP 5: Jag tror fortfarande att när det gäller tillsyns- och kontrollverksamhet så måste det ligga på en nivå så att man upplever att upptäcktsrisken är ganska hög så man anpassar sig. Det är ju lönsamt men om man skulle ha en högre kontrollfrekvens då skulle vi få färre som gör det och vi skulle få en rättvisare marknad. När man hela tiden jagar pris i branschen, man kan ju titta på vad som styr men priset i slutändan och tiden, för tid är också pengar, avgör. Så då är det upptäcktsrisken som jag tycker har stor betydelse. För mig att ta bort tillsyns- och kontrollverksamhet det sänder fel*

*signaler till samhället. Det kommer inte att gynna de seriösa, de som tänker säkerhet, det kommer bli tvärtom.*

På detta sätt framgick det av intervjuerna att en önskad upptäcktsrisk som en följd av en klarare och tydligare lagstiftning var att önska.

Denna typ av resonemang får stöd från tidigare litteratur och forskning. Specifikt teorin kring den rationella brottslingen finner stöd i detta resonemang. Om risken att upptäckas upplevs som minimal försvinner en viktig del i det rationella valet kring den brottsliga handlingen. Ifall den potentiellt illegala exportören väger fördelar (belöningar) och nackdelar (risker att bli upptäckt och följaktligen straffad) och den första delen av risken (att bli upptäckt) upplevs som minimal följer inte heller en kalkylering med de möjliga straffsanktioner som är menade att avskräcka. Om risken att åka fast inte finns, är risken att åtalas eller straffas ännu mindre.

Med den rationella brottslingen som grund i förförståelsen kring gärningsmannen ter sig svårigheterna kring regelverket och den minimala upptäcktsrisken som stora problemområden för kontrollen och regleringen av illegala exportörer. Detta gör i sig att både straffrättsliga åtgärder och riskhantering som preventiv modell får vikt. Den *tvingande* regleringsstrategi som straffrättsliga åtgärder syftar till bygger till stor del på att den risk som straffet innebär känns närvarande och möjlig (Brå 2002; Clarke 2000). Om det däremot inte finns någon större risk att bli upptäckt, samt att även lagstiftning och efterföljande straffmängd inte är tillräckligt tydlig och klar för de aktörer som förväntas följa den resulterar detta i en försvagad nivå av prevention eftersom det inte avskräcker individen (Simpson et al. 2013). På så sätt försvagas de möjligheter till reglering av brottsligt beteende som myndigheterna arbetar för i Sverige. Deras verktyg blir oanvändbara och får inte den önskade effekt som är deras syfte. Det skapar även en känsla av hopplöshet som uttrycktes av tjänstemännen eftersom deras praktiska arbete med att hitta de illegala avfallstransporterna inte resulterar i något konkret straff eller någon sanktion. På detta sätt skapas en regleringsmiljö som istället för att förhindra och förebygga brottsligt beteende, istället ses som en kontrollverksamhet utan någon riktig makt att förändra. Denna slutsats får ytterligare stöd från Braithwaite (2002) och dennes argument kring de olika nivåerna i regleringsverktyget och dess framgång. Han menar att olika typer av principer, incitament och sanktioner endast möter framgång när det gäller att reformera ett illegalt beteende när hoten om avancemang mot strängare straff (uppåt i triangeln) är reella (2002, s. 19). Med andra ord blir tomma hot utan substans inga hot utan endast ord utan kraft att påverka ett icke önskvärt beteende.

### **5.2.3 Resurser och prioriteringsbrist**

Ett vanligt förekommande problem som togs upp under intervjuerna var resurs- och prioriteringsbetonat. Precis som tidigare rapporter (Naturvårdsverket 2010) framhövdes det att det nuvarande arbetet kring kontrollen av illegala gränsöverskridande avfallstransporter utfördes av ett fåtal individer medan resterande delar hos myndigheterna var ovetandes:

*IP 8: Alltså det är inte många på länsstyrelserna som kan det här. Det är ett fåtal som är väldigt duktiga och kan det här, resten har ingen aning. Och du måste jobba dagligen med det här och det gör de nog i England och Holland och då får de nog den kompetensen. Men så är det tyvärr inte här.*

*IP 6: Tillsynsmyndigheten som det var förra året var det en kvinna som jobbade 60-70% med sin tjänst med tillsyn med avfallstransporten i ett län som hela Västra Götaland. Det är alldeles för lite. För tillsynsmyndigheten är ju dem idag som kommer in idag och tar emot anmälningar och har man inte resurser där är det ju bara nålstick i branschen. Där skulle man satsa betydligt mer för att upptäcka det först.*

Brist på resurser och prioritering från flera håll ansågs vara ett av de större problemen som på sikt också gjorde att processen med kunskapsspridning kring ämnet går trögt och tar tid. Komplexiteten kring problemet gällande lagstiftningen och regleringen ansågs ha en betydande del i varför det är så få tjänstemän inom de berörda myndigheterna som känner till något om problemet.

På samma sätt skapar denna bristfällighet på resurser och prioritering en arbetssituation där bristen av kunskap och utveckling kring arbetsmetoder och utredningsarbetet försvårar möjligheterna att förbättra situationen. Detta uttrycktes som klarast av en av tjänstemännen när det menades att:

*IP 9: [...] du får ju inte den personal du behöver så länge du inte vet om att det finns en problematik också så det blir ju ett moment 22 då.*

Här syftas det till att det än så länge inte existerar en tydlig bild av storleken på problemet, vilka de skyldiga aktörerna är, hur den illegala handeln ter sig osv., och konsekvenserna av denna okunskap har en direkt påverkan på resurs- och prioriteringsfördelningen på alla plan. För att få mer resurser till kontroll och tillsynsarbetet krävs en klarare bild av utsträckningen och förekomsten av illegal export av avfall så att en konkret plan för att åtgärda och förebygga problemet kan implementeras.

### **5.3.4 Sammanfattning och konsekvensanalys**

Den tidigare forskning som utgjort grunden för denna studie behandlar olika brister och upplevda problem med tillsyns- och kontrollarbetet med illegala gränsöverskridande avfallstransporter (Länsstyrelsen 2011; Naturvårdsverket 2010; 2012a; 2012b). De resultat som presenterats finner stöd i den tidigare forskningen kring den upplevda problematik som funnits sen tidigare inom Sveriges gränser. Den största skillnaden mellan tidigare forskning och denna rapport är fokuseringen på hur lagstiftningen och regleringen upplevs och hur de in-



tervjuade tjänstemännen ser på problemet. Det komplicerade regelverket (detta inkluderar både lagstiftning, regleringsaktörer på det nationella och internationella planet, samt andra relevanta regelverk som måste följas för att lagligt kunna exportera avfall) och den minimala upptäcktsrisken som betonades vara vanligt förekommande, anses vara de två största problemområdena för regleringen. Problematiken kring den svårtydda, komplicerade lagstiftningen och andra regelverk spär ytterligare på problemet med kontroll och styrning. Som tidigare forskning antytt skapar detta hinder en ökad möjlighet och vilja att bryta mot reglerna eller lagar i större omfattning (Ruggiero & South 2010; White 2009). På så sätt främjas snarare den illegala verksamheten kring avfallstransporter än förhindras.

Andra teman som gällde intervjupersonernas uppfattning av problemet får en större roll i bakgrunden av dessa två som behandlar lagstiftningen och upptäcktsrisken. Svårigheterna att avgränsa och definiera vad som är avfall och vad detta objekt innebär får reella konsekvenser i relation till regleringen och styrningen av problemet. På liknande sätt som den svårtydda lagstiftningen skapar problem för aktörer, så skapar avgränsnings- och definitionsproblemen svårigheter för kontrollanter och tillsynspersonal. Detta har en nära sammankoppling till regleringssvårigheter anslutna till dess föränderliga form och format som vi har i dagens samhälle, samt den flytande, socialt konstruerade definitionen på termen avfall. Återigen skapar den upplevda kunskapsosäkerheten problem för regleringen eftersom svårigheterna att veta *vad* vi försöker kontrollera har en direkt effekt på *hur* vi praktiskt utför kontrollerna.

De berörda svårigheterna härstammar till viss del specifikt från de upplevda resurs- och prioriteringsbrister som lyftes av respondenterna. Eftersom vi inte har någon definitiv kunskap kring problemets detaljer, blir det svårt att hävda att fler resurser behövs i kombination med högre prioritering på dagordningen. Den otydliga ansvarsfördelningen gör även att det inte finns en självklar myndighet eller instans som borde ta tag i detta okunskapsproblem heller. De sistnämnda problemområdena har också påtalats i tidigare forskning och verkar på så sätt vara tidigare upptäckta problem som man ännu inte lyckats lösa på ett godtagbart sätt (Länsstyrelsen 2011; Naturvårdsverket 2010; 2012a; 2012b).

Utöver dessa aspekter nämndes områden som tjänstemännen ansåg skulle kunna förbättra situationen: bättre samverkan; förbättrad hantering av avfallet utomlands, större medial uppmärksamhet för att ge problemet en uppräckning och därmed högre värde; samt högre prioritering och mer resurser, som angelägna sektioner där förbättring var önskvärd. De två förstnämnda områdena benämndes i samband med både lagstiftning och reglering, men även i relation till de konsekvenser vi är medvetna om. På samma sätt krävs det en hög grad av internationell och nationell samverkan för att denna typ av utveckling mellan organisationer och stater ska vara möjlig (Ahrne & Brunsson 2004; Asante-Duah & Nagy 1998). Allmänt framgick det under vissa av intervjuerna att riktlinjerna verkar finnas från EU men att vi har svårigheter att implementera dessa på ett nationellt plan. Varför så är fallet och hur vi i Sverige bör gå vidare med den insikten råder det fortfarande delade meningar om.

Ett sätt att ta sig an problemet var att skapa en större gemenskap där en mer utjämnad maktbalans mellan export- och importländerna var önskvärd. I dessa fall förespråkades ett stärkt samband mellan alla inblandade myndigheter på ett internationellt plan med fokus på att stimulera en uppbyggnad av återvinningshanteringen i mottagarländerna. Å andra sidan benämndes samverkan som ett nyckelord för att symbolisera ett nationellt önskvärt samarbete för att hantera både kunskapsosäkerheten och preventionsmöjligheterna:

*IP 7: Jag tror man får tänka nytt också. Varför inte fixa en grupp som är sammansatt av miljöförvaltning, polis, trafikpolis, länsstyrelsen. Alltså blanda myndigheterna och låta dem jobba med detta under en tid, bara med det här. Då tror jag man skulle få effekt. Vi kan inte ägna i dagsläget så mycket tid åt det som man skulle behöva. Man får nog tänka helt nytt här om man ska komma åt det och samverkan är nog ett nyckelord.*

På samma sätt innebär den ovannämnda idén kring en specifik samverkansgrupp att problemet med illegal export av avfall kräver en högre prioritering och mer resurser för att styrningen av det beteendet ska bli mer lätthanterligt. Det var även i sammanhanget kring prioriteringar och resurser som vikten av en medial uppmärksamhet togs upp till förslag. En respondent menade att media behöver belysa det här problemet mer än de gör i dagsläget, och på detta sätt öka gemene mans intresse och engagemang för att konsumenter ska kunna sätta högre press på myndigheter och andra regleringsverktyg. Denna typ av resonemang talar för att den *övertalande* preventionsstrategin har ett fäste inom arbetet med att reglera och styra illegala gränsöverskridande avfallstransporter.

En annan önskvärd åtgärd som diskuterades under intervjuerna var att höja straffsatsen på illegal export av avfall. Detta anses inte vara av någon specifik nytta om inte problematiken kring upptäcktsrisken åtgärdas först. Om det finns enorma svårigheter att upptäcka och på så sätt reglera den illegala marknaden kan det ses som ett mindre lyckat medel att korrigera problemet från straffsats-ändan i första hand. Detta specifikt eftersom bestraffning visat sig inte ha den avskräckande påverkan som är önskvärd (Wright, Caspi, Moffitt & Paternoster 2004). Argumentet här är dock inte att en höjd straffsats är lönlös eftersom det kan ha en påverkan på resursfördelning och prioriteringsnivå (t.ex. har straffsatsen en direkt påverkan på möjligheterna till spaningsarbete som i dagsläget inte utförs). Det skulle i så fall vara av större betydelse för regleringen och kontrollen av illegala gränsöverskridande avfallstransporter att inkorporera mer av Braithwaites (2002) responsiva regleringstriangel och dess nivåer på ett reellt sätt i arbetet och tillsynen.

Avslutningsvis sammanfattade en av respondenterna en stor del av problembilden och möjliga lösningar med den illegala handeln med avfall när denne uttryckte följande:

*IP 3: Det är väl inte alltid att straff, alltså längden på straffet är avgörande för om man slutar vara kriminell eller inte men jag tror att det nog skulle underlätta om man*

*kunde göra fler kontroller. Idag är det väldigt liten risk att bli påkommen och det kanske inte är så prioriterat brott av alla. Det finns andra brott som har högre prioritet så då letar man inte så mycket efter de här. Av den anledningen kanske det vore bra om man blev lite högre och lite tydligare.*

Detta utdrag från en av intervjuerna sammanfattar på ett tydligt sätt hur de berörda proble-  
mområdena hör ihop. På så sätt krävs det en gemensam ansats från alla berörda myndigheter  
och instanser att hantera den problematik som denna studie lyft fram om regleringen och  
kontrollen av illegala gränsöverskridande avfallstransporter ska förbättras.

## **6. Diskussion**

Syftet med denna studie var att genom intervjuer undersöka hur de tjänstemän som är invol-  
verade i kontrollen, regleringen och styrningen av illegala gränsöverskridande avfallstrans-  
porter såg på problemet, vilka svårigheter och hinder de upplevde i samband med arbetet  
samt vilka tänkbara lösningar de kunde se som potentiella och möjliga att genomföra för att  
få bättre kontroll och kunskap kring denna illegala marknad. För att svara på dessa frågor  
granskades tidigare forskning och litteratur inför intervjuerna och de resultat som presente-  
rats har redovisats i relation till de olika teoretiska utgångspunkterna.

All forskning har nackdelar och fördelar specifikt relaterad till valet av metod (As-  
pers 2007; Mason 2009). Denna studie är inget undantag. Det har på vissa sätt varit självklart  
att reflektera över detta under processens gång och anteckningar har förts när någon brist har  
stöts på. Det ska även tilläggas att observationer hade varit en fördelaktig metod att använda  
men bredden på området tillsammans med svårigheter kring tillgång till fältet, gjorde att  
denna metod valdes bort.

Den första som uppdagades under datainsamlingsfasen var att delar av intervjugui-  
den, mer specifikt vissa av områdena eller frågorna, inte nödvändigtvis var bäst lämpade för  
den typen av respondenter som valts ut för intervjuerna. När det kom till de större, mer över-  
gripande frågorna kring konsekvenser på en global nivå, orsakssamband och ansvarsfaktorn  
insågs det tidigt att dessa inte var så relevanta för studien eller möjliga att svara på. De  
skrevs baserat på förförståelsen, teoretiseringar och tankar kring problemet och visade sig (i  
dagsläget) inte riktigt vara framgångsrika att samtala om under en intervju med olika tjäns-  
temän på myndigheter. Denna förförståelse byggde på en idé om att de som jobbar med des-  
sa frågor på tjänstemannanivå skulle ha en mer övergripande bild av området. Så var inte  
fallet utan man saknade till stor del detta helhetsperspektiv, vilket i sig kom att utgöra en vik-  
tig grund i resultatet då det tjänar som exempel på den brist av kunskap och överblick som  
präglar fältet. Oavsett denna insikt togs beslutet att behålla dem genom hela intervjuproces-  
sen eftersom det inte var önskvärt att ändra upplägg efter dess påbörjan. Oavsett irrelevans

kring dessa frågor ansågs det vara ett större problem att ändra intervjuguide halvvägs genom datainsamlingsfasen.

Denna svårighet för vissa av respondenterna att besvara de mer övergripande frågeställningarna i intervjuguiden anses vara ett tecken på en problematik som är värt att diskutera. Även om det är fullt förståeligt att tjänstemän på dessa myndighetsnivåerna inte har möjlighet eller har som del av sina arbetsuppgifter att känna till det specifika problemets vidd, anses det tala för ett behov av ökad kunskap inom ämnet. Även om detta inte på ett direkt sätt skulle öka möjligheterna till kontroller eller reglering inom branschen, skulle en ökad kunskap kring problemområdet underlätta en viss del av arbetet. Det antyds inte här att en större kunskap om området och dess problem nödvändigtvis är lösningen snarare att det är en del i det arbetet som redan utförs och en möjlighet att kunna skärpa tillsynen, kontrollen och regleringen av illegala gränsöverskridande avfallstransporter.

Utöver insikter och reflektioner har det även funnits en tanke bakom min roll i fältet. Eftersom min kontakt med respondenterna främst varit vid intervjutillfällena har jag reflekterat kring hur mitt agerande, mitt intryck och förande kan ha haft en påverkan på deltagarna och situationen. Min ambition var att visa på ett stort intresse för vad som sagts och att ställa följdfrågor och signaler för aktivt lyssnande (Mason 2009, s. 74). Det har varit önskvärt att intervjupersonerna känt sig bekväma i mitt sällskap och jag har medvetet tagit på mig en roll som nyfiken forskare som med respekt och vördnad varit tacksam för deras tid och vilja att medverka. Detta gjordes för att den ojämna maktposition som intervjusammanhanget i sig innebar inte skulle få påverka situationen och respondenterna i alltför stor utsträckning (Kvale 2006). Det har varit av stor vikt att bevara det Aspers (2007, s. 63) kallar för ett ”förtroendekapital som forskarsamhället äger [och hur detta] är en tillgång som måste vårdas”.

Denna studie bygger på intervjuer med tjänstemän och det är deras uppfattningar och erfarenheter som varit i fokus. Två typer av material som inte analyserats i denna studie förtjänar att nämnas. Den ena är de redan fällande domar som skett inom denna illegala bransch. Trots att det inte var syftet med undersökningen så har ett par domar lästs i den inledande orienterings- och inläsningsfasen av studien. Trots att den tidigare forskningen i kombination med de resultat som presenterats här ovan tydligt pekar på att den typ av brottslighet som berörs i undersökningen främst består av en kombination av manschettbrottslighet och organiserad brottslighet, visar det fåtalet domar som jag fått ta del av i en annan riktning. Utan att fördjupa mig alltför mycket i detta ämne är det ändå önskvärt att belysa dess skillnad mot uppfattningen som tidigare redovisats. Dessa domstolsbeslut pekar åt andra hållet, dvs. det antyds att de som lagförs för brott i relation till illegal export av avfall främst är privatpersoner som velat skicka olika typer av material eller avfall för återanvändning till sitt hemland. Situationer kring organiserad brottslighet eller företagsbrottslighet berörs ej och det är med större svårighet domen faller på företagsbot. I de fall som jag haft tillgång till är det främst dagsböter individerna dömts till. Det går inte att dra några slutsatser av min läsning av dessa fåtal domar, men en grundligare undersökning kring de redan existerande domar som

utfärdats hade kunnat vara av vikt som en del i en kartläggning av regleringen, gärningsperson och brottsrubricering.

En annan typ av material som studien hade kunnat inkludera är intervjuer med miljöaktivistorganisationer. Som nämnt i tidigare avsnitt kontaktades flertalet av dessa organisationer initialt i studien eftersom det var av intresse att även få deras syn på problemet kring illegala gränsöverskridande avfallstransporter specifikt i deras roll som påverkansinstanser. Med viss förvåning från min sida avböjde samtliga p.g.a. skäl såsom att detta inte var ett område de hade fakta eller information kring eller att de inte hade tid eller resurser att lägga på just det problemet för tillfället. I relation till den nuvarande kunskapsosäkerheten i kombination med storleken på problemet, problematiken kring styrningen och möjligheten hos dessa påverkansinstanser att göra en skillnad anses detta vara ytterligare ett problem i ledet kring både bristen på resurser och prioritering.

En frågeställning som inte berörts under denna studie behandlar den moraliska biten kring ansvar på macro-nivå. Enligt tidigare forskning finns det en gemensam underliggande orsak i form av social orättvisa som påverkar hela denna illegala branschs utformning (Szasz & Meuser 1997; White 2009). Denna studie har inte fokuserat på moraliska ansvarsfrågor på det globala planet, men det vill ändå betonas att denna aspekt inom den illegala marknaden med avfall är av vikt att fundera kring. I linje med detta är det även önskvärt att både det individuella och organisatoriska ansvaret gentemot var och ens avfallshantering och bortskaffande av detsamma, får en högre prioriteringsgrad på alla plan. Såsom alla olika former av sociala, samhälleliga problem krävs det en diskussion kring ämnet och ett ansvarstagande från alla och envar.

## **6.1 Vidare forskning**

Denna studie har endast gjort ett mindre nedslag inom området som illegala gränsöverskridande avfallstransporter utgör. Vad som först och främst skulle behövas är ytterligare forskning för att tydliggöra och belysa de olika problemområden som detta ämne innehåller. Dessutom skulle det vara önskvärt att få en bild av hur de exportörer som arbetar med avfall (både legalt och illegalt) uppfattar branschen. Detta skulle på sikt kunna medföra en bredd kring kunskapen och efterföljande politik som idag saknas. Det skulle även vara av intresse för framtida forskning att fördjupa sig ytterligare kring de perspektiv och beskrivningar som framkom för att på så sätt klargöra om variationerna inom dessa är konsekventa och ifall de har en påverkan på arbetet med kontrollen och regleringen. Vidare skulle det vara av intresse att undersöka hur regleringsprocessen ser ut i relation till de redan existerande domar som benämndes här ovan. Det är också önskvärt att undersöka hur den sociala orättvisan ter sig i en svensk kontext och hur problemet med illegal export av avfall hanteras och bemöts inom både den politiska världen, men också på individnivå både nationellt och internationellt. Med tanke på att vi i Sverige (och till viss del världen) fortfarande är i ett tidigt stadium för den typ av problematik som den globala handeln med avfall innebär är det en stor forskning-

slucka som behöver fyllas. På så sätt kan de rapporter som redan publicerats kombineras med den internationella forskningen och denna studie för att skapa en startpunkt kring den problematik som omger illegala gränsöverskridande avfallstransporter och hur vi ska närma oss en möjlig lösning i relation till kontrollen och regleringen.

## 7. Avslutande ord

Denna studie är en kvalitativ undersökning med syfte att belysa de perspektiv och den problematik som upplevs och förmedlas av tjänstemän och experter inom myndigheter och instanser som arbetar inom området illegala gränsöverskridande avfallstransporter. Detta problemområde har belysts med hjälp av kriminologiska teorier och tidigare forskning för att, i kombination med respondenternas insikter och förslag, förse läsaren med en bättre förståelse kring de möjliga vägar vi nu kan gå för att reglera och hantera denna illegala marknad. Processen med kunskapsutvidgning är igång och det arbetas aktivt med att förbättra kontrollen och regleringen av det illegala beteendet som här diskuterats även om det finns många områden som kräver en förbättring och förändring i angreppssättet som denna rapport har belyst. Avslutningsvis skulle jag vilja inge lite hopp eftersom denna rapport främst fokuserat på den problematik som omger området. Enligt en av respondenterna är vi i alla fall på väg åt rätt håll:

*IP 8: Första gången som jag var på en sån EU konferens var nog 2010 nere i Haag. Då stod det en herre från Nederländerna, som ju har kommit väldigt långt, en äldre herre som sysslade ganska mycket med narkotikabrott förr. Han sa såhär, när han var ung åklagare hade han varit på en konferens som handlade om narkotikabrott för 40 år sen typ, då var de där vi var idag när det gällde avfall. Han sa att det tar tid och han har nog väldigt rätt i det. Vi ska inte tro att vi kommer bli världsbest på ett år för det kommer vi inte bli. Vi måste hitta rätt metoder och vi måste hitta rätt saker och titta på kanske.*

Om detta stämmer eller ej kan bara framtiden utvisa.

## 8. Referenser

### Böcker och artiklar

- Ahrne, G. & Brunsson, N. (2004). Kapitel 1: Från marknadsreglering till regelmarknad. I G. Ahrne och N. Brunsson (Red.), *Regelexplosionen* (s. 5-7). Stockholm: Elanders Gotab.
- Alter, H. (2000). Environmentally sound management of the recycling of hazardous wastes in the context of the Basel Convention. *Resources, Conservation and Recycling*, 29(1), 111-129.
- Alvesson, M. & Sköldberg, K. (2010). *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Asante-Duah, D. K. & Nagy, I. V. (1998). *International Trade in Hazardous Waste*. London: Routledge.
- Aspers, P. (2007). *Etnografiska metoder. Att förstå och förklara samtiden*. Malmö: Liber AB.
- Baird, J., Curry, R. & Cruz, P. (2014). An overview of waste crime, its characteristics, and the vulnerability of the EU waste sector. *Waste Management & Research*, 32(2), 97-105.
- Beck, U. (2006). Living in the World Risk Society. *Economy and Society*, 35(3), 329-345.
- Braithwaite, J. (2002). Rewards and Regulation. *Journal of Law and Society*, 29(1), 12-26.
- Braithwaite, J. (2011). The Essence of Responsive Regulation. *University of British Columbia Law Review*, 44(3), 475-520.
- Braithwaite, J., Coglianese, C & Levi-Faur, D. (2007). Can regulation and governance make a difference? *Regulation & Governance*, 1(1), 1-7.
- Bentham, J. (1830). *The Rationale of Punishment*. London: Robert Heward.
- Brikell, B. H. (2000). *Negotiating the International Waste Trade - A Discourse Analysis* (Doktorsavhandling). Örebro: Universitetsbiblioteket.
- Clarke, M. (2000). *Regulation. The Social Control of Business between Law and Politics*. New York: Palgrave Macmillan.
- Cornish, D., B. & Clarke, R., V. (1987). Understanding crime displacement: an application of rational choice theory. *Criminology*, 25(4), 933-947.
- Duff, A. & Garland, D. (1994). Introduction: Thinking about Punishment. I A. Duff och D. Garland (Red.), *A Reader on Punishment* (s. 1-43). New York: Oxford University Press Inc.

- Fernler, K. & Helgesson, C.-F. (2006). Kapitel 1: Kunskap och Regler - En introduktion. I K. Fernler och C.-F. Helgesson (Red.), *Kloka Regler? Kunskap i regelsamhället* (s. 19-40). Lund: Studentlitteratur AB.
- Fontana, A. & Frey, J.H. (2000). The Interview - From Structured Questions to Negotiated Text. I N.K. Denzin och Y.S. Lincoln (Red.), *The Handbook of Qualitative Research* (s. 645-672). Thousand Oaks: SAGE Publications Ltd.
- Gibbs, C. & Simpson, S.S. (2009). Measuring corporate environmental crime rates: progress and problems. *Crime, Law and Social Change*, 51(1), 87-107.
- Homeyer, I.v., Klaphake, A. & Sohn, H-D. (2001). EU Accession: Negotiating "Environmental Dumping"? *Intereconomics: Review of European Economic Policy*, 36(2), 87-97.
- Kebe, M. (1990). Waste disposal in Africa. *Marine Policy*, 14(3), 251-253.
- Kvale, S. (2006). Dominance Through Interviews and Dialogues. *Qualitative Inquiry*, 12(3), 480-500.
- Liamputtong, P. (2009). *Qualitative Research Methods*. Melbourne: Oxford University Press.
- Lidskog, R., Soneryd, L. & Ugglå, Y. (2010). *Transboundary Risk Governance*. London: Earthscan.
- Lindgren, S.-Å. (2007). Säkerhet, effektivitet och rättvisa. Observationer om social kontroll av näringsverksamhet. I H. von Hofer och A. Nilsson (red.) *Brott i välfärden. Om brottslighet, utsatthet och kriminalpolitik* (s. 1-16). Stockholm: Kriminologiska institutionen.
- Lipman, Z. (2002). A Dirty Dilemma - The Hazardous Waste Trade. *Harvard International Review*, 23(4), 67-71.
- Machin, D. & Mayr, A. (2012). Corporate crime and the discursive deletion of responsibility: A case study of the Paddington rail crash. *Crime Media Culture*, 9(1), 63-82.
- Mason, J. (2009). *Qualitative Researching*. London: SAGE Publications Ltd.
- Merkens, H. (2004). Selection Procedures, Sampling, Case Construction. I U. Flick, E.V. Kardoff och I. Steinke (Red.), *A Companion to Qualitative Research* (s. 165-171). London: SAGE Publications Ltd.
- Muncie, J., Talbot, D. & Walters, R. (2010). *Crime - Local and Global*. Cullompton: Willan Publishing.



- O'Brien, M. (2008). *A Crisis of Waste? Understanding the Rubbish Society*. New York: Routledge.
- Paternoster, R. & Simpson, S. (1996). Sanction Threats and Appeals to Morality: Testing a Rational Choice Model of Corporate Crime. *Law & Society Review*, 30(3), 549-583.
- Pratt, T., C., Cullen, F., T., Blevins, K., R., Daigle, L., E. & Madensen, T., D. (2009). The Empirical Status of Deterrence Theory: A Meta-Analysis. I F. T. Cullen, J. P. Wright och K. R. Blevins (Red.), *Taking Stock: The Status of Criminological Theory* (s. 367-396). New Brunswick: Transaction Publishers.
- Ruggiero, V. (1996). *Organized and Corporate Crime in Europe - Offers that Can't Be Refused*. Suffolk: Ipswich Book Company.
- Ruggiero, V. (2007). It's the economy, stupid! Classifying power crimes. *International Journal of the Sociology of Law*, 35(4), 163-177.
- Ruggiero, V. & South, N. (2010). Green Criminology and Dirty Collar Crime. *Critical Criminology*, 18(4), 251-262.
- Schoepfer, A., Carmichael, S. & Leeper Piquero, N. (2007). Do perceptions of punishment vary between white-collar and street crimes? *Journal of Criminal Justice*, 35(2), 151-163.
- Shearing, C. & Johnston, L. (2005). Justice in the Risk Society. *Australian & New Zealand Journal of Criminology*, 38(1), 25-38.
- Simon, D.R. (2000). Corporate Environmental Crimes and Social Inequality: New Directions for Environmental Justice Research. *American Behavioral Scientist*, 43(4), 633-645.
- Simpson, S., S., Gibbs, C., Rorie, M., Slocum, L., A., Cohen, M., S. & Vandenberg, M. (2013). Criminology: an Empirical Assessment of Corporate Environmental Crime-Control Strategies. *The Journal of Criminal Law & Criminology*, 103(1), 231-278.
- Stafford, M., C. & Warr, M. (1993). A Reconceptualization of General and Specific Deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30(2), 123-135.
- Sutherland, E.H. (1940). White-Collar Criminality. *American Sociological Review*, 5(1), 1-12.
- Sutherland, E.H. (1945). Is "White Collar Crime" Crime? *American Sociological Review*, 10(2), 132-139.

- Szasz, A. & Meuser, M. (1997). Environmental Inequalities: Literature review and Proposals for New Directions in Research and Theory. *Current Sociology*, 45(3), 99-120.
- Thomas, J.K. & Fannin, D. (2011). The Transboundary Trade of Hazardous Wastes 2000-2006. *Environmental Justice*, 4(1), 55-62.
- Tolba, M. K. (1990). The global agenda and the hazardous wastes challenge. *Marine Policy*, 14(3), 205-209.
- Vetenskapsrådet. (2009). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. Hämtad 2014-03-02 från <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf>.
- Vold, G., B., Bernard, T., J. & Snipes, J., B. (2002). *Theoretical Criminology*. Oxford: Oxford University Press.
- White, R. (2009). Researching Transnational Environmental Harm: Toward an Eco-Global Criminology. *International Journal of Comparative and applied Criminal Justice*, 33(2), 229-248.
- White, R. (2012). *Crimes Against Nature - environmental criminology and ecological justice*. London: Routledge.
- Wright, B., R., E., Caspi, A., Moffitt, T., E. & Paternoster, R. (2004). Does the Perceived Risk of Punishment Deter Criminally Prone Individuals? Rational-Choice, Self-Control and Crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 41(2), 180-213.

## Rapporter

- Baker, E., Bournay, E., Harayama, A., Rekecewicz, P., Catelin, M., Dawe, N. & Simonett, O. (2004). *Vital Waste Graphics*. Hämtad 2014-02-03 från <http://www.grida.no/publications/vg/waste/>. Rapport publicerad av *Basel Convention Secretariat* i samarbete med *Division of Environmental Conventions (DEC) of UNEP*, *Grid-Arendal* och *Division of Early Warning Assessment-Europe of UNEP*.
- Bournay, E., Hederlein, C., Bovet, P., Rekecewicz, P., Rizzolio, D., Kluser, S., Marin, C. & Dawie, N. (2006). *Vital Waste Graphics 2*. Hämtad 2014-02-03 från <http://www.grida.no/publications/vg/waste2/>. Rapport publicerad av *Basel Convention Secretariat* i samarbete med *Division of Environmental Conventions (DEC) of UNEP*, *Grid-Arendal* och *Division of Early Warning Assessment-Europe of UNEP*.

- Brå (Brottsförebyggande rådet). (2002). *Miljöstraffrätt i praktiken - En studie av rättstillämpningen*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Brå. (2006). *Är vi bra på miljöbrott? En snabbanalys*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Länsstyrelsen. (2011). *Gränsöverskridande Avfallstransporter - Förslag till koncentration av länsstyrelsernas tillsynsansvar, regeringsuppdrag 2011*. Hämtad 2014-03-10 från <http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2011/2011-64.pdf>.
- Naturvårdsverket. (2010). *Transport av avfall över gränserna. En utvärdering av brister, svårigheter och förutsättningar i den operativa tillsynen*. Hämtad 2014-02-15 från <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/978-91-620-6347-4.pdf>.
- Naturvårdsverket. (2012a). *Handlingsplan för tillsyn över gränsöverskridande avfallstransporter*. Hämtad 2014-01-23 från <http://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/vagledning/avfall/grot/handlingsplan/Handlingsplan-tillsyn-avfallstransporter.pdf>.
- Naturvårdsverket. (2012b). *Roller och ansvar mellan myndigheter vid gränsöverskridande avfallstransport - Export från EU*. Bilaga 1 från 2012-12-01. Hämtad 2014-01-23 från <http://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/vagledning/avfall/grot/handlingsplan/handlingsplan-roller-avfallstransporter.pdf>.
- Rikspolisstyrelsen & Åklagarmyndigheten. (2010). *Strategier mot miljöbrott. Ett samarbete mellan Rikspolisstyrelsen och Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål*. Stockholm: RPS tryckeri.
- Tullverket. (2011). *Lägesbild organiserad brottslighet 2011*. Hämtad 2014-02-20 från [http://tullverket.se/download/18.45dbd5ef12f7322ec598000207/1371032641173/Lagesbild\\_Organiserad\\_brottslighet\\_2011.pdf](http://tullverket.se/download/18.45dbd5ef12f7322ec598000207/1371032641173/Lagesbild_Organiserad_brottslighet_2011.pdf).
- Tullverket. (2013). *Verksamhetsplan 2014*. Diarienummer: STY-2013-452. Hämtad 2014-02-20 från <http://tullverket.se/download/18.e0158eb140f9d5442d3233/1393589497082/Tullverkets-verksamhetsplan-2014.pdf>.
- Zoi Environment Network & GRID-Arendal. (2012). *Vital Waste Graphics 3*. Hämtad 2014-02-03 från <http://www.grida.no/publications/vg/waste3/>.

Rapport publicerad av *Basel Convention Secretariat* i samarbete med *Zoi Environment Network* och *Grid-Arendal of the UNEP*.

### **Lagar och förordningar**

EG (2009). *EG-förordning nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet* (2009). Hämtad 2014-02-03 från <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:286:0001:0030:SV:PDF>.

EG (2006). *EG-förordning nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall* (2006). Hämtad 2014-02-03 från <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:190:0001:0098:SV:PDF> .

MB (1998). *Miljöbalken* (1998:808). Hämtad 2014-02-03 från [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/\\_sfs-1998-808/#K29](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/_sfs-1998-808/#K29).

SL (2000). *Smugglingslagen* (2000:1225). Hämtad 2014-02-05 från [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Lag-20001225-om-straft-for-\\_sfs-2000-1225/](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Lag-20001225-om-straft-for-_sfs-2000-1225/).

## **Bilaga 1: Introduktionsbrevet som skickades till respektive respondent före vår inbokade intervju.**

Hej (*namnet på respondenten*),

Tänkte bara höra av mig inför (*dagen för den inbokade intervjun*) med lite information. Som du redan vet är jag intresserad av illegala gränsöverskridande avfallstransporter. Lite mer specifikt kommer jag att ställa frågor kring din uppfattning som tjänsteman angående ämnen såsom omfattningen av problemet, hur ni i stora drag arbetar med detta, skadeverkningar, orsakssamband och ansvarsfaktorn.

I enlighet med de etiska riktlinjer som vetenskapsrådet utformat är din medverkan helt frivillig och du får självklart avbryta intervjun när som helst. Du har även möjlighet att avböja att svara på någon fråga om du så skulle vilja. Vårt samtal kommer inte att delas med någon annan och du kommer att förbli anonym om du så önskar. Det jag möjligtvis kommer att ange i texten är att jag talat med någon på (*namnet på institutionen, myndigheten eller organisationen*). Om du inte har något emot det skulle jag väldigt gärna vilja spela in intervjun för att underlätta min senare analys. Som jag nämnde ovan kommer detta material endast att användas av mig i syftet för min forskning.

Jag ser väldigt mycket fram emot (*dagen för intervjun*). Om du har några frågor både innan eller efter vårt samtal får du gärna höra av dig, antingen via mail eller telefon: 0736-573291. Annars så ses vi på (*tid och datum för intervjun*).

Mvh Sofia Nyberg  
Göteborgs Universitet

## **Bilaga 2: Intervjuguiden**

*Hej, och tack för att du har tagit dig tid att prata med mig en stund. Som jag förklarat tidigare är din medverkan så klart helt frivillig och skulle du vilja avbryta samtalet/intervjun när som helst går det självklart hur bra som helst. Detsamma gäller om det kommer någon fråga du inte skulle vilja svara på. Skulle det vara ok om jag spelar in vårt samtal? Denna inspelning skulle endast finnas tillgänglig för mig under min analys och jag kommer inte att nämna dig vid namn i studien. Om du så önskar kommer jag att hålla din medverkan helt anonym dock kommer jag att nämna att jag talat med någon som arbetar för denna instans. Har du några frågor nu i början? Annars kör vi igång.*

### **Inledande frågor**

- Hur länge har Du jobbat här på ...?
- Hur kommer det sig att Du började arbeta här?
- Vad är Din drivkraft med detta arbete?

### **Beskrivning av Fenomenet/Problemet**

- Hur skulle du beskriva problemet gränsöverskridande avfallstransport?
- Hur ser ett typiskt fall/ärende/vanlig dag ut och hur arbetar Du/Ni med det?
- Vad är Din roll i arbetet med detta problem/brott? Vilka är Dina huvudsakliga arbetsuppgifter?

### **Omfattning av Problemet**

- Hur stort är problemet idag?
- Är det ett lätt-jobbat problem?
  - \*Varför/Varför inte?
- Tror Du att det finns någon lösning?
  - \* Ja: I så fall hur skulle den se ut?
  - \* Nej: Varför tror du inte det finns någon lösning?
- På vilket sätt kan Du arbeta för att hantera den typen av problem?

### **Skadeverkningar**

- Hur stora är skadeverkningarna av denna industrin/marknaden? (Både den legala och den illegala)
- Vad skulle Du säga är den största/värsta konsekvensen av denna industri/handel?
- Vem eller vilka anser du är de som drabbas hårdast/är de största offren för detta problem?
- Vad skulle vi kunna göra för att hjälpa dem i deras situation?

### **Ansvarsfaktorn**

- Tycker Du att det finns någon/några som huvudsakligen bär på ansvaret för hur det blivit?
- Vem eller vilka anser Du borde bära ansvaret för hur det är?

- Vad tycker Du om den nuvarande ansvarsfördelningen?
- Vad anser Du om lagen och de nuvarande straffen?
- Kan man tänka sig att Din organisation kan förändras på något sätt eller ligger ansvaret/ problemlösningen någon annanstans?
- Vad är Din uppfattning om bevisbördan som vi har idag?

### **Orsakssamband**

- Varför tror Du att vi hamnat i denna situationen som vi är i idag?
- Vad är det för orsaker som ligger bakom?
- Vilka anledningar skulle Du se som legitima för denna typ av verksamhet?

### **Avslutande frågor**

*Nu känner jag mig väldigt nöjd och klar med mina frågor. Vi har ju pratat om... (referera tillbaka huvudpunkterna i samtalet till respondenten).*

- Är det något jag missat eller något Du känner att vi glömt att prata om?

*Då vill jag än en gång tacka så jätte mycket för din tid och medverkan. Skulle det vara ok om jag kontaktade dig igen om jag skulle komma på något jag missat?*

*Om du skulle komma på några frågor angående ämnet eller studien tveka inte att kontakta mig. Jag skickar självklart en kopia av rapporten när den är färdigställt om du är intresserad?*

*På återseende!*