



ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, miljödomstolen, deldom 2008-01-10 i mål nr M 1865-07, se bilaga A

KLAGANDE OCH MOTPART

Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm

KLAGANDE OCH MOTPART

Scania CV AB (publ), 556084-0976, 151 87 Södertälje

Ombud: Advokaten S.Å.W-S.

SAKEN

Ansökan om tillstånd till verksamheten i bolagets anläggningar inom kvarteren Vagnmakaren, Bilbyggaren och Lastbilen i Södertälje

MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Miljööverdomstolen ändrar miljödomstolens dom endast på följande sätt.

1. Följande nya villkor införs.

14. Bolaget ska årligen tillsammans med miljörapporten ge in en energihushållningsplan till tillsynsmyndigheten. I planen ska redovisas planerade energihushållningsåtgärder samt resultatet av genomförda åtgärder.

2. Under rubriken "Kontrollprogram" upphävs den första strecksatsen som gäller redovisning av energianvändning m.m.

3. Under rubriken Delegation införs följande nya punkt.

- D8. Åtgärder beträffande energihushållning
-

YRKANDEN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Naturvårdsverket har yrkat följande.

1. Frågan om villkor för *energiushållning* ska skjutas upp under en prøvotid.

Under prøvotiden ska Scania CV AB

- A. kartlägga energianvändningen och energiförsörjningen (energikällor) i verksamhetens tillverknings- och hjälpsystem och
- B. utreda möjligheterna till energieffektiviseringar genom
 - a. samverkan mellan olika tillverknings- och hjälpprocesser (t.ex. ventilation, lokaluppvärmning, kylning, belysning, tryckluft, annan energiförsörjning, avfallshantering och reningsprocesser),
 - b. internt utnyttjande av spillvärme och värmelagring,
 - c. byte till energikälla baserad på förnyelsebara resurser samt
 - d. laststyrning (anpassa energianvändning i tid för att kapa effekttoppar i kraftnätet), också med hjälp av värmelagring

Av utredningen ska framgå vilka åtgärder som är tekniskt möjliga att genomföra, energihushållningspotentialen i och kostnaderna för sådana åtgärder samt vilka åtgärder som bolaget är berett att vidta och motiveringen till varför det enligt bolaget är orimligt enligt 2 kap. 7 § miljöbalken att vidta övriga redovisade åtgärder.

Energikartläggning och identifiering av åtgärder ska göras på sätt som beskrivs i Energimyndighetens handbok för kartläggning och analys av energi och gälla alla energislag. Beräkning av kostnader för åtgärder ska göras med utgångspunkt från en jämförelse mellan kostnader för genomförd åtgärd och ej genomförd åtgärd. Beräkning av kostnader ska baseras på åtminstone följande ingångsparametrar: investeringskostnad fördelad på teknisk livslängd, drifts- och underhållskostnader, energikostnader och miljökostnad (kostnad för bortskaffande eller andra miljörelaterade kostnader). Underlag i fråga om energipriser, kalkylparametrar och ev. restvärde på anläggningar m.m. ska redovisas. Bolaget ska även redovisa miljöeffekter och miljökonsekvenser av utsläppsreduktioner kopplat till energieffektivisering.

Utredningen med förslag på slutliga villkor ska redovisas till miljödomstolen senast den 31 december 2009.

2. Följande villkor ska föreskrivas beträffande *transporter*.

Från och med den 1 januari 2010 ska minst 90 % av transportererna med tunga fordon av råvaror och produkter till och från bolagets anläggningar ske med fordon som uppfyller avgaskraven enligt Miljöklass 2005 i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Nämnade krav ska gälla inom de vägavsnitt som avgränsas av bolagets anläggningar och europaväg E4, mellan trafikplats Södertälje Syd och trafikplats Saltskog, trafikplats Saltskog och Moraberg, europaväg E20 mellan trafikplats Saltskog och Tvetavägen. Undantag kan ges från villkoret om avgaskrav på godstransporter till och från bolagets anläggningar, under förutsättning att bolaget med andra åtgärder (t ex en ökad an-

del transporter på järnväg eller med båt) åstadkommer samma minskning av utsläppen av PM₁₀ och kväveoxider inom det område som anges i villkoret.

3. Frågan om eventuellt ytterligare villkor för *transporter* ska skjutas upp under en provotid. Under provotiden ska bolaget utreda

- a. åtgärder för att minska utsläppen av PM₁₀ och kväveoxider från bolagets lastbilstransporter inom det område där bolagets andel av lastbilstransporter uppgår till minst 1 % av det totala antalet lastbilstransporter och
- b. möjligheterna att minska andelen lastbilstransporter och öka andelen transporter med tåg och båt.

Utredningen, med förslag på slutliga villkor, ska redovisas till miljödomstolen med förslag på slutliga villkor senast den 31 december 2009.

Scania CV AB, bolaget, har yrkat att villkor 5 om *utsläpp av luktande ämnen* ska ändras till följande.

5. Utsläpp av luktande ämnen ska inkapslas och avventileras på sådant sätt olägenheter i omgivningen undviks. Om olägenheter i omgivningen ändå uppstår ska bolaget, efter samråd med tillsynsmyndigheten, vidta lämpliga åtgärder för att undvika fortsatt olägenhet.

Bolaget har bestritt Naturvårdsverkets yrkanden.

PARTERNAS UTVECKLING AV TALAN SAMT YTTRANDEN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Naturvårdsverket och bolaget har utvecklat sin talan enligt vad som redovisas nedan. Länsstyrelsen i Stockholms län och Miljökontoret i Södertälje kommun har yttrat sig i målet. Miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling.

Energihushållning

Naturvårdsverket

Kostnaderna för att genomföra energihushållande åtgärder beror av flera olika faktorer såsom investeringskostnader, investeringens livslängd och kalkylränta. Kalkylerna blir delvis olika om man har ett företagsekonomiskt eller ett samhällsekonomiskt perspektiv. Hänsynskraven i miljöbalken är längre gående än de rent företagsekonomiska kraven.

Det saknas ett samlat underlag för att göra en avvägning enligt 2 kap. miljöbalken med avseende på kunskapskravet, bästa möjliga teknik, hushållning med naturresurser och energi samt kostnader för skäligen skyddsåtgärder. Naturvårdsverket har därför yrkat på en provotid. Domstolen ska få möjlighet att fatta beslut om bästa möjliga teknik utifrån miljöbalkens kravnivå för respektive åtgärd; inte enbart de åtgärder som bolaget anser rimliga utifrån ett företagsekonomiskt perspektiv.

Det krävs då att bolaget redovisar vilka åtgärder som är tekniskt möjliga att vidta, vilken hushållningspotential sådana åtgärder har och vad dessa åtgärder kostar att genomföra. Vidare bör bolaget motivera varför det är orimligt att vidta de åtgärder som bolaget inte avser att genomföra.

I Miljööverdomstolens dom rörande Swedish Tissue AB (dom 2007-12-18 i mål M 1352-07) påpekar domstolen att hushållning med energi är så väsentlig i den aktuella prövningen att en koppling av åtagandena till det s.k. allmänna villkoret inte är tillräcklig. Domstolen anger att energihushållning är en central fråga av betydelse för verksamhetens tillåtlighet, och att energihushållningen därför bör regleras i ett särskilt villkor för tillstånd till verksamheten.

Naturvårdsverket anser att bolagets verksamhet är av en sådan omfattning ur ett energiperspektiv att en systematisk genomgång av tekniskt möjliga åtgärder för energihushållning är nödvändig för att uppfylla miljöbalkens krav. Den omständigheten att verksamheten inte klassas som energiintensiv enligt Energimyndighetens kriterier medför inte i sig att energiförbrukningen är av sådan begränsad omfattning att det skulle vara orimligt att ställa krav på energieffektiviseringar/energibesparingar.

Det är viktigt att framhålla att det är tillståndsmyndigheten som ytterst avgör i vilken mån en verksamhet lever upp till miljöbalkens krav och vilka villkor som är rimliga att ställa på verksamheten. Verksamhetsutövarens ansvar ligger på att ta fram det underlag som krävs för att tillståndsmyndigheten ska kunna göra denna bedömning.

Eventuella energivillkor syftar till att säkerställa att bolaget uppfyller vissa grundläggande krav på energihushållning och utgör inget hinder för bolagets arbete med fortsatta förbättringar. De eventuella energivillkor som fastställs torde dessutom kunna omprövas om bolaget förändrar sin verksamhet.

Bolaget

Bolagets verksamhet utgör inte en energiintensiv industri enligt Statens Energimyndighets kriterier.

Bolaget arbetar med energifrågor genom analyser och åtgärdsprogram med ett arbetsätt som är likartat det som gäller inom programmet för energieffektivisering (PFE) och som bygger på ständiga förbättringar och uppföljning. Arbetssättet har varit framgångsrikt och inneburit en energibesparing med cirka 35 % per producerad enhet sedan 1996. Bolaget har för avsikt och önskar att fortsätta bedriva arbetet på det sätt som redovisats.

En domstolsprövning bara kan omfatta försiktighetsmått som vid en bedömning vid det aktuella tillfället är möjliga att genomföra och som inte bedöms vara orimliga. Bolaget vill i stället införa energihushållande åtgärder vid rätt tillfälle, t.ex. med hänsyn till löpande omställningar eller framtida processförändringar. Bolaget understryker vikten av att arbetet med energibesparing bedrivs systematiskt och genom ständiga förbättringar. Frågan om energibesparing hanteras bäst som en tillsynsfråga.

Naturvårdsverkets detaljerade utredningskrav måste antas syfta till att miljödomstolen senare ska bedöma och eventuellt föreskriva vilka energibesparande åtgärder det är

rimligt att kräva att bolaget vidtar. Därmed undervärderar Naturvårdsverket nyttan med det som borde vara ett mål för allt miljöarbete - nämligen de insatser som utförs på eget initiativ av företag och som bolaget uppenbarligen gjort med goda resultat. Naturvårdsverket överskattar också vinsten av att "en gång för alla" fastställa vilka åtgärder som är rimliga. En prövning av verksamheten vid ett givet tillfälle kan knappast medföra att längre gående åtgärder föreskrivs än vad som kan föreläggas av tillsynsmyndigheten inom ramen för tillsynen med det förfarande som fastställts i den aktuella domen. Med detta förfarande kan man även i framtiden föreskriva om rimliga skyddsåtgärder, vilket knappast skulle vara möjligt om frågan avgjordes redan i domen.

Naturvårdsverket har hänvisat till Miljööverdomstolens dom avseende Swedish Tissue AB (dom 2007-12-18 i mål M 1352-07), där domstolen uttalade att det fanns skäl att föreskriva ett särskilt villkor. Det går inte att tolka domstolens bedömning i det fallet som att det alltid ska föreskrivas villkor avseende energi. Tvärtom är förhållandena i det enskilda fallet avgörande. I fallet avseende Swedish Tissue rörde det sig om en energiintensiv processindustri där det finns referensdata för bästa tillgängliga teknik (BREF).

Det finns en naturlig ekonomisk drivkraft då energikostnaderna utgör en väsentlig del av kostnaden för verksamheten. Denna omständighet utnyttjas av statsmakten genom de olika ekonomiska styrmedlen så som energiskatter, koldioxidskatter, utsläppsrätter och gröna certifikat vilka utnyttjas för att påskynda arbetet med energihushållning och styra förbrukarnas beteenden. Sådana övergripande styrmedel kommer även i framtiden att ha stor betydelse för prioriteringen mellan olika åtgärder.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen delar Naturvårdsverkets uppfattning att frågan om villkor för energihushållning bör skjutas upp under en provotid och att bolaget bör åläggas att genomföra vissa utredningar under provotiden.

Miljökontoret

Bolagets redovisningar och förslag till villkor för energihushållning är tillräckliga. Naturvårdsverkets yrkanden bör avslås.

Transporter

Naturvårdsverket

Volvo Lastvagnar AB i Umeå har i ett samrådsunderlag angett följande målsättningar för transporter vad gäller avgaskrav för de lastbilar som utför transporter.

År	Avgasreningsnivå
2008	Euro 3
2010	Euro 4
2013	Euro 5

Volvo Personvagnar AB har i en dom från Miljööverdomstolen (dom 2008-02-26 i mål M 10242-06) åtagit sig och fått ett liknande villkor fastställt. Denna kravnivå bör anses som bästa möjliga teknik vad gäller avgaskrav för användning lastbilar för transporter inom bolagets närområde. Det är lämpligt att detta fastställs som villkor.

Verket har svårt att se varför bolaget skulle sakna möjlighet att påverka och styra de produktionsrelaterade transporter via exempelvis avtal. Bolaget har inte närmare redovisat varför det inte skulle vara möjligt att skaffa sig sådan rådighet.

När det gäller effekten av det yrkade villkoret är utsläpp av partiklar från lastbilar med Euro 4 -motorer väsentligt mindre jämfört med lastbilar med Euro 3-motorer. Enligt Vägverket (www.vv.se) gäller följande avgaskrav för fordon inom EU:

	NO _x g/kWh	Partiklar g/kWh
Euro 3	5,0	0,10
Euro 4	3,5	0,02
Euro 5	2,0	0,02

Miljökvalitetsnormen för PM₁₀ överskrids på E4 inom Södertälje och angränsande kommuner samt på ett antal vägavsnitt i centrala Södertälje. Det saknas uppgifter om verksamhetens påverkan på luftkvaliteten och bidrag till överskridande eller risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för PM₁₀ i verksamhetens närområde.

Bolaget har redovisat att transporter av råvaror och produkter till och från bolagets anläggningar sker med lastbil med undantag för 5 % som sker med järnväg. Verket kan konstatera att verksamheten i Södertälje är väl lokaliserad med avseende på tillgång och närhet till hamn för båttransporter och infrastruktur för järnvägstransporter.

Naturvårdsverket anser att bolaget inte använder sig av bästa möjliga teknik med avseende på miljöpåverkan från bolagets transporter. Den låga andelen transporter som sker med andra transportmedel än lastbil påverkar i mycket hög grad bolagets möjligheter att begränsa påverkan på den lokala luftkvaliteten och bidrar genom detta till att miljökvalitetsnormen överskrids på ovan angivna vägsträckor.

Verket har tidigare räknat på ökningen av verksamhetens transporter utgående från den generella produktionsökningen. I dessa beräkningar jämfördes tidigare tillståndsgiven produktion (60 000 fordon) med sökt verksamhet (90 000 fordon), vilket gav en ökning av transporter med ca 50 %. Ökningen av verksamheten och därmed transporter ska i stället baseras på uppgifter om faktisk produktion som angivits till 44 000 fordon för år 2004. Följaktligen blir ökningen ca 100 %. Detta medför att bolagets andel av den tunga trafiken blir betydligt högre än tidigare redovisade uppgifter.

Bolaget har angett antalet tunga transporter till och från bolagets anläggningar och hur stor andel dessa utgör av det totala antalet tunga transporter i tre mätpunkter på väg E4/E20 nära bolagets anläggningar. Naturvårdsverket anser att närområdet kan anses vara det område där bolagets andel av lastbilstransporter uppgår till minst 1 % (jämför med Volvo Personvagnar AB i Göteborg där andelen lastbilstransporter i anläggningens närhet var 0,8 - 5 %). Detta stämmer överens med Högsta domstolens avgörande, NJA 2004 s. 421, där domstolen fann att transporter bör kunna regleras såsom följdföretag om de befinner sig inom ett närområde av huvudverksamheten, så att störningarna de orsakar inte är försumbara jämfört med annan trafik i området. Högsta

domstolen påpekar även att störningarna från transporter till och från anläggningen ska vara av sådan omfattning att särskild villkorsreglering är påkallad.

Bolaget bör utreda vilka vägsträckningar detta skulle gälla. Väg E4 är i detta avseende speciellt intressant då miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ överskrids från Södertälje kommun till Upplands Väsby kommun norr om Stockholm.

I förslaget till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ i Stockholms län och för att minska spridningen av grova partiklar anges minskad andel tung trafik som en åtgärd. Vidare nämns att ultrafina partiklar (mindre än 0,1 mikrometer i diameter) kan reduceras genom bl.a. förbättringar i emissionsegenskaperna i fordonsparken och mindre andel tung trafik. I samma förslag nämns att det ur hälsosynpunkt är av stor vikt att åtgärder sätts in för att reducera de ultrafina partiklarna.

Statens Institut för kommunikationsanalys (SIKA) har i en rapport (SIKA PM 2005:16, sid 13) beräknat de lokala kostnaderna (2001 års prisnivå) för utsläpp av partiklar upp till 9 500 kr/kg för Stockholms innerstad, vilket är jämförbart i detta fall då det gäller vägavsnitt där miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ överskrids.

Bolaget har angett att utsläppet av partiklar från externa transporter kan beräknas till 60 kg/år om man antar att närområdet utgörs av en radie av 5 km från bolagets anläggningar. Närområdet kan dock vara betydligt större än så om det bestäms på det sätt som verket angett ovan. Totalmängden partiklar som släpps ut i närområdet från bolagets transporter är mindre intressant jämfört med påverkan på luftkvaliteten. Minskade utsläpp av partiklar och då särskilt ultrafina partiklar från förbränningsmotorer och lokala transporter med tunga lastbilar har en betydelse för luftkvaliteten och bidrar därigenom till minskad hälsopåverkan kopplat till utsläpp av partiklar.

En prövotid för eventuellt ytterligare villkor om transporter är motiverad främst med hänsyn till att miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ har överskridits och riskerar att överskridas på vägar/vägavsnitt i nära anslutning till bolagets anläggningar, att den produktionsökning som ansökan avser kan förväntas öka antalet transporter väsentligt från dagens nivå, samt att bolagets transporter nästan uteslutande sker på väg.

Bolaget

Bolaget har redovisat transportfrågorna såväl inom koncernen som i det globala transportsystem i vilket anläggningarna i Södertälje utgör en del. Av framställningen framgår att bolagets transporter årligen kostar cirka 1,5 miljarder kronor och att transporterna enbart i Europa förbrukar 30 000 m³ dieseloilja.

Av de tunga transporterna till och från anläggningarna i Södertälje (externa transporter) utgörs mer än 95 % av lastbilstransporter. Antalet tunga transporter motsvarade cirka 730 fordonsrörelser per dygn vid en mätning 2004. Av dessa förklaras 1/3 av interna transporter mellan de olika fabriksenheterna i Södertälje. Av de återstående, externa, transporterna utgör hälften transporter för entreprenörer m.m. och resten, cirka 230, av de produktionsrelaterade transporter som nu är föremål för prövning. Bränsleförbrukningen inom 5 km ("närområdet") bedöms till 200 m³ per år varav hälften förbrukas för transport av gods och produkter.

Bolagets arbete syftar i första hand till att minska behovet av transporter globalt genom bättre logistik och ökade fyllnadsgrader i fordonen. Detta arbete har lett till att transportarbetet i koncernen minskat med cirka 20 % enbart under de senaste fyra åren.

För en provotid förutsätts att det föreligger ett verkligt behov av att skjuta upp frågan. Enligt Högsta domstolen, NJA 2004 s. 421, får inte ett förordnande om provotid vara så allmänt hållet att behovet av och förutsättningarna för ett villkor eller provotidsförordnande inte alls låter sig bedömas.

Naturvårdsverkets slutsats avseende Högsta domstolens dom att 1 % av det totala antalet tunga transporter automatiskt kan tolkas som att störningarna av dessa transporter inte är försumbara jämfört med övriga tunga transporter är allt för långtgående. Det krävs att de aktuella transporterna faktiskt ska medföra en inte försumbar störning för att de tunga transporterna ska kunna regleras i tillståndsprövningen. Bolaget saknar dessutom faktiska möjligheter att säkerställa att kunder, underleverantörer och anlidade transportörer väljer viss väg för transporterna varför det också saknas förutsättningar att föreskriva något villkor.

Transporterna avser till stor del gods från olika underleverantörer och transporter av färdiga produkter till olika kunder och monteringsorter. Av de externa transporterna utgör cirka hälften sådana som har direkt anknytning till produktionen. Många underleverantörer, liksom alla övriga monteringsfabriker finns i andra länder, även utanför EU. De faktiska möjligheterna att påverka valet av exempelvis fordon eller transportslag för de produktionsrelaterade transporterna är således mycket begränsade.

Vad beträffar transportvägar och transportslag är bolaget hänvisat till den infrastruktur som tillhandahålls i såväl Södertälje som till och från de orter där transporterna sker. De vägar som finns i anläggningens omgivning har tillkommit för att säkerställa att transporterna till och från anläggningen kan ansluta till de stora trafiklederna, framför allt E4 och E20 som löper genom och i anslutning till fabriksområdet. Bolaget är därmed synnerligen vällokaliserat i förhållande till europavägarna.

Det kan rimligen aldrig bli aktuellt att föreskriva villkor avseende val av transportslag då bolaget inte råder över de olika transportslag som krävs för olika destinationer och mottagare/leverantörer.

Det saknas skäl att föreskriva strängare krav på bolagets transporter i det närområde som Högsta domstolen definierat än vad som följer av de krav som kommer att ställas nationellt på hela transportsektorn.

Vad avser miljö kvalitetsnormer för kväveoxider överskrider dessa inte alls i närheten av Södertälje och Naturvårdsverket har inte heller hänvisat specifikt till dessa. Det villkor som avser Volvo Personvagnars verksamhet i Göteborg och anläggningens närområde avser överskridna miljö kvalitetsnormer för kväveoxider. Det är också för kväveoxiderna som motorprestandan har någon reell betydelse för omgivningshalterna.

Miljö kvalitetsnormerna för PM₁₀ överskrider inte i fabriken närområde, bortsett från några trafikplatser i centrum av Södertälje. Däremot överskrider miljö kvalitetsnormen för PM₁₀, liksom för kväveoxider, i Stockholm. För PM₁₀ följer ett stråk med över-

skridanden E4/E20 från Stockholm till en punkt norr om Södertälje men fortfarande utanför den nordligaste punkt som anges som begräsning i det yrkade villkoret. Miljö-kvalitetsnormerna överskrids inte inom det område som omfattas av Naturvårdsverkets villkorsförslag.

Emellertid orsakas de för höga halterna av PM₁₀ knappast alls av partiklar från motorerna. I stället orsakas de av vägdamm. Episoder med överskridanden av miljö-kvalitetsnormen är nästan alltid knutna till den tidiga våren när det är barmark, det finns kvar rester från vinterns halkbekämpning och bilarna fortfarande har dubbdäck. Detta framgår också tydligt av det åtgärdsprogram för PM₁₀ som gäller för Stockholms län och som inte innehåller några särskilda krav på motorprestanda.

Utsläppen från dieselmotorer regleras genom de värden som fastställts inom EU och implementerats i Sverige genom lagen (2001:1080) om avgasrening och fordonsbränslen. Dessa krav gäller nya motorfordon som ska registreras, bland annat innebär de att alla nya tunga fordon ska uppfylla kraven enligt Euro 4 (Miljöklass 2005) senast den 1 oktober 2006. Naturvårdsverket yrkar nu att bolaget för en begränsad del av sina transporter (90 % av transportererna av råvaror och produkter, dvs cirka 45 % av de externa transportererna), inom ett avgränsat område senast 2010 ska använda fordon som uppfyller avgaskraven enligt Euro 4.

Tillgången till Euro 4 motorer kommer att vara en begränsande faktor. Att prioritera användningen av dessa till närområdet till bolagets anläggning i Södertälje kan knappast motiveras. Redan idag används fordon med Euro 4- och Euro 5-motorer och denna andel kommer naturligtvis att öka ända tills alla fordon med ursprung i EU är försedda med sådana motorer.

Utsläppet av PM₁₀ från de externa transportererna kan beräknas till cirka 60 kg/år i närområdet, varav hälften från de transporter som omfattas av Naturvårdsverkets villkorsförslag. Dessa utsläpp minskar successivt allt eftersom lastbilarna byt ut. I förhållande till utsläppen av PM₁₀ från motorprovningen inom området och tillverkningsprocesserna är dessa utsläpp av helt underordnad betydelse.

Naturvårdsverket anger att samhällskostnaderna för stoftutsläpp uppgår till 9 500 kr/kg stoft för Stockholms innerstad. Naturvårdsverkets förslag innebär en minskning av stoftutsläppet i närområdet med ca 20 kg per år, vilket multiplicerat med Naturvårdsverkets angivna kostnad skulle motivera en åtgärd om 200 000 kr under några år. För denna summa kan inte ens en lastbil inköpas.

Ett alternativ för att skapa mer rådighet över transportererna till fabriksområdet utan att inverka på förutsättningarna att minska transportererna totalt sett skulle kunna vara att uppföra en omlastningsstation utanför anläggningens närområde. Kostnaden för att uppföra en sådan är uppenbart orimlig enbart för att minska utsläppen av kväveoxider med något enstaka ton och av partiklar med ett 20-tal kg.

Bolaget uppfattar att Naturvårdsverkets huvudsyfte inte är att minska utsläppet av kväveoxider och PM₁₀ i närområdet utan att indirekt reglera transportsektorn. Högsta domstolen har tydligt uttalat att den individuella tillståndsprövningen inte får utgöra en indirekt reglering av transportsektorn.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att tunga transporter till/från bolaget bör regleras på motsvarande sätt som för verksamheter med liknande transportsituation. Om Miljööverdomstolen finner att bolagets transportsituation i huvudsak överensstämmer med den vid Volvo Lastvagnar i Umeå bör de tunga transportererna regleras på motsvarande sätt som gjorts där.

Miljökontoret

Bolagets redovisningar beträffande transporter är tillräckliga. Naturvårdsverkets yrkanden bör avslås.

Utsläpp av luktande ämnen

Bolaget

Bolaget anser att villkorets formulering gör att om lukt uppstår i omgivningen kan bolaget åtalsanmälas för att inte ha uppfyllt villkoret, vilket sannolikt inte varit miljödomstolens mening.

Miljödomstolen har i domskälen angivit att det kan vara svårt att visa om ett sådant villkor är uppfyllt eller inte. Bolaget delar denna uppfattning och menar att det är en allvarlig brist eftersom det inte blir möjligt att på förhand avgöra vad som krävs av bolaget för att villkoret ska vara uppfyllt. Var gränsen går mellan enstaka tillfällen när lukt kan förnimmas och när en olägenhet uppkommer är en försvårande fråga vid tolkningen. Det kan heller inte ha varit miljödomstolens uppfattning att lukt aldrig får förekomma. Bolaget har i miljökonsekvensbeskrivningen tydligt angivit att tillfällen med lukt inte kan uteslutas vare sig vid nuvarande eller framtida verksamhet. Detsamma gäller i bolagets bemötande av yttrandena i målet. Miljödomstolen har således inte haft för avsikt att förbjuda lukt i omgivningen.

Villkoret syftar, såvitt bolaget kan bedöma, till att ge tillsynsmyndigheten möjlighet att ingripa vid eventuella oförutsedda omständigheter som leder till olägenheter i omgivningen.

Bolaget kan ha förståelse för uppfattningen att ett särskilt villkor kan ha ett miljömässigt egenvärde som komplement till det allmänna villkoret. Bolaget uppfattar emellertid att det föreskrivna villkoret innebär en risk för en oavsedd straffrättslig konsekvens och föreslår därför att villkoret ändras så att eventuella luktproblem ska kunna leda till åtgärder vars närmare omfattning bestäms i samråd med tillsynsmyndigheten.

Om Miljööverdomstolen anser att villkor 5 är olämpligt har bolaget inga invändningar mot att det upphävs.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att Miljödomstolens villkor bör stå kvar oförändrat. Detta mot bakgrund av att det i "Reference Document on Best Available Techniques in the Smitheries and Foundries Industry May 2005" framgår att bästa teknik rörande luktande ämnen anges vara att sådana utsläpp inkapslas och avventileras på ett sådant sätt att de inte leder till olägenheter i arbetsmiljön eller omgivningen. Vid prövningen i

miljödomstolen framkom även att bolaget avsåg att tillämpa nämnd teknik i den tillståndssökta verksamheten.

Miljökontoret

Bolagets förslag till ett förtydligande av villkor 5 i miljödomstolens deldom kan godtas.

MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Energihushållning

Naturvårdsverket har yrkat att frågan om villkor för energihushållning ska skjutas upp och att bolaget ska åläggas att genomföra vissa utredningar. Bolaget har bestritt yrkandet. Båda parter har hämtat argument från tidigare avgöranden i andra mål i Miljööverdomstolen. Miljööverdomstolen vill därför inledningsvis kort redovisa sina domar i målen rörande LKAB, MÖD 2007:4, Swedish Tissue AB, dom 2007-12-18 i mål nr M 1352-07 (överklagad), samt Mondi Dynäs AB, MÖD 2008:23, som samtliga behandlat frågor om energihushållning/energieffektivisering.

I målet om LKAB, som avsåg utbyggnad av ett nytt anriknings- och pelletsverk, sköt Miljööverdomstolen upp avgörandet av vilka villkor som ska gälla beträffande energieffektivisering och ålade bolaget att genomföra utredningar liknande dem Naturvårdsverket yrkat i detta mål. Målet om Swedish Tissue AB gällde ombyggnad av en pappersmaskin. Där hade miljödomstolen föreskrivit ett villkor med begränsningsvärden för förbrukningen av energi. Miljööverdomstolen fastställde i huvudsak villkoret med ändringar främst beträffande nivåerna för begränsningsvärdena. I målet om Mondi Dynäs AB yrkade Naturvårdsverket att bolaget skulle åläggas att installera respektive byta ut barktork respektive kokeri i energihushållningssyfte. Miljööverdomstolen hade inga principiella invändningar mot yrkandena, men fann att de åtgärder som yrkats i målet inte var rimliga.

Samtliga tre fall gäller stora processindustrier där delar av processen kan ha stor betydelse för energihushållningen. Det kan således finnas en hög potential för hushållning/effektivisering i enskilda processdelar. De tre industrierna har också en betydande energiomsättning; det gäller i synnerhet LKAB. Alla tre klassas som energiintensiva industrier enligt Energimyndighetens klassificering och de deltar också i programmet för energieffektivisering (PFE). Som framgår ovan har målen beträffande LKAB och Swedish Tissue AB gällt om- eller utbyggnad av omfattande processutrustningar. I målet om Mondi Dynäs AB avsåg yrkandet omfattande åtgärder i processen.

I det nu aktuella målet om Scania CV AB är det i och för sig fråga om en stor energianvändning – i nivå med Swedish Tissue AB. Verksamheten klassas dock inte som energiintensiv enligt Energimyndighetens kriterier och deltar inte i PFE, även om man arbetar på ett likartat sätt med energifrågor. Som verkstadsindustri skiljer den sig också från de övriga tre redovisade verksamheterna genom att den snarare karaktäriseras av ett stort antal parallella arbetsmoment i olika delar av anläggningen, än av produktion i ett fåtal processlinjer. Det finns därmed inte samma förutsättningar att i Scania finna mer betydande energihushållningsåtgärder i enskilda processdelar som lämpar sig för att regleras en gång för alla genom villkor i tillståndsbeslut.

Miljööverdomstolen delar miljödomstolens uppfattning att arbetet med förbättrad energihushållning bäst bedrivs på det sätt bolaget beskrivit, genom att kontinuerligt i driften av anläggningarna successivt förbättra hushållningen genom flera åtgärder som var för sig är mindre omfattande.

Miljödomstolen har föreskrivit att bolaget i sitt kontrollprogram ska redovisa energi-användningen och resultatet av vidtagna åtgärder. Miljööverdomstolen finner dock att bolagets planering för en successivt förbättrad energihushållning bör vara framåt-syftande och att bolaget därför bör åläggas att årligen till tillsynsmyndigheten redovisa en energihushållningsplan med uppgifter om både planerade energihushållnings-åtgärder och redovisning av genomförda åtgärder. Tillsynsmyndigheten bör bemyndi-gas att föreskriva sådana villkor om energihushållning som aktualiseras av planen, som ju enligt ovan bygger på mindre omfattande successiva ändringar. Dessa villkor base-rar sig på 2 kap. 5 och 7 §§ miljöbalken och kan således vara mer långtgående än vad som är lönsamt från enbart företagsekonomiska utgångspunkter.

Transporter

Naturvårdsverket har yrkat att bolagets transporter med tunga fordon ska villkorsregle-ras. Som skäl har anförts dels att miljö kvalitetsnormen för stoft överskrids eller riske-rar att överskridas på vägar i anslutning till bolagets anläggningar, dels att bolagets transporter nästan uteslutande sker på väg, och dels att transportererna förväntas öka genom det meddelade tillståndet.

Av Högsta domstolens dom rörande Stora Enso Hylte AB, NJA 2004 s. 421, framgår att villkor för transporter kan komma i fråga när de ger upphov till störningar i anlägg-ningens närområde. Villkoren ska enligt Högsta domstolen inte tillämpas som en in-direkt reglering av transportsektorn.

Miljööverdomstolen anser inte att bolagets transporter ger upphov till sådana effekter i närområdet att det finns anledning att reglera dem genom villkor i tillståndsbeslutet. Lastbilstrafiken till och från bolagets anläggning bidrar endast till en obetydlig del till överskridandet av miljö kvalitetsnormen för PM₁₀. Överskridandena hänger samman med den allmänna trafikbelastningen till och från Stockholm och den damning som uppkommer bland annat till följd av halkbekämpning och dubbdäck. Bolagets trans-porter bedöms således inte ha ett sådant samband med överskridandet av miljö-kvalitetsnormen för PM₁₀ norr om Södertälje att det motiverar villkor av det slag Naturvårdsverket yrkat.

Enligt Miljööverdomstolens mening är den reglering av bolagets transporter som sker genom generella styrmedel tillräcklig. Naturvårdsverkets yrkanden om villkor och om ytterligare utredningar bör därför avslås.

Utsläpp av luktande ämnen

Bolagets yrkade ändring av luktvillkoret syftar till att lukt i viss omfattning – såsom beskrivits i målet - ska kunna förekomma i omgivningen, samtidigt som tillsyns-myndigheten ska ha befogenhet att ingripa om luktförekomsten leder till oförutsedda

olägenheter. Med den utformning villkoret fått i miljödomstolen anser bolaget att det är svårt att visa om det är uppfyllt eller inte, vilket är otillfredsställande från bland annat straffrättslig utgångspunkt. Bolaget har yrkat ett tillägg som ska förtydliga villkoret.

Miljööverdomstolen anser inte att det tillägg bolaget yrkat innebär något förtydligande. Tillägget säger inget utöver vad som redan gäller; att bolaget vid luktolägenheter ska vidta åtgärder och att tillsynsmyndigheten vid villkorsöverträdelser kan ingripa och förelägga om rättelse.

Miljööverdomstolen konstaterar vidare att villkoret enligt miljödomstolens lydelse är inriktat på tekniska utformningskrav. Villkoret innebär att lukt av den omfattning att det är fråga om olägenheter ska undvikas, men det ställer inte krav på luktfrihet i omgivningen.

Det finns enligt Miljööverdomstolens mening inte skäl att bifalla bolagets yrkande om ändring av villkoret.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B
Överklagande senast 2009-05-05

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Ulf Bjällås, miljörådet Anna-Lena Rosengården, hovrättsrådet Karin Kussak samt tf. hovrättsassessorn Henrik Nilsson, referent. Enhälligt.