

Juridiska Institutionen
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Följdföretag i rättstillämpningen

Karin Nilsson
Höstterminen 2004
Uppsats 20 poäng
Tillämpade studier jur.kand. prog
Miljörätt
Handledare: Lena Gipperth

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1 Problemformulering	4
1.2. Syfte och frågeställningar	6
1.3. Avgränsning och Metod	6
2. Miljöbalken	8
2.1.1 Följdföretag	9
2.2. Miljöbalkens mål och Syfte	10
2.3. Hänsynsreglerna	11
2.3.1 Bevisbörderegeln och Kunskapskravet	11
2.3.2. Försiktighetsprincipen, Principen om att förorenaren betalar och Bästa Möjliga Teknik	12
2.3.3. Resurshushållningsregeln	13
2.3.4. Skälighetsregeln och Stoppregeln	14
2.4. EG-rätten	14
2.5. Verksamhetsbegreppet	15
2.5.1. En vid tolkning av verksamhetsbegreppet i miljöbalken	16
2.5.2. IPPC-direktivet och verksamhetsbegreppet	17
2.6. Prövning, villkor och tillsyn	18
2.6.1. Prövning	18
2.6.2. Villkor	19
2.7. Miljökonsekvensbeskrivning	21
2.7.1 Följdföretag i miljökonsekvensbeskrivningen	22
2.8. Myndigheter, domstolar och praxis	22
3. Följdföretag i rättstillämpningen	24
3.1 Förarbetena till 16 kap 7 § miljöbalken	24
3.2 Tunnelldrivning och därtill hörande utsläpp av processvatten	24
3.2.1 Tunnelldrivning	26
3.2.2 Utsläpp av processvatten och det härmed sammanblandade grundvattnet	27
3.2.3. Sammanfattning	28
3.3 Transporter	28
3.3.1. Transporter inom verksamhetsområdet	29
3.3.2. Kan transporter till och från en anläggning prövas enligt miljöbalken?	29
3.3.3. Rättslig rådighet	31
3.3.4. "En rimlig avgränsning"	32
3.3.5. Vilken typ av krav kan ställas	33
3.3.6. Rättsläget oklart	34
3.3.7. Sammanfattning transporter	35
3.4. Skogsråvara	35

3.4.1. Rättsliga förutsättningar för reglering	35
3.4.2. Naturvårdsverkets inställning	37
3.4.3. Bolagets inställning	37
3.4.4. Miljödomstolens dom	38
4. Analys	39
4.1 Allmänt	39
4.2. Tunnelldrivning och utsläpp av processvatten	40
4.2.1. Prövning av verksamheten	41
4.2.2. Tillsynsmyndighetens befogenheter	42
4.2.3. Kommentar	43
4.3. Transporter	44
4.3.1. Transporter kan vara följd företag	44
4.3.2. Omedelbart samband	45
4.3.3. Kommentar	46
4.3.4. Två perspektiv	47
4.4. Skogsåvara	49
4.4.1. Kommentar	50
4.5. Problem som uppkommer i samband med tillämpningen	51
4.5.1. Faktisk och rättslig rådighet	51
4.5.2. Hänsynsreglernas tillämplighet	53
4.6. Följd företagets roll i framtiden	54
4.7. Avslutande sammanfattning och kommentar	54
5. Källförteckning	57
5.1 Litteratur och tidskrifter	57
5.2 Rapporter	57
5.3 Länkar	58
5.4 Rättsfall	58
5.4.1. Högsta Domstolen	58
5.4.2. Miljööverdomstolen	58
5.4.3. Miljödomstolen	59
5.5. Svenskt offentligt tryck	59
5.6. EU-lagstiftning	59
5.7. Konventioner	60
5.8. Telefonintervjuer	60

1. Inledning

1.1 Problemformulering

Enligt Miljömålsrådet, som har till uppgift att utvärdera hur väl vi uppfyller de 15 nationella miljömålen, har miljöpolitiken under de senaste årtiondena varit framgångsrik.¹ Effekterna av försurning och övergödning har avtagit, och även påverkan på människors hälsa av föroreningar i utomhusmiljön har minskat väsentligt. Det ser dock svårt ut att nå miljökvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Levande skogar* och *Ingen Övergödning*.² De här miljöproblemen orsakas till stor del av de omfattande transporterna av människor och gods i dagens samhälle. Buller, hälsofarlig tätortsluft, försurning och förstärkt växthuseffekt bidrar i dag i stor utsträckning till många av våra miljöproblem. Till det kommer effekter som intrång i värdefull natur, oljespill, olyckor och trängsel i städer. Transporter till och från miljöfarliga verksamheter har stor inverkan på miljön. Den tunga biltrafiken, dvs. bilar som har en totalvikt över 3,5 ton, bidrar i betydande omfattning till de samlade utsläppen av luftföroreningar och buller. Ca 40 % av vägtrafikens utsläpp av kväveoxider och partiklar och 23 % av vägtrafikens utsläpp av koldioxid kommer från den tunga biltrafiken.³ Transporter är dock nödvändiga för att driva många verksamheter, framförallt inom tillverkningsindustrin. Råvaror behöver fraktas dit och färdiga produkter och avfall måste fraktas därifrån. Transportmängden varierar med verksamhetens art, men i de flesta fall kan transporterna alltid drivas mer eller mindre effektivt. Alla torde vara överens om att vi måste begränsa de negativa miljökonsekvenserna från transporterna i vårt samhälle, frågan är dock med vilka medel.

När miljöbalken kom 1999 var tanken att den skulle vara en samordnad, skärpt och breddad miljölagstiftning för att kunna förena social och ekonomisk utveckling med ett effektivt skydd för

¹ Se vidare prop. 1997/98:145, s. 41 ff. De nationella miljökvalitetsmålen är Frisk luft, Grundvatten av god kvalitet, Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Ingen övergödning, Bara naturlig försurning, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Storslagen fjällmiljö, God bebyggd miljö, Giftfri miljö, Säker strålmiljö, Skyddande ozonskikt och Begränsad klimatpåverkan.

² Miljömålsrådets uppföljning av Sveriges miljömål, Miljömålen – när vi dem? de Facto 2004 s. 2.

³ <http://www.naturvardsverket.se/> 2004-11-12.

miljön.⁴ Ett sätt att nå detta mål var att skärpa kontrollen av störningar genom att utvidga begreppet verksamhet vid tillståndsprovningen till att utöver fasta punktkällor även omfatta indirekt verksamhet. På så sätt skulle man kunna reglera hela livscykeln, från råvaruutvinning till transporter. Ett instrument för detta finns i 16 kap 7 § miljöbalken som stadgar att vid provning av en verksamhet skall hänsyn tas till även till följdföretag som är nödvändiga för verksamheten. Att anse transporter till och från en miljöfarlig verksamhet som ett följdföretag skulle därmed öppna för en reglering av transporterna i tillståndet.

16 kap 7 § miljöbalken

Vid provningen enligt denna balk skall hänsyn tas till andra verksamheter eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten skall kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt.

Definitionen av följdföretag kan ses ur flera olika perspektiv. Verksamhetsutövare menar att ju vidare begreppet blir, desto svårare blir det att planera verksamheten och förutse vilka skyddsåtgärder som kommer att behöva vidtas. Det blir därmed svårare att beräkna vad en verksamhet kommer att kosta och om det därmed är någon idé att investera. Ett annat problem är att flexibiliteten minskar ju mer detaljerade tillståndsföreskrifterna är.⁵

Naturvårdsverket, ser från sitt perspektiv möjligheten att reglera indirekt verksamhet på det här sättet, som ett sätt att kunna minska de skadliga effekterna av t.ex. transporter och val av skogsråvara. Genom att föreskriva villkor för följdverksamheter kan man få en mer integrerad och sammanhängande provning av tillståndsfrågor och på så sätt se mera till helheten när det gäller miljöstörande verksamheter.⁶

⁴ SFS 1998:808, Miljöbalken., Prop. 1997/98:45 del 1 s. 1.

⁵ Telefonintervju med Ulrik Johansson, Jurist, Stora Enso 2004-10-14.

⁶ Telefonintervju med Kruse, Joakim, jurist, Naturvårdsverket 2004-11-25.

1.2. Syfte och frågeställningar

Det har nu gått knappt fem år sedan miljöbalken och regeln om följdföretag trädde ikraft och började tillämpas. Det råder viss osäkerhet kring vad begreppet följdföretag innebär och det är svårt att avgöra hur långt tillsynsmyndighetens rätt att villkorsreglera sträcker sig. De första åren efter miljöbalkens tillkomst var det fortfarande många verksamheter som hade tillstånd enligt miljöskyddslagen och vattenlagen och därför var antalet tillståndsprövningar enligt miljöbalken relativt få. De senaste två åren har antalet prövningar enligt miljöbalken ökat och därmed även antalet prejudicerande domar som rör begreppet följdföretag. Syftet med denna tillämpningsuppsats är att utreda rättsläget kring begreppet följdföretag och att redogöra för praxis på området. Genom uppsatsen ges en sammanställning av hur Miljööverdomstolen definierat följdföretag och av vilka problem som kan aktualiseras i samband med tillämpningen. Min huvudfrågeställning blir således frågan vad ett följdföretag i 16 kap 7 § miljöbalken är. Denna fråga besvaras utifrån ett verksamhetsutövarperspektiv men även konsekvenserna ur ett miljöperspektiv diskuteras.

För att reda ut detta huvudproblem har jag valt att utgå från följande frågor:

- Vad är lagstiftarens syfte med lagrummet?
- Hur har Miljööverdomstolen tillämpat definitionen?
- Vilka av roll har hänsynsreglerna spelat vid avgränsning av begreppet?
- Vad omfattas av verksamhetsbegreppet i miljöbalken och hur styr det tillämpningen av följdföretag?
- Vilka problem har uppkommit i samband med tillämpningen av denna regel?
- Vilken syn har Naturvårdsverket respektive verksamhetsutövare?
- Vad blir konsekvenserna av den avgränsning som gjorts i rättspraxis?

1.3. Avgränsning och Metod

För att sammanställa detta arbete har jag studerat framför allt praxis och gällande rättsregler. Vidare har jag sökt information genom förarbeten, doktrin, skrivelser och rapporter från såväl myndigheter som sakkunniga på området. Jag har haft telefonkontakt med företrädare för

Naturvårdsverket såväl som för verksamhetsutövare, här i form av juridiskt ombud. Jag har även hämtat information från Internet och då främst från Naturvårdsverkets hemsida.

Jag främst studerat rättspraxis från Miljööverdomstolen och Högsta domstolen, men även från miljödomstolarna, trots att dessa domar inte har någon prejudicerande verkan. Miljödomstolen är dock första instans för prövning av tillstånd till de mest omfattande miljöfarliga verksamheterna och miljödomstolens domar ger därför en uppfattning om hur begreppet följdföretag tolkas i praktiken. Detta gäller i ännu större utsträckning i de fall frågan om följdföretag inte överklagats från miljödomstolen till Miljööverdomstolen.

Jag har avgränsat min uppsats genom att till största delen fokusera på rättspraxis. Jag har av den orsaken utgått från de fall som nått Miljööverdomstolen och därför inte gjort någon heltäckande kartläggning av hur miljödomstolarna och miljöprövningsdelegationerna som förstainstanser tolkat bestämmelsen om följdföretag.

Det har varit mycket tidskrävande att söka bland domar från Miljööverdomstolen eftersom de inte finns med i de vanliga rättsfallsdatabaserna. Jag reserverar mig därför för att jag eventuellt kan ha missat något rättsfall av mindre relevans.

1.4. Disposition

Uppsatsen består av fem kapitel och i det första introduceras läsaren i ämnet och syftet med uppsatsen presenteras.

I kapitel två ger jag i en kortare beskrivning av hur tidigare reglering på miljöområdet var utformad, med särskild tonvikt på följdföretag eftersom detta begrepp tidigare fanns i vattenlagen. Därefter redogör jag för de allmänna regler i miljöbalken och viss EG-rätt som är relevant för tolkningen av begreppet följdföretag. Jag tar även upp hur myndigheter och praxis fungerar på det miljörättsliga området. Jag beskriver även för verksamhetsbegreppet enligt miljöbalken och de regler som styr prövning, villkorsskrivning och tillsyn. Slutligen i detta

kapitel ger jag en redogörelse för miljökonsekvensbeskrivningar och vilken ledning för tolkning av begreppet följdföretag man kan få genom denna reglering.

Det tredje kapitlet, som är det mest centrala i uppsatsen, inleds med en redogörelse av förarbetena till regeln om följdföretag. Därefter beskriver jag den praxis som finns om de tre typer av verksamheter där jag funnit att frågan om reglering av följdföretag varit aktuell, det vill säga tunneldrivning, transporter och skogsråvara.

Därefter, i kapitel fyra, följer en analys där jag kommenterar och resonerar kring de rättsfall jag tidigare presenterat. Jag försöker även belysa problematiken utifrån dels Naturvårdsverkets, dels verksamhetsutövarens perspektiv. Sist i arbetet följer en källförteckning.

2. Miljöbalken

För att kunna tolka begreppet följdföretag måste man först förstå hur miljöbalken är uppbyggd. De sex första kapitlen av miljöbalken innehåller övergripande bestämmelser som skall beaktas vid tillämpningen av hela balken. De är nödvändiga för att kunna bestämma vilka verksamheter som omfattas av miljöbalkens regler. De sex första kapitlen blir således tillämpliga även vid tolkningen av vad som kan anses vara ett följdföretag. Därefter följer regler om skydd för av naturen, regler för särskilda verksamheter, regler för prövningen av mål och ärenden vid myndigheter och domstolar, regler om tillsyn och påföljder. Jag kommer i detta kapitel att redogöra för de regler som är viktiga för tolkningen av begreppet följdföretag. Jag behandlar även de regler som är viktiga att känna till för förståelsen för de rättsfall som jag redogör för i nästa kapitel. Jag inleder med att berätta något om tillkomsten av miljöbalken och begreppet följdföretag.

2. 1. Miljöbalkens tillkomst

När miljöbalken trädde ikraft den 1 januari 1999 upphävdes 16 tidigare lagar, bl.a. miljöskyddslagen, naturresurslagen, vattenlagen och lagen om kemiska produkter.⁷ Dessa lagar har nu samordnats i ett mer genomarbetat och förenklat miljörettssystem.⁸ Det finns fortfarande ett stort antal lagar med relevans för miljöretten som inte är införlivade i miljöbalken. Dessa regler skall tillämpas parallellt med miljöbalken, om inte annat anges i den aktuella lagen enligt 1 kap 2 § miljöbalken. Till de olika kapitlen hör en eller flera regeringsförfordningar och i en del fall har miljömyndigheter som Naturvårdsverket och Kemikalieinspektionen meddelat ytterligare föreskrifter. Miljöbalken får därför fortfarande anses som ett mycket omfattande regelverk.

Inom den så kallade immissionsrätten, den del av miljöretten som reglerar och begränsar störningar från verksamhet på fastighet, kom den första samlade lagstiftningen 1969 i och med miljöskyddslagen. Tidigare hade lagstiftarna förhållit sig mycket passiv och rättsutvecklingen främst skett genom praxis.⁹ Miljöskyddslagen stadgade vilka begränsningar som skulle gälla vid utsläpp från fasta anläggningar inklusive avloppsvatten. Det fanns dock de som var kritiska till lagen och meningarna gick isär huruvida den syftade till ett relativt omfattande skydd för miljön mot olika slags störningar eller om den primärt var till för att ge förorenare en tryggad ställning gentemot motstående intressen.¹⁰

2.1.1 Följdföretag

Innan miljöbalken trädde i kraft prövades miljöfarliga verksamheter enligt miljöskyddslagen och vattenverksamheter enligt vattenlagen.¹¹ Utgångspunkten i miljöskyddslagen var en individuell prövning av de miljöfarliga verksamheterna. Vad gällde prövningen av vattenverksamhet enligt vattenlagen fanns möjligheten att för vattendomstolen att ibland inkludera följd företag i tillåtlighetsprövningen av huvudföretaget. Exempelvis kunde i en prövning av ett dammbygge i ett vattendrag även beaktas en överledning av vatten från ett vattendrag som behövdes med

⁷ Se uppräknigen i 2 § lagen om införande av Miljöbalken (1998:811).

⁸ Ebbesson, Jonas, Miljörett, s 43.

⁹ Mahmoudi, Said och Rubensson, Stefan, Miljörettens grunder, 2004 s. 46.

¹⁰ Westerlund, Staffan, Miljöskyddslagen – en analytisk kommentar, s. 1.

¹¹ Vattenlagen (1983:291).

hänsyn till dammens framtida funktion i kraftsystemet.¹² Ett annat exempel på tillämpning av regeln om följdverksamhet enligt vattenlagen var vid en prövning av en småbåtshamn, där denna inte tilläts på grund av de olägenheter som bl.a. båttrafiken till och från hamnen bedömdes ge upphov till.¹³

Genom miljöbalkens tillkomst utvidgades den tidigare regeln i vattenlagen om följdföretag att gälla alla slags verksamhet. Det är en skyldighet för myndigheten att beakta följdföretag (se lagtexten: ”*skall*”), men bara om dessa ”*antas bli behövliga för att verksamheten skall kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt*”¹⁴

2.2. Miljöbalkens mål och Syfte

I 1 kap 1 § miljöbalken anges dess mål och tillämpningsområde. Det anges uttryckligen i målformuleringen att miljöbalken *skall tillämpas* så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter, att värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas, att den biologiska mångfalden bevaras, att mark, vatten och andra tillgångar utnyttjas långsiktigt och att olika kretsloppsbefrämjande åtgärder vidtas. Målsättningen blir därför relevant vid tolkning och tillämpning av balkens övriga delar och därmed även för tolkningen av begreppet följdföretag.

I miljöbalkens portalparagraf stadgas att bestämmelserna i balken syftar till att ge en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Denna grundtanke i miljöbalken innebär att vi som lever nu inte får ägna oss åt en livsföring som skadar miljön och utarmar naturresurserna.¹⁵ Utgångspunkten för miljöbalkens regler är att naturen inte bara är en livsmiljö för människan utan har ett värde i sig. Detta betyder att människans rätt att bruka naturen är förknippad med ett förvaltaransvar som innebär att varsamhet skall iakttas så att onödiga olägenheter eller skador inte uppkommer.¹⁶ Eftersom dessa syften är styrande på samtliga bestämmelser i miljöbalken medför detta en ny och vidare

¹² Michanek och Zetterberg, Den svenska miljöretten, s. 338.

¹³ NJA 1977 s. 558.

¹⁴ Michanek och Zetterberg, Den svenska miljöretten, s. 338.

¹⁵ Prop. 1997/98:45, del 2, s 7.

¹⁶ Prop. 1997/98:45, del 2 s 8.

tillämpning av de bestämmelser som tidigare återfanns i annan lagstiftning men som nu är samlad i miljöbalken.¹⁷ Så här beskriver Staffan Westerlund miljöbalkens tillämpning:

*”Miljöbalken gäller för allt sådant mänskligt handlande som, direkt eller indirekt, kanske kan inverka på miljön eller någon naturresurs. Detta gäller oavsett om handlandet utgör markanvändning eller någon annan verksamhet eller någon annan åtgärd, enstaka eller upprepad. Till åtgärd räknas inte bara fysiska åtgärder, utan också att besluta om något som, om det genomförs fysiskt, skulle kunna medföra eller bidra till någon miljöeffekt.”*¹⁸

2.3. Hänsynsreglerna

De allmänna hänsynsreglerna i andra kapitlet skall gälla för alla slags verksamheter och alla typer av åtgärder, vilket innebär att samtliga försiktighetsmått som behövs, skall vidtas så fort det finns en risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.¹⁹ De är generellt bindande och de kan läggas till grund för förelägganden som miljömyndigheten meddelar i det enskilda fallet, och skall tillämpas vid tillståndsprövning enligt miljöbalken.²⁰ Med andra ord skall dessa övergripande principer vara vägledande för tillämpningen av hela miljöbalken och därmed även för tolkningen av begreppet följd företag. Jag kommer i detta stycke att ge en översikt över hänsynsreglerna för att underlätta förståelsen av deras innebörd.

2.3.1 Bevisbörderegeln och Kunskapskravet

Bevisbördan ligger enligt 2 kap 1 § miljöbalken hos den som avser att bedriva ett företag som medför eller kan antas medföra skador, istället för hos den som riskerar att drabbas av en olägenhet. Bevisbördans placering innebär att det är verksamhetsutövaren som skall visa att

¹⁷ Prop. 1997/98:45, del 1, s 166.

¹⁸ Westerlund, Staffan, Miljölagstiftningen i korthet, s. 13.

¹⁹ Prop. 1997/98:45 del 1 s. 2.

²⁰ Darpö, Jan, Eftertanke och förutseende, s. 58.

företaget kan bedrivas på ett miljömässigt sätt i förhållande till hänsynsreglerna.²¹ Bevisbörderegeln gäller från den första tillståndsprövningen, under omprövning av tillståndet och även under efterbehandlingsansvaret, om sådana krav kan ställas enligt 2 kap 8 § miljöbalken. Regeln gäller även då verksamheten är underkastad tillsyn utan föregående tillståndsprövning.²² I skadeståndsrättsliga eller straffrättsliga frågor gäller normala bevisbörderegler, dvs. det är åklagaren alternativt den som påstår sig lidit skada, som skall visa att det föreligger tillräckliga skäl för att bifalla talan.²³

En grundläggande förutsättning för allt miljö- och hälsoskyddsarbete är att verksamhetsutövaren har tillräckliga kunskaper om den egna verksamheten och dess risker. Frågor som vilka miljö- och hälsoproblem som finns förenade med verksamheten och hur man kan lösa dessa problem har den som driver en verksamhet skyldighet att ha kunskap om, enligt 2 kap 2 § miljöbalken. Bristande kunskap kan således aldrig åberopas som en giltig anledning att slippa vidta nödvändiga försiktighetsåtgärder. Kraven för vilken kunskap som behövs måste givetvis variera med hänsyn till åtgärdens art och omfattning men det viktiga är inte vem som utför den utan den eventuella effekten av handlandet.²⁴

2.3.2. Försiktighetsprincipen, Principen om att förorenaren betalar och Bästa Möjliga Teknik

Försiktighetsprincipen i 2 kap 3 § miljöbalken innebär att verksamhetsutövaren skall vidta de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten/åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa och miljön. Denna förebyggande princip är hämtad från Rio-deklarationen som stadgar att försiktighetsprincipen skall tillämpas så långt som möjligt och med hänsyn taget till staternas möjligheter.²⁵ En annan grundläggande princip är att förorenaren skall betala, Pollutor Pays Principle (PPP). Denna princip innebär att den som riskerar att orsaka, eller orsakar skada eller olägenhet för miljön

²¹ Rubensson, Stefan, Miljöbalken - Den nya Miljörätten, s 27.

²² Prop. 1997/98:45 del 2 s. 12-13.

²³ A.a. s. 13.

²⁴ Prop. 1997/98:45 del 1 s. 211f.

²⁵ Riodeklarationen Artikel 18.

också ansvarar för att skadan skall upphöra.²⁶ Båda principerna har kommit till uttryck i EG-rätten.²⁷ I propositionen till miljöbalken sägs att skyldigheten att förebygga eller begränsa skador och olägenheter på människors hälsa och miljö inträder så fort det kan befaras att åtgärden eller verksamheten kan motverka miljöbalkens mål. Om det saknas orsakssamband mellan verksamheten och åtgärden men det finns skäl att anta att ett samband likväl föreligger, bör inte bristen på bevisning frita verksamhetsutövaren från att vidta de åtgärder som skäligen kan krävas.²⁸

För yrkesmässig verksamhet finns ytterligare ett krav enligt det generella försiktighetskravet i 2 kap 3 § miljöbalken. Detta är ett krav på användande av bästa möjliga teknik i syfte att skydda miljö och människor. Kravet på bästa möjliga teknik följer av IPPC-direktivet som behandlas utförligare nedan.²⁹ Detta innebär enligt motiven att tekniken skall vara industriellt och ekonomiskt möjlig att använda och att den är tillgänglig, alltså inte bara på experimentstadiet. Den behöver dock inte finnas i Sverige. Bästa möjliga teknik skall användas på hela verksamheten, från utformning och drift, reningsmetoder och framställningssätt till avveckling av verksamheten.³⁰

2.3.3. Resurshushållningsregeln

2 kap 5 § miljöbalken stadgar att alla som bedriver en verksamhet skall hushålla med råvaror och energi och utnyttja möjligheten till återanvändning och återvinning. Detta innebär att råvaror och energi skall användas så effektivt som möjligt. I första hand skall förnybara energikällor som biomassa, solenergi och vindkraft användas. Val av energikällor har dock inte kommenterats i motiven och framstår därmed närmare som ett målsättningsstadgande än en juridiskt förpliktande regel.³¹

²⁶ Miljöbalken 2 kap 8 §.

²⁷ Romfördraget Artikel 174 (2).

²⁸ Prop. 1997/98:45 del 1 s. 210.

²⁹ 96/61EG

³⁰ Prop. 1997/98:45 del 2 s. 17.

³¹ Bengtsson, Bertil, Miljöbalken. En kommentar Del I, 2:23.

2.3.4. Skälighetsregeln och Stoppregeln

Enligt 2 kap 7 § miljöbalken så gäller hänsynsreglerna i den utsträckningen att det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid en sådan bedömning skall man ta hänsyn till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för dem. Vid bedömningen av vilken nytta en försiktighetsåtgärd medför skall de miljömål som fastställts av riksdagen vara styrande. Hur angeläget det är att förebygga miljöpåverkan påverkas av olägenhetens karaktär, som farlighet och omfattning, men även känsligheten i det område där påverkan sker. Det är till exempel mer angeläget att begränsa buller i ett bostadsområde än i ett industriområde.³²

Enligt stoppregeln i 2 kap 9 § miljöbalken får en verksamhet som kan antas medföra en olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön bara tillåtas om det finns särskilda skäl. Om det dessutom finns risk för att ett stort antal människor får sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade eller miljön försämras avsevärt får inte verksamheten bedrivas överhuvudtaget. Stoppregeln anger således den lägsta nivå som kan krävas från miljö- och hälsosynpunkt och det kan aldrig bli fråga om att jämka kraven på verksamheten så att denna nivå inte uppnås oavsett kostnaderna för de åtgärder som krävs för att klara miniminivån.³³

2.4. EG-rätten

EG: s miljö rätt är en del av den svenska miljö rätten enligt art 10 EG-fördraget. Därför hänvisas i 1 kap 6 § miljöbalken till de förpliktelser som följer av medlemskapet. Svenska domstolar och myndigheter måste beakta EG: s rättsakter när de prövar frågor om exempelvis tillstånd. Detta har även Miljööverdomstolen bekräftat.³⁴ För att kunna tolka begreppet följdföretag måste således hänsyn även tas till EG-rätten.

EU: s miljö rätt har en kortare historia än gemenskapen. De första europeiska rättsakterna med miljöanknytning tillkom först på 60-talet och först på 70-talet började en gemensam miljöpolitik

³² Prop.1997/98:45 del 2 s. 25.

³³ Prop.1997/98:45 del 2 s. 25.

³⁴ Miljööverdomstolens dom den 200012-01 i mål M 7173-99.

att växa fram. Det finns nu över 200 rättsakter på miljörättens område och detta har gjort miljörätten till en överlappande och därmed svårtolkad reglering.³⁵ På senare år har man försökt att integrera miljölagstiftningen så att den täcker flera områden inom miljörätten än tidigare.

Det finns flera typer av gemenskapsrättsliga rättsakter på miljöområdet, men den vanligaste är direktiv.³⁶ Ett direktiv är bindande för varje medlemsstat på så sätt att det är ett föreskrivet resultat som skall uppnås. Varje stat får själv avgöra hur och i vilken form man vill uppfylla direktivet i den nationella regleringen. Många av EG-direktiven på miljöområdet innehåller mycket detaljerade bestämmelser. Det finns två typer av direktiv. Harmoniseringsdirektiv måste medlemsstaterna följa, de får varken frångå direktivet i skärpande eller mildrande riktning i sin nationella lagstiftning. Minimidirektiv däremot är minimiregler som alla medlemsstater måste genomföra nationellt men det står varje medlemsstat fritt att på ett fördragsenligt sätt införa strängare regler än direktivet kräver.³⁷ Direktivet (96/61EG) om samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar, det så kallade IPPC-direktivet, som jag skall behandla närmare nedan, är ett sådant minimidirektiv.³⁸

2.5. Verksamhetsbegreppet

Enligt 16 kap 7 § är ett följdföretag ”... verksamheter eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten skall kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt.” För att någonting skall kunna anses vara ett följdföretag måste det således falla inom verksamhetsbegreppet i miljöbalken. Därför blir omfattningen av verksamhetsbegreppet viktig att fastställa för att kunna bestämma innebörden av följdföretagsregeln. Ledning till tolkningen skall inte bara tas från miljöbalken utan även från EG-rätten, i detta fall IPPC-direktivet. Jag kommer därför att redogöra för verksamhetsbegreppet enligt både miljöbalken och IPPC-direktivet.

³⁵ Rubensson, Stefan, Miljöbalken - den nya miljörätten, Stockholm 2002, s. 16.

³⁶ Mahmoudi, Said, EU:s miljö rätt, Stockholm 2003, s.32.

³⁷ Art. 95.4 EG och 176 EG.

³⁸ Integrated Pollution Prevention Control, grundar sig på art 175 EG.

Eftersom EG:s miljö rätt är en del av den svenska rätten måste de stå i överrensstämmelse med varandra. Jag kommer därför även att undersöka om det finns några hinder i IPPC-direktivet mot en reglering av följdföretag.

2.5.1. En vid tolkning av verksamhetsbegreppet i miljöbalken

Det finns i miljöbalken ingen allmängiltig definition av verksamhetsbegreppet.³⁹ Det finns dock definierat tre typer av verksamhet som kräver särskild prövning. Det är miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap 1 § miljöbalken, vattenverksamhet enligt 11 kap 2 § miljöbalken och täktverksamhet enligt 12 kap 1 § miljöbalken. Det finns även särskilda bestämmelser i 13-15 kap miljöbalken om verksamhet så som genteknik, kemiska produkter och biotekniska organismer samt om avfall. Det finns ingen begränsning av verksamhetsbegreppet i första kapitlet. Läser man första kapitlet tillsammans med hänsynsreglerna i andra kapitlet framgår det att balken skall tillämpas på alla slags verksamheter eller åtgärder som medför, eller kan antas medföra, skador på intressena i 1 kap 1 § miljöbalken, vilket innebär miljön i stort. Det är detta verksamhetsbegrepp som är avgörande för olika kapitels tillämpningsområde, inte den betydelse som används i enstaka kapitel eller normalspråkligt.⁴⁰ Detta innebär att de ovan nämnda definitionerna inte längre, till skillnad från i tidigare lagstiftning, har så stor betydelse, utan den intressanta frågan är om en verksamhet faller inom skyddsintressena i 1 kap 1 § 2 st. miljöbalken.⁴¹ Det är således dessa skyddsintressen som utgör balkens tillämpningsområde. Faller verksamheten inom detta så gäller de allmänna hänsynskraven. Därmed har de tillsynsmyndigheter som miljöbalken föreskriver, kompetens att besluta om t.ex. föreläggande om undersökning eller något annat slags försiktighetsmått enligt 26 kap 9 § miljöbalken, såvida verksamheten inte är tillstånds- eller anmälningspliktig.

De enda åtgärder som är undantagna hänsynsreglerna är enligt 2 kap 1 § 2 st. miljöbalken är åtgärder som är av försumbar betydelse i det enskilda fallet. Med detta avses åtgärder som endast har en marginell betydelse för miljön och människors hälsa och då framför allt åtgärder som

³⁹ Prop. 1997/98:45, del 2, s. 455, Lagrådets yttrande, bilaga 1.

⁴⁰ Darpö, Jan, Om ansvar för miljöskulder i mark och vatten, s 24.

⁴¹ Rubensson, Stefan, i Miljöbalken. En kommentar Del I, Nordstedts 2000, 1:5.

vidtas av enskilda, som exempel anges val av bostad och semestersysselsättning.⁴² Det ska i stället vara fråga om företeelser som har reell betydelse för miljömålen och det är därmed effekten på människor och miljö som är avgörande, inte vem som vidtar åtgärden.⁴³ Reglerna är således tillämpliga på såväl industriella verksamheter som åtgärder i det privata.⁴⁴

För verksamhetsbegreppet saknar det i miljöbalken, precis som enligt miljöskyddslagen, betydelse om verksamheten bedrivs i näringsssyfte eller om det är fråga om annan verksamhet.⁴⁵

2.5.2. IPPC-direktivet och verksamhetsbegreppet

IPPC-direktivet handlar huvudsakligen om de krav som ställs på medlemsstaternas prövning av tillstånd för miljöfarliga verksamheter.⁴⁶ Direktivet innebär att alla medlemsländer skall ha samma bestämmelser om begränsning av utsläpp oavsett om utsläppet sker i luft, vatten eller mark

Direktivet syftar till att genom samordnade åtgärder förebygga och minska föroreningar som härrör från de verksamheter som anges i bilaga I.⁴⁷ Verksamhetsbegreppet definieras på så sätt att IPPC-direktivet är tillämpligt på utsläpp från sex kategorier av industrier: industrier inom energisektorn, industrier för produktion och omvandling av metaller, mineralindustrier, kemiska industrier och viss annan verksamhet. I Bilaga I finns en detaljerad uppräknning av vilka verksamheter och anläggningar som omfattas av direktivet. En anläggning definieras som ”*en fast, teknisk enhet där en eller flera av de verksamheter som anges i bilaga I bedrivs, liksom all annan därmed förknippad verksamhet som tekniskt sett är knuten till de verksamheter som bedrivs på platsen och som kan påverka utsläpp och föroreningar*”.⁴⁸ Som utsläpp räknas direkt eller indirekt utsläpp, från punktkällor eller diffusa källor inom anläggningen, av ämnen,

⁴² Prop.1997/98:45 del 2 s.13.

⁴³ Prop.1997/98:45 del 1, s 205.

⁴⁴ Darpö, Jan, Om ansvar för miljöskulder i mark och vatten, s 18.

⁴⁵ Prop.1997/98:45 del 2 s. 16.

⁴⁶ Setterlid, Rikard, Offentlig tillsyn enligt Miljöbalken, Stockholm 2000, s 56.

⁴⁷ Art. 1.

⁴⁸ Art. 2 p. 3.

vibrationer, värme eller buller i luft, vatten eller mark.⁴⁹ Tillståndet skall omfatta utsläppsgränsvärden för förorenande ämnen och utifrån vad som anses vara bästa tillgängliga teknik.⁵⁰ Tillståndet får, i den mån medlemsstaten eller den behöriga myndigheten finner det lämpligt, innehålla andra villkor som är motiverade med hänsyn till detta direktivs syfte.⁵¹ Det finns följaktligen inga hinder i direktivet att svensk lagstiftning innehåller ytterligare villkor, avseende t.ex. följdföretag.

Miljöbalkens har således ett vidare verksamhetsbegrepp än det verksamhetsbegrepp som anges i IPPC-direktivet. Men IPPC-direktivet har karaktären av ett minimidirektiv och det innebär, som tidigare nämnts, att medlemsstaterna har rätt att införa strängare regler. Följaktligen kan miljöbalken ha ett vidare verksamhetsbegrepp än vad direktivet föreskriver.

2.6. Prövning, villkor och tillsyn

Eftersom följdföretag skall beaktas vid prövning enligt miljöbalken är det viktigt att ha en inblick i vilka regler som styr prövningen. Det är även betydelsefullt för att förstå de rättsfall som jag senare i uppsatsen kommer att redogöra för.

2.6.1. Prövning

Vissa verksamheter kräver tillstånd eller är förenade med anmälningsplikt. Vilka verksamheter och åtgärder det rör sig om finns uttryckligen reglerat i miljöbalken och i tillhörande förordningar. Som tidigare nämnts krävs tillstånd för miljöfarlig verksamhet, vattenverksamhet och täktverksamhet. Detta innebär att för att driva verksamheten måste tillstånd sökas hos behörig myndighet. Myndigheten gör sedan en prövning om verksamheten får komma till stånd (tillåtlighetsprövning) och i så fall vilka villkor som ska gälla för verksamheten (villkorsprövning).

⁴⁹ Art. 2 p. 5.

⁵⁰ Art. 9 p. 3-4.

⁵¹ Art. 9 p. 7.

Även om en verksamhet inte är tillståndspliktig i sig enligt miljöbalken kan den ändå tillståndsprövas i miljödomstol enligt miljöbalken i samband med prövning av annan tillståndspliktig verksamhet. Detta förutsätter dock att verksamhetsutövaren frivilligt ansöker om tillstånd för den icke tillståndspliktiga verksamheten, enligt 9 kap 6 § 3 st. miljöbalken för miljöfarlig verksamhet eller enligt 11 kap 9 § miljöbalken för vattenverksamhet. Detta är ett sätt att uppnå ett bättre skydd mot framtida enskilda anspråk från personer i omgivningen och krav från myndigheter. Om det gäller miljöfarlig verksamhet kan även tillsynsmyndigheten förelägga verksamhetsutövaren att ansöka om tillstånd enligt 9 kap 6 § 2 st. miljöbalken. När ett tillstånd vunnit laga kraft gäller det både mot myndigheter och enskilda. Enskilda kan inte föra talan om förbud eller skyddsåtgärder om verksamhetsutövaren har tillstånd för sin verksamhet.⁵²

Enligt praxis kan villkorsprövningen vara vidare än tillståndsprövningen när den aktuella verksamheten inrymmer både verksamhet som omfattas av tillståndsprövning och sådan verksamhet som inte gör det.⁵³ Eftersom följdföretag skall beaktas ”*vid prövningen enligt denna balk*” enligt 16 kap 7 § miljöbalken är det således tillämpligt vid både villkorsprövning och tillståndsprövning. Miljöfarlig verksamhet som inte är tillståndspliktig måste ändå drivas så att hänsynsreglerna uppfylls.

2.6.2. Villkor

Samtidigt som en verksamhet eller åtgärd tillåtighetsprövas uppställer den prövande myndigheten särskilda villkor för verksamhetens bedrivande. I 22 kap 25 § miljöbalken finns en uppräkningslista vad ett tillstånd skall innehålla men denna är varken uttömmande eller att se som ett minimikrav. Den skall snarare ses som en ”minneslista”.⁵⁴ Det finns därför inget hinder att föreskriva andra typer av villkor, t.ex., villkor som omfattar följdföretag, som exempelvis transportvillkor. Det är viktigt att villkoren utformas så att de är konkreta och exakta.⁵⁵ Villkoren brukar delas upp i särskilda villkor och det så kallade ”allmänna villkoret”. Myndigheterna

⁵² Ebbesson, Jonas, Miljörätt, s. 162-163.

⁵³ Miljööverdomstolens beslut den 11 april 2000 (Mål M 9655-99).

⁵⁴ Prop. 1997/98:45, Del 2, s. 246.

⁵⁵ Prop. 1997/98:45, Del 1, s. 171 f.

brukar ange endast de viktiga och kontroversiella villkoren särskilt och därutöver hänvisa till vad sökanden åtagit sig i det allmänna villkoret, dvs. i ansökan. I princip har det allmänna villkoret samma rättsliga status som övriga villkor men på grund av att det inte är preciserat på samma sätt som de särskilda villkoren kan det vara svårt att visa att en överträdelse skett. Vid en straffrättslig bedömning, som av tradition är restriktiv med hänsyn till den tilltalade, kan det därför vara problem att visa en överträdelse⁵⁶

En grundläggande förutsättning för att villkor för en verksamhet skall kunna meddelas är att tillståndshavaren har faktisk och rättslig möjlighet att bestämma om det som villkoret har att reglera. Villkoren är straffsanktionerade och de måste därför vara både möjliga att kontrollera som möjliga att följa för den enskilde verksamhetsutövaren. Det anses inte som rimligt att verksamhetsutövare skall kunna bryta mot ett villkor utan att det funnits möjlighet att undvika detta.⁵⁷ Miljööverdomstolen har dock uttalat att en bristande rådighet över en följdverksamhet inte utgör hinder för utredning av dess miljökonsekvenser även om det kan påverka bedrivandet och resultatet av själva utredningen.⁵⁸

2.6.3. Tillsyn

Enligt 26 kap 9 § miljöbalken får en tillsynsmyndighet meddela förelägganden och förbud om det behövs i enskilda fall. Med föreläggande menas i detta sammanhang att myndigheten kräver skyddsåtgärder, begränsningar, undersökningar eller något annat slags försiktighetsmått. Förelägganden kan meddelas vid överträdelser av krav i regeringsförfordningar, i preventivt syfte eller när de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken överträds. Verksamhetsutövare kan även föreläggas att följa villkor. På grund av den rättsverkan ett meddelat tillstånd har kan man inte enligt 24 kap 1 § miljöbalken meddela förelägganden i frågor som prövats i tillstånd.

⁵⁶ Michanek och Zetterberg, Den svenska miljörätten, s. 254.

⁵⁷ IVL-rapport B 1548 s. 34.

⁵⁸ Miljööverdomstolens dom den 2003-07-04 i mål M 1936-03.

2.7. Miljökonsekvensbeskrivning

För att uppnå ett ökat hänsynstagande till miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser är det viktigt att utreda de miljökonsekvenser som olika beslut kan väntas leda till.⁵⁹ Därför har regleringen om miljökonsekvensbeskrivningar tillkommit. I en ansökan om att anlägga, driva eller ändra en miljöfarlig verksamhet, vattenverksamhet eller täktverksamhet skall ingå en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap 1 § miljöbalken. Syftet med denna är att med hjälp av ett samlat dokument och en samlad process identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad åtgärd kan ha på människor, djur växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö.⁶⁰ Det framgår inte klart av miljöbalken, men syftet är att ge underlag för en helhetsbedömning av tillåtligheten och en bedömning av hur väl hänsynsreglerna uppfylls.⁶¹ Miljöbalkens regler om miljökonsekvensbeskrivningar avser att omfatta EU: s så kallade MKB-direktiv.⁶²

Miljökonsekvensbeskrivningen skall innehålla de uppgifter som krävs för att man ska kunna göra en bedömning enligt 6 kap 3 § miljöbalken. Det finns en uppräknning i 6 kap 7 § miljöbalken att en MKB för en verksamhet som kan antas medföra en *betydande miljöpåverkan* skall inne hålla men den är dock inte uttömmande, detta markeras i lagtexten med ordet "*däribland*". Det skall finnas med en beskrivning av verksamheten med uppgifter om lokalisering, utformning och omfattning samt planerade skyddsåtgärder. Det skall också finnas med de uppgifter som krävs för att bedöma verksamhetens eller åtgärdens inverkan på omgivningen, t.ex. arten, styrkan och räckvidden av de störningar som den kan medföra.⁶³ Dessutom skall även redovisas vilka konsekvenser i övrigt av vikt för hälsan och miljön som kan uppstå, dvs. vad åtgärden kommer att generera utöver direkt omgivningspåverkan, tex. ytterligare biltrafik i det område där verksamheten etableras. Slutligen skall redovisning av alternativa lokaliseringar och en beskrivning av konsekvenserna av att en verksamhet inte kommer till stånd finnas med.

⁵⁹ Prop. 1990/91:90 s 167.

⁶⁰ Prop. 1997/98:45 del 2 s. 56.

⁶¹ IVL – rapport B 1548 s. 34.

⁶² 85/337/EEG, ändrat 97/11EG.

⁶³ Prop.1997/98:45 del 2 s. 62.

2.7.1 Följdföretag i miljökonsekvensbeskrivningen

Naturvårdsverket har i sina allmänna råd om miljökonsekvensbeskrivningar ansett att följd företag såsom infrastruktur, kraftledningar, transformatorer och produktionsanläggningar skall tas med i bedömningen av hur betydande miljöpåverkan en verksamhet har.⁶⁴ Graden av miljöpåverkan påverkar i sin tur hur omfattande MKB som skall göras. Detta kan alltså vara en ledning vid tolkningen av hur brett begreppet följd företag kan bedömas vara, även om inte alla prövats av miljööverdomstolen ännu. Det ger i alla fall en vink om vad Naturvårdsverket anser vara möjligt att betrakta som följd företag.

I specialmotiveringen till regleringen om följd företag anges att sökanden skall redovisa aktuella följd företag och vilka konsekvenser de ger upphov till i miljökonsekvensbeskrivningen.⁶⁵ Det är dock viktigt att uppmärksamma att kraven på innehållet i en MKB inte begränsas av vad som är lämpligt eller möjligt att direkt reglera genom tillståndsvillkor. Effekter som uppkommer på grund av ett följd företag som verksamhetsutövaren inte har direkt rådighet över kan påverka tillåtlighetsbedömningen och skall därför tas med i MKB.⁶⁶

2.8. Myndigheter, domstolar och praxis

För att kunna förstå hur miljöbalken tillämpas måste även rättspraxis studeras. I dag är det i första hand Miljööverdomstolen och i förekommande fall Högsta domstolens domar och beslut som har betydelse för tolkningen och tillämpningen av miljöbalken.⁶⁷ Eftersom min uppsats till stor del bygger på avgöranden från olika instanser redogör jag här översiktligt för de olika instanser som är inblandade vid tolkning och tillämpning av miljöbalken

⁶⁴ NFS 2001:9, Naturvårdsverkets allmänna råd om Miljökonsekvensbeskrivningar, s 6.

⁶⁵ Prop. 1997/98:45 del 2, s 208.

⁶⁶ IVL – rapport B 1548 s. 34.

⁶⁷ Ebbesson, Jonas, Miljörätt, s 47.

Miljöprövningsdelegationen, som är en självständig enhet vid varje länsstyrelse, prövar ansökningar om tillstånd till mindre omfattande miljöfarlig verksamhet och viss vattenverksamhet.

Miljödomstolarna är första instans för prövning av tillstånd till de mest omfattande miljöfarliga verksamheterna och de flesta vattenverksamheterna. Miljödomstolen prövar även som första instans olika ”stämningssmål” om t.ex. miljöskadestånd, försiktighetsmått eller förbudstalan. Utöver detta finns en rad ärenden som t.ex. beslut av tillsynsmyndighet om föreläggande om försiktighetsmått eller förbud, som kan överklagas till miljödomstolen.

Miljööverdomstolen, en avdelning av Svea Hovrätt, har som uppgift att avgöra mål som överklagas från miljödomstol. Om miljödomstolen har meddelat tillstånd till en verksamhet som förstainstans ska miljööverdomstolen ta upp ta upp överklagandet direkt utan att först besluta om prövningstillstånd. I andra fall skall målet ges prövningstillstånd, och därmed tas upp till prövning, om det ”är av vikt för rättstillämpningen” att överklagandet prövas.⁶⁸ Vissa mål kan överklagas från Miljööverdomstolen till Högsta Domstolen. Detta är dock inte möjligt vid ärenden där en kommun eller miljöprövningsdelegationen är första instans. För prövning i Högsta domstolen krävs prövningstillstånd.

Miljöbalkskommittén, som har till uppgift att följa upp tillämpningen av miljöbalken och lämna förslag till de ändringar som kan behövas, anser att för att få praxis på miljöbalkens nya områden, är det viktigt att myndigheterna, bland annat Naturvårdsverket och länsstyrelserna, aktivt driver mål där frågorna aktualiseras så att de behandlas i första instans och även kan prövas i vidare i högre instanser.⁶⁹ Det är detta som är Naturvårdsverkets främsta uppgift i tillståndsärendena och det är i ljuset av detta man skall se deras argumentation. Miljöbalkskommittén förklarar vidare att det är viktigt att tillståndsmyndigheterna, med stöd av remissmyndigheterna ställer krav på tillräckligt ingående underlagsmaterial från sökanden så att en noggrann prövning kan ske.

⁶⁸ 23 kap 2 § miljöbalken och 34 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291).

⁶⁹ SOU 2004:37, s 342.

I detta kapitel har jag redogjort för de regler som är viktiga att känna till för tolkningen av begreppet följdföretag. Nu går jag vidare till att redogöra för hur Miljööverdomstolen har tolkat innebörden av begreppet följdföretag.

3. Följdföretag i rättstillämpningen

3.1 Förarbetena till 16 kap 7 § miljöbalken

Motivuttalandena till 16 kap 7 § miljöbalken är ganska knapphändiga. Det anges att när en verksamhet tillståndsprövas enligt miljöbalken *”bör i bedömningen av om verksamheten skall få komma till stånd och på vilka villkor detta skall få ske beaktas även följdföretag som nödvändigörs av den ansökta verksamheten”*. Vägar och kraftledningar anges som exempel på vad som skulle kunna utgöra följdföretag. Hänsyn skall även tas till farliga transporter som måste ske till och från den prövade verksamheten. Här erinras också om att paragrafen tillkommit efter mönster från 3 kap 5 § vattenlagen. Vid tillståndsprövningen måste en rimlig avgränsning göras av följdföretagen, så att endast följdföretag som har ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten beaktas.⁷⁰

Eftersom motivuttalandena inte ger en uttömmande uppräkningslista av vad som kan anses som följdföretag, får man avgöra detta med ledning av andra delar av kommentaren till miljöbalken, då främst till målparagrafen och hänsynsreglerna. Jag har tidigare beskrivit de aktuella delarna och kommer nu att redogöra för hur rättstillämpningen har tolkat begreppet följdföretag.

3.2 Tunnelldrivning och därtill hörande utsläpp av processvatten

Tunnelldrivning, dvs. tunnelbyggande, är en mycket ingripande åtgärd som påverkar både grundvattnet i både berg och jord. Grundvattennivån är i sin tur av stor betydelse för flora och

⁷⁰ Prop. 1997/98:45 del 2, 208.

fauna, särskilt i känsliga och värdefulla biotoper. Detta kan ge följder även för jord- och skogsbruk. En annan effekt av en ändrad grundvattennivå är risk för mineralisering och nitratbildning. Det finns således många risker som måste tas med i bedömningen när man beslutar om hur och var det är lämpligt att genomföra en tunneldrivning.⁷¹

Frågan om tunneldrivning kan anses vara ett följdföretag har varit uppe till prövning ett flertal gånger i Miljööverdomstolen. Prövningarna har främst gällt bygget av järnvägstunnlar genom Hallandsåsen och Botniabanan i Norrbotten. För att förstå problematiken måste en kort redogörelse för regleringen kring tunneldrivning göras. Verksamheten får delas upp i olika delar:

- För *bortledande av grundvatten* som läcker in i en tunnel och utförande av anläggningar för detta gäller tillståndsplikt enligt 11 kap 2 § 2 st. och 9 § miljöbalken.
- Även *uttag av grundvatten* för att användas som processvatten för en tunneldrivning är tillståndspliktig enligt 11 kap miljöbalken.
- *Tunneldrivningen* i sig är inte vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken men är däremot miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken. Regler om tillstånds- och anmälningsplikt för miljöfarlig verksamhet finns i 9 kap 6-8 §§ miljöbalken och den därtill hörande förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Enligt dessa regler krävs inte tillstånd till tunneldrivningen eller det *utsläpp/bortledande av använt processvatten och inläckande grundvatten* som förorenats p.g.a. tunneldrivningen och som under tunnelns byggskede gemensamt leds bort från tunneln.
- Detta vatten är dock avloppsvatten och det är förbjudet att inrätta anordning för detta vatten utan anmälan till den kommunala nämnd som fullgör kommunens uppgifter inom miljö- och hälsoskyddsområdet.
- Tunneln är bygglovspliktig enligt plan- och bygglagstiftningen.

I tre domar som avser tillstånd att bortleda inläckande grundvatten från tre olika tunnelavsnitt av den nya järnvägssträckan mellan Nyland i Kramfors kommun och Umeå, den så kallade Botniabanan, har frågan om vad som kan avses med följdföretag berörts. Miljödomstolen hann pröva alla tre fallen innan det första överklagandet togs upp i Miljööverdomstolen.

⁷¹ www.naturvardsverket.se.

Frågeställningarna är likartade i de tre domarna. Några av de viktigaste gäller vilken omfattning prövningen skall ha, hur tillstånden skall formuleras och förutsättningarna att föreskriva villkor i olika avseenden.

3.2.1 Tunneldrivning

I det första målet gällde frågan tillstånd att bortleda så kallat processvatten från vattendrag, bortleda inläckande yt- och grundvatten liksom använt processvatten från tunnel och schakt vid tunnelborrning vid anläggande av Kalldalstunneln.⁷² I detta mål menade miljödomstolen att trots att tunneldrivningen inte är tillståndspliktig som vattenverksamhet eller miljöfarlig verksamhet och därmed inte är under tillståndsprövning som sådan, kan den beaktas vid sådan prövning av annan sökt verksamhet, om det är fråga om följdverksamhet enligt 16 kap 7 § miljöbalken. Här var då frågan om tunnelarbetena kunde ses som följdföretag till bortledandet av grundvattnet från tunneln och uttaget av processvatten för tunneldrivningen. Domstolen resonerade då att

” Man skulle kunna uttrycka sambandet så att bortledandet av vattnet är en följdverksamhet till tunneldrivningen. Det innebär dock inte att även det omvända måste gälla. Tunneldrivningen kan knappast betecknas som nödvändig för att verksamheten med bortledandet av vatten skall kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. ”

Miljödomstolen ansåg därför att tunneldrivningen inte är att anse som ett följdföretag i detta fall och påpekar vidare att en så för omgivningen ingripande åtgärd som tunnelbygge, endast kan förhandsprövas i bygglovsförfarandet och i det här fallet även i järnvägsplanen, eftersom det var fråga om järnvägstunnel. Man ansåg att om skyddsåtgärder mot icke önskvärda miljöeffekter av själva tunneldrivningen inte föreskrivs i detta mål kunde resultatet bli att frågan om sådana skyddsåtgärder inte prövas alls, och det skulle kunna medföra att miljöbalkens övergripande mål inte fått fullt genomslag i miljöbalkens tillståndsregler. Domstolen konstaterade dock att trots att det enligt 1 kap 1 § 2 st. miljöbalken är miljödomstolens uppgift att tillämpa balken så att de

⁷² Miljödomstolens dom M 644-99, Miljööverdomstolens dom, M 9655-99 (2002 DM 25).

övergripande miljömålen uppnås, innebär det inte att miljödomstolen kan omtolka reglerna om prövningens omfattning så att tolkningen strider mot det sätt de har formulerats.

Naturvårdsverket överklagade miljödomstolens dom med yrkandet att prövningen varit för begränsad i miljödomstolen och att målet därför skulle återförvisas dit. Miljööverdomstolen fann i beslut i frågan att miljödomstolens tillståndsprövning i detta fall inte hade varit för begränsad.⁷³ Miljödomstolens uppfattning att tunneldrivning inte är att betrakta som en följdverksamhet står således fast.

3.2.2 Utsläpp av processvatten och det härmed sammanblandade grundvattnet

I nästa fall angående Botniabanan har miljödomstolen i en deldom angående en järnvägstunnel genom Hjältakullen meddelat ett antal villkor som behandlar miljöfarlig verksamhet i form av utsläpp av avloppsvatten, bl.a. villkor för hur allt vatten från tunneln skall renas.⁷⁴ Miljödomstolen ansåg här att utsläpp av processvatten och det inläckande grundvatten som blandats med processvattnet, är sådan följdverksamhet som avses i 16 kap 7 § miljöbalken.

I prövningen av tillstånd för järnvägstunnel genom Öberget, som också den hann komma från miljödomstolen innan det första fallet prövades i Miljööverdomstolen, meddelades villkor rörande följdverksamhet med en uttrycklig hänvisning till försiktighetsprincipen i 2 kap 3 § miljöbalken.⁷⁵ Man menade att det till tunneln inläckande grundvattnet och det använda processvattnet blandas och smutsas ned inne i tunneln och är därmed förorenat vid utsläppspunkten för det bortledda grundvattnet. Därför ansåg man det rimligt att domstolen med stöd av försiktighetsprincipen föreskrev villkor för reningen, även om miljönämnden efter anmälan från Banverket kan komma att vidta åtgärder.

Miljööverdomstolen fastslår dock i båda målen att eftersom utsläpp av processvatten och det härmed sammanblandade grundvattnet är miljöfarlig verksamhet men inte tillståndspliktig sådan,

⁷³ Protokoll 2000-03-06, M 9655-99.

⁷⁴ Miljödomstolens dom M 3-00, Miljööverdomstolens dom M5455-00 (DM 24 2002).

⁷⁵ Miljödomstolens dom M 60-00, Miljööverdomstolens dom M 537-01 (DM 23 2002).

kan den inte regleras om inte tillstånd söks för den, genom frivillig ansökan eller föreläggande av tillsynsmyndighet, och den kan därmed heller inte vara följdverksamhet enligt 16 kap 7 § miljöbalken. Det blir således tillsynsmyndigheten som enligt 26 kap 9 § miljöbalken med hjälp av förelägganden och förbud får reglera reningen av utsläppsvattnet.

Ytterligare ett mål med samma problematik angående Botniabanan har avgjorts i Miljödomstolen med samma motivering.⁷⁶

3.2.3. Sammanfattning

Varken tunneldrivningen i sig eller utsläpp av processvatten och härmed sammanblandat processvatten är att anse som följd företag och de kan därför inte bli föremål för villkorsprövning enligt Miljöbalken. Själva tunneldrivningens tillåtlighet får bedömas i bygglovsförfarandet. De bestämmelser som i övrigt återstår för att reglera tunneldrivningen och de störningar och olägenheter för miljön som kan uppstå därigenom, är tillsynsbestämmelserna i 26 kap miljöbalken. Tillsynsmyndigheten får enligt 26 kap 9 § miljöbalken besluta om de förelägganden och förbud som kan behövas med avseende på tunneldrivningen, t.ex. i fråga om sprängningsarbeten, spill av sprängmedel och tätningsmedel, utsläpp av avloppsvatten och vilka krav som skall ställas i fråga om fysikaliska och kemiska egenskaper hos avloppsvattnet från tunnel och skärning innan det släpps ut i recipienten etc.

3.3 Transporter

Det råder som sagt inget tvivel om att dagens transporter av människor och gods påverkar miljön och vår hälsa negativt. Därför har flera gånger frågan om reglering av transporter varit uppe till prövning i Miljööverdomstolen. I de flesta mål har frågan gällt huruvida den som ansökt om tillstånd enligt miljöbalken till miljöfarlig verksamhet kan åläggas utreda och lämna förslag på villkor för transporter till och från verksamhetens anläggningar med stöd av ett så kallat

⁷⁶ Miljödomstolens dom M 57-01, Miljööverdomstolens dom 7202-01 (DM 94 2002).

prövotidsförfarande. Det kom till sist ett avgörande i Högsta domstolen, detta följdes dock tätt därefter av ytterligare en dom från Miljöverdomstolen som många anser går emot Högsta domstolens dom. Denna dom är nu överklagad till Högsta domstolen och men frågan om provningstillstånd är ännu inte avgjord.⁷⁷

3.3.1. Transporter inom verksamhetsområdet

När det gäller transporter inom en miljöfarlig verksamhets anläggningar har transporterna en sådan anknytning till den fastighetsbundna verksamheten att de måste anses utgöra en del av själva verksamheten, trots att det handlar om utsläpp från rörliga störningskällor som t.ex. fordon, flygplan och fartyg.⁷⁸ Högsta domstolen har i konsekvens med detta i mål om tillstånd för miljöfarlig verksamhet ansett att de transporter som sker inom verksamhetsområdet är en del av den miljöfarliga verksamhet som bedrivs på verksamhetsområdet.⁷⁹ Detta innebär att olägenheter från dessa skall vägas in som en del av verksamheten vid provningen av den miljöfarliga verksamhetens lokalisering och tillåtlighet. Ett tillstånd får därför förenas med villkor eller provotid för sådana transporter. Transporter inom verksamheten kan således inte falla inom definitionen av följdföretag eftersom det är en del av den miljöfarliga verksamheten.

3.3.2. Kan transporter till och från en anläggning prövas enligt miljöbalken?

Stöd för att det är möjligt att föreskriva villkor för transporter vid tillståndsprövning finns i 16 kap 7 § miljöbalken om så kallade följdföretag. I förarbetena till 16 kap 7 § miljöbalken nämns som exempel att hänsyn kan tas till farliga transporter som skall ske till och från den provade verksamheten. Frågan är då om alla transporter och inte enbart farliga transporter skall kunna anses som följdföretag

⁷⁷ Telefonkontakt med Peder Munck, revisionssekreterare, Högsta domstolen, 2004-12-01.

⁷⁸ Bjällås Ulf m.fl., Miljöbalken, s. 9:4.

⁷⁹ Högsta domstolens dom 2004-06-21 i mål T 2223-03.

Av försiktighetsprincipen i 2 kap 3 § miljöbalken framgår också att en verksamhetsutövare är skyldig att utföra de skyddsåtgärder och iaktta de begränsningar som krävs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö. Enligt motivuttalandena till 2 kap 3 § miljöbalken skall miljöbalken inte bara tillämpas på skador och olägenheter som orsakas av fastighetsanknuten verksamhet utan även på verkningar från verksamhet som inte sker genom användande av mark, byggnad eller anläggning. Det stadgas uttryckligen i motiven att krav med stöd av bestämmelsen kan ställas även på transporter.⁸⁰ I motiven till miljöbalkens målparagraf uttalas att ett villkor för en miljöfarlig verksamhet som grundar sig på balken kan avse vad som helst som gagnar en ekologiskt hållbar utveckling.⁸¹ Det påpekas där även att detta är en skillnad mot villkor grundade på miljöskyddslagen, vilka bara kunde avse olägenheter från verksamheten.

Miljööverdomstolen anser inte att det finns skäl att anta att bestämmelsen skulle vara begränsad till att gälla enbart farliga transporter.⁸² Miljööverdomstolen menar att en verksamhetsutövare ofta i hög grad är beroende av transporter av råvaror, insatsvaror och färdiga produkter, och det därför ligger nära till hands att bedöma transporter i allmänhet som följdföretag.

Även Högsta domstolen anser att transporter till och från en miljöfarlig verksamhets anläggningar kan utgöra ett följdföretag och därmed beaktas vid en prövning av den miljöfarliga verksamheten.⁸³ Man har inte någon invändning mot att även transporter som inte faller under definitionen farliga transporter prövas enligt miljöbalken. Det skulle därmed vara klart att transporter ingår bland det som kan prövas enligt miljöbalken och därmed kan bli föremål för tillståndsvillkor.

⁸⁰ Prop. 1997/98:45 del 2, s 15-16.

⁸¹ Prop. 1997/98:45 del 2 s. 8.

⁸² Miljööverdomstolens dom 2003-05-06 i mål M7179-02.

⁸³ Högsta domstolens dom 2004-06-21 i mål T 2223-03.

3.3.3. Rättslig rådighet

En förutsättning för att villkor skall kunna föreskrivas är att en sökande kan efterleva villkoret genom att på något sätt råda över transporter. Miljödomstolen anger som exempel fallet när en kund ombesörjer transporten av en produkt, då kan sökanden inte anses råda över transporter i sådan utsträckning att villkor kan föreskrivas. I de fall då en sökande däremot själv ombesörjer transporter torde sökanden också kunna påverka de miljömässiga aspekter som skall beaktas vid utförandet av transportarbetet. Detsamma gäller om än i något mindre grad när en sökande upphandlar transporttjänster.⁸⁴

I en annan dom från miljödomstolen bedömer man att det inte är möjligt att i detalj föreskriva om villkor som rör transporter utanför industriområdet eller som annan huvudman ansvarar för. Det som bolaget kontrollerar är val av råvaruleverantör och de överväganden som görs om hur råvaran skall forslas till och från anläggningen. Vidare fastslås att bolaget kontrollerar sin upphandling av transporter och de val som träffas i samband med denna, sina egna transporter samt transporter som utförs inom den egna koncernen. Man ålägger här bolaget att återkommande undersöka möjligheterna att minska transporternas miljöpåverkan.⁸⁵

I en annan dom från Miljööverdomstolen var frågan om rådighet uppe till prövning.⁸⁶ Här var frågan om ett bolag skulle åläggas att utreda de tekniska och ekonomiska möjligheterna att minska energianvändningen med målsättningen att ångenergin till minst 90 % skulle komma från biobränsle. Bolagets behov av ångenergi tillgodosågs av en anläggning som bolaget avhändertog och därför inte hade någon direkt rådighet över. Miljööverdomstolen ansåg här att frågan om rådighet varken minskade intresset av, eller utgjorde något hinder mot att göra en sådan utredning.

⁸⁴ Miljödomstolens dom 2002-06-11 i mål nr M177-01, Miljödomstolens dom 2002-10-31 i mål nr 258-01.

⁸⁵ Miljödomstolens dom 2003-02-13 i mål M 52-02.

⁸⁶ Miljööverdomstolens dom den 2003-07-04 i mål M 1936-03.

Miljööverdomstolen har bedömt att transporter till och från en anläggning, även kallade externa transporter, kan prövas enligt miljöbalken och därmed regleras, genom villkoren, även när transporterna inte utförs av bolaget i egen regi.⁸⁷

Högsta domstolen berör inte särskilt det faktum att transporterna utförs av någon annan huvudman än sökanden.⁸⁸ Man påpekar dock att oavsett om man väljer att ställa upp villkor för transporterna eller förordna om ett prøvotidsförfarande för utredning, så måste det finnas faktiska och rättsliga möjligheter för sökanden att följa kraven. Det utesluter ett prøvotidsförordnande som är alltför allmänt hållet. Detta är det enda man nämner angående verksamhetsutövarens faktiska och rättsliga möjligheter. Således utgör det inget hinder för reglering av transporterna att de utförs av någon annan huvudman än sökanden.

3.3.4. "En rimlig avgränsning"

I förarbetena till 16 kap 7 § miljöbalken understryks, som jag tidigare nämnt, att en rimlig avgränsning måste göras av ett följdföretag, så att endast följdföretag som har ett *omedelbart samband* med den tillståndsprövade verksamheten beaktas. Det är enligt bevisbörderegeln i 2 kap 1 § miljöbalken sökanden som har bevisbördan för att avgränsningen av följdföretag är rimlig.

Frågan om omedelbart samband får, enligt Högsta Domstolen, avgöras genom en sammanvägning av omständigheter som transporternas karaktär och omfattning, var transporterna befinner sig i förhållande till anläggningen samt olägenheterna från transporterna satta i relation till olägenheterna från övriga trafik och verksamhet.⁸⁹ Man fortsätter angående det aktuella fallet:

"Härtill kommer att transporterna till och från en anläggning kan utgöra den helt dominerande trafikmängden i anläggningens närområde medan transporterna, när de rör sig längre bort i

⁸⁷ Miljööverdomstolens dom 2003-05-06 i mål M7179-02 och i mål M 602-02.

⁸⁸ Högsta domstolens dom 2004-06-21 i mål T 2223-03.

⁸⁹ Högsta domstolens dom 2004-06-21 i mål T 2223-03.

Sverige eller utomlands, där kan utgöra en försvinnande liten del av den totala trafiken och olägenheterna från denna.”

Högsta Domstolen anser att vid tillståndsprövning och fastställande av villkor för en miljöfarlig verksamhet, kan en rimlig avgränsning vara att kräva att sökanden redovisar miljökonsekvenserna av transporter till och från en anläggning i anläggningens närområde. Som exempel ger man marktransporter från en anläggning till en deponi, båttrafik till och från en hamn eller flygplansrörelser till och från en flygplats.

När verksamhetsutövaren redovisat dessa miljökonsekvenser och om det då visar det sig att olägenheterna är så allvarliga att verksamheten inte kan tillåtas, får ansökan om tillstånd avslås. I de fall miljökonsekvenserna av transporterna i närområdet inte blir så allvarliga kan det vara en möjlighet att antingen

1. Företräda ett tillstånd med villkor för sådana transporter, eller
2. Meddela ett prövotidsförfarande, men det krävs då att det finns ett verkligt behov av att skjuta upp tidpunkten för fastställande av villkor.

Utifrån detta kommer Högsta Domstolen fram till att det inte är rimligt att kräva att den som ansökt om tillstånd till miljöfarlig verksamhet ska redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna för långväga transporter när dessa rör sig på stort avstånd från anläggningarna i fråga och där de endast utgör en liten del av den totala trafiken och olägenheterna från denna.

3.3.5. Vilken typ av krav kan ställas

I de fall som frågan om transporter har varit uppe, har frågan främst gällt villkor i tillståndet där verksamhetsutövaren har ålagts att utreda och redovisa möjligheterna att minska miljöpåverkan av transporterna till och från bolagets anläggningar. Man har krävt att redovisningen skall innehålla exempel på åtgärder och deras miljö- och kostnadsmässiga konsekvenser samt bolagets förutsättningar att genomföra dem.

Miljödomstolen har i ett fall bedömt det som angeläget att diskussionen om transporternas miljöpåverkan och möjligheterna att påverka dessa hålls levande inom företaget och därför anser man att villkor bör fastställas som ålägger bolaget att återkommande undersöka möjligheterna att minska denna miljöpåverkan.⁹⁰ Man kan dock inte enligt denna dom ställa krav om bränslekvalitet för ankommande transportfordon. Denna tolkning slås fast av Högsta domstolen då de anser att miljöbalkens reglering och lagmotiven inte ger stöd för att det normalt skulle vara påkallat att meddela sådana villkor i ett tillståndsbeslut för en miljöfarlig verksamhet som skulle innebära ett slags indirekt reglering av transportsektorn, till exempel särskilda avgaskrav på lastbilar och fartyg. Sådana anspråk, får i den mån det är behövligt i så fall riktas mot bl.a. väghållare, fordonstillverkare, drivmedelsproducenter och fordonsägare.⁹¹

3.3.6. Rättsläget oklart

Endast en dryg vecka efter Högsta domstolens dom kom ytterligare en dom inom ämnet transporter från Miljööverdomstolen.⁹² Här delar man upp miljökonsekvenserna av transporter i två delar. Först gör man en rimlig geografisk avgränsning för buller och säkerhetsrisker och sedan gör man en likadan avgränsning för utsläppen till luft. Miljööverdomstolen menar att det omfattande transportarbetet skulle kunna motivera åtgärder för att motverka utsläppen till luft, både lokalt och regionalt, med tanke på utsläppens storlek och miljöeffekter inom ett större område. Det är inte tillräckligt med endast en redovisning av de totala utsläppen, utan även en redovisning av utsläppens storlek i anläggningens närområde och deras miljökonsekvenser krävs. Bolaget åläggs i detta fall att redovisa vilka utsläpp som sker inom en radie av en, fem respektive tio mil från anläggningen. Miljööverdomstolen vill inte gå så långt som att kräva en total övergång från biltransporter till mer miljövänliga transportsätt som järnväg och fartyg, utan menar att ett optimalt utnyttjande av de transporter som ger de lägsta störningarna skulle kunna vara ett realistiskt alternativ. Man menar att det är verksamhetsutövaren och beställaren av transporterna som har de bästa förutsättningarna att finna lösningar. Denna dom är, som ovan

⁹⁰ Miljödomstolens dom 2003-02-13 i mål M 52-02.

⁹¹ Högsta domstolens dom 2004-06-21 i mål T 2223-03.

⁹² Miljööverdomstolens dom 2004-06-30 i mål M 10499-02.

nämnts, överklagad till Högsta domstolen men frågan om prövningstillstånd är inte i skrivande stund avgjord.⁹³

3.3.7. Sammanfattning transporter

Sammanfattningsvis kan sägas att Högsta domstolen finner transporter till och från en anläggning utgör ett så kallat följdföretag och skall beaktas vid prövningen av en miljöfarlig verksamhet under förutsättning att transporterna har ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten. Miljökonsekvenser av transporter till och från en anläggning skall redovisas i anläggningens närområde. Det är dock inte rimligt att den som söker tillstånd skall redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna av långväga transporter när dessa rör sig på stort avstånd från den prövade anläggningen och där endast utgör en liten del av totala trafiken och olägenheterna. Miljöverdomstolen har i en senare dom gjort en tolkning av begreppet närområde, och då satt gränsen till 10 mil. Om denna tolkning kommer att stå sig återstår som sagt att se.

3.4. Skogsråvara

Frågan om definitionen av följdföretag har även aktualiserats angående skogsbruk, närmare bestämt möjligheten att med stöd av miljöbalken ställa villkor om val av råvaror vid ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet.

3.4.1. Rättsliga förutsättningar för reglering

Enligt författningskommentaren till miljöbalkens målparagraf framgår att samtliga bestämmelser i miljöbalken skall tillämpas på ett sådant sätt att balkens mål och syfte bäst tillgodoses.⁹⁴ När tveksamhet råder om vad som bör beslutas skall man välja det som mest sannolikt gynnar en

⁹³ Telefonintervju med Peder Munck, revisionssekreterare, Högsta domstolen, 2004-12-01

⁹⁴ Prop. 1997/98:45 del 2, s. 8.

hållbar utveckling. Ett villkor för en miljöfarlig verksamhet kan, till skillnad från i tidigare lagstiftning, avse vad som helst som gagnar en ekologiskt hållbar utveckling och inte enbart avse olägenheterna från verksamheten.

Miljöbalken är, som tidigare nämnts, tillämplig om verksamheten eller åtgärden ryms inom de skyddsintressen som anges i 1 kap 1 § 2 st. miljöbalken. Om miljöbalken anses tillämplig, kan domstolen eller tillsynsmyndigheten med 2 kap miljöbalken som grund bestämma närmare vilka skyddsåtgärder, begränsningar och övriga försiktighetsmått som måste vidtas, oavsett om en del av verksamheten inte är omedelbart tillståndspliktig.⁹⁵

I författningskommentaren till försiktighetsprincipen i 2 kap 3 § miljöbalken framgår att val av råvaror omfattas av balkens tillämpningsområde och att krav kan ställas på råvaror.

”Med skador och olägenheter för miljön avses inte endast påverkan på grund av utsläpp eller andra störningar, utan även sådant som utarmning av värdefulla natur- och kulturmiljöer eller den biologiska mångfalden, eller misshushållning med naturresurser, energi eller material.”

*”Stora insatser kan krävas för att motverka en allvarlig miljösituation. Det kan t.ex. vara fråga om tekniska åtgärder, metodval, olika åtgärder på marken, begränsningar av verksamheten, råvaru- och bränsleval och lämnande av information.”*⁹⁶

Bestämmelser om miljöhänsyn i skogsbruket finns även i skogsvårdslagen som inte införlivats i miljöbalken, bl.a. bestämmelser om olika försiktighetskrav.⁹⁷ Skogsvårdslagen har i 1 § två jämställda mål för skogsbruket, dels ett produktionsmål och dels ett miljömål. Det finns en konflikt mellan miljöbalkens och skogsvårdslagens målsättningar men även inom skogsvårdslagens båda målsättningar, av den orsaken att om skogsbruk drivs från ekonomiskt rationella synpunkter kan det utgöra ett allvarligt hinder mot miljövärden som exempelvis ett öppet kulturlandskap och biologisk mångfald.⁹⁸ Skogsmark kan också beröras av bestämmelserna

⁹⁵ Rubensson, Stefan, i Miljöbalken. En kommentar Del I, Nordstedts 2000, 1:5.

⁹⁶ Prop. 1997/98:45 del 2, s. 15.

⁹⁷ Skogsvårdslagen (1979:429).

⁹⁸ Bengtsson, Bertil, Speciell Fastighetsrätt Miljöbalken, s. 211.

i 7 och 8 kap miljöbalken som bl.a. reglerar skydd av områden respektive växt- och djurarter. Det finns inga tvingande regler, vare sig i miljöbalken eller skogsvårdslagen, som berör certifiering av skog utan den sker på frivillig grund.

3.4.2 Naturvårdsverkets inställning

I ett mål om tillstånd till verksamheten vid ett massa- och pappersbruk krävde Naturvårdsverket att villkor skulle meddelas som innebar att bolaget var tvunget att använda en viss del vedråvara från certifierade skogsbruk.⁹⁹ Naturvårdsverket menade att de fibrer och transporter som bolaget beställer har ett omedelbart samband med den verksamhet som prövades i fallet, tillstånd till massa- och pappersbruk, och att det därmed skulle anses vara följd företag enligt 16 kap 7 § miljöbalken. Beträffande 22 kap 25 § miljöbalken konstaterar verket att uppräknigen i bestämmelsen enligt förarbetena inte är uttömmande och att det därmed finns möjlighet till villkorsreglering av annat än det som nämns i bestämmelsen.¹⁰⁰ Beträffande rådighetsfrågan ansåg verket att bolaget har full rådighet över hur de väljer att lösa sitt fiberbehov, på samma sätt som bolaget torde råda över och ansvara för vilka miljökrav som bör iakttas vid utförandet av t.ex. lokalvård och entreprenadarbeten inom anläggningen. Bolaget bör ha samma möjlighet och skyldighet att beakta miljöaspekter vid valet av upphandling av fiberråvara. Verket menar också att de krav som ställs med stöd av miljöbalken kan vara längre gående än de som uppfyller rent företagsekonomiska avkastningskrav. Man föreslår i villkoren att bolaget skall redovisa andelen råvara som för närvarande kommer från certifierad skog och hur arbetet med dess policy för skogsbruk framskrider.

3.4.3. Bolagets inställning

Bolaget hänvisar till specialmotiveringen till 16 kap 7 § miljöbalken där exempel på följd företag anges vara vägar och kraftledning samt transporter av farligt gods till och från verksamheten.¹⁰¹

⁹⁹ Miljööverdomstolens dom 2004-06-30 i mål M 10499-02.

¹⁰⁰ Prop. 1997/98:45 del 2, s 246.

¹⁰¹ Prop. 1997/87:45 del 2 s. 208.

Här anges vidare att det vid tillståndsprovningen måste göras en rimlig avgränsning av följdföretagen så att endast följdföretag som har ett *omedelbart samband* med den tillståndsprovade verksamheten beaktas. Bolaget anser att det är uppenbart att skogsbruket inte är en sådan verksamhet som har ett uppenbart samband med den provade verksamheten.

3.4.4 Miljödomstolens dom

Miljödomstolen anser med hänvisning till motiven att det finns lagstöd för villkorsreglering av val av råvaror vid tillståndsprovning av miljöfarlig verksamhet. Det är dock inte alltid så att en sådan reglering är möjlig, fortsätter man, och hänvisar till att en förutsättning för att ett villkor skall kunna föreskrivas är att tillståndshavaren kan efterleva villkoret genom att på något sätt råda över frågan. Som exempel anges fallet när en kund ombesörjer transporten av en produkt, då kan sökanden inte anses råda över transportererna i sådan utsträckning att villkor kan föreskrivas. I de fall då en sökande däremot själv ombesörjer transportererna torde sökanden också kunna påverka de miljömässiga aspekter som skall beaktas vid utförandet av transportarbetet. Detsamma gäller i princip när en sökande upphandlar råvaror.

Miljödomstolen avslag yrkandet på grund av ett flertal orsaker. En anledning var att man menade att det inte var lämpligt att genom lagtillämpning försöka styra köpare av skogsråvara att köpa certifierad sådan för att på så sätt öka trycket på skogsägarna att certifiera skog. Även från konkurrenssynpunkt ansåg man att ett sådant villkor var tveksamt eftersom det kan innebära att bolaget för att uppfylla villkoret hänvisas till ett begränsat antal leverantörer. Slutligen fann man att konsekvenserna av ett sådant villkor var omöjligt att överblicka, exempelvis beträffande möjligheterna till uthållig tillgång till fiberråvara från certifierad skog i närområdet och det extra transportarbete som eventuellt kan komma att krävas för att uppfylla villkoret.

Denna del av domen överklagades inte till Miljööverdomstolen så något avgörande från högre instans finns inte i frågan. Naturvårdsverket har även i andra fall yrkat på liknande villkor i

tillståndsmål i miljödomstolen utan framgång och frågan har inte heller nått Miljööverdomstolen.¹⁰²

Eftersom frågan ännu inte kommit upp i Miljööverdomstolen så har dessa två domar inget prejudicerande värde. Anmärkas skall dock att de ger uttryck för hur tillämpande myndighet ser på en utvidgning av begreppet följdföretag att även gälla råvaror.

4. Analys

I detta avslutande kapitel kommer jag att kommentera och resonera kring de rättsfall jag tidigare presenterat och försöka belysa problematiken utifrån dels Naturvårdsverkets och dels verksamhetsutövarens perspektiv. Jag kommer också att reflektera över vilken betydelse tolkningen av begreppet följdföretag kan få för konsekvenser i praktiken.

4.1 Allmänt

Begreppet följdföretag, i sin nuvarande lydelse, introducerades genom miljöbalken. Förebilden till lagrummet i vattenlagen hade sin betydelse i ett annat snävare sammanhang. Miljöbalken har ett mycket vidare tillämpningsområde än någon annan tidigare miljölagstiftning, varför även lagrum i miljöbalken som är identiska med sina föregångare ofta måste ges en helt annan tolkning än tidigare. Det har rått en osäkerhet kring begreppet följdföretag sedan miljöbalken tillkom. Under miljöbalkens första år var det fortfarande många verksamheter som hade tillstånd enligt miljöskyddslagen och vattenlagen och därför var antalet tillståndsprövningar enligt miljöbalken relativt få. De senaste två åren har antalet prövningar ökat men fortfarande prövas dock ca en tredjedel av målen enligt gammal lagstiftning.¹⁰³ Målet i Högsta domstolen om transporter är den första prövningen av miljöbalkens materiella regler i denna instans, dock har frågor som skadestånd och brott enligt miljöbalken prövats av Högsta Domstolen.

¹⁰² Miljödomstolens dom M 106-02/M223-00, Miljööverdomstolens dom M 428-03.

¹⁰³ SOU 2004:37, s 335.

Det är mycket viktigt att frågor som räckvidden av begreppet följdföretag prövas i praxis så att vi kan få klarhet i dess omfattning. Det är av största vikt för både verksamhetsutövare, myndigheter som länsstyrelsen och Naturvårdsverket samt för de tillståndsgivande myndigheterna som t.ex. miljödomstolar. För verksamhetsutövaren är förutsägbarheten av vad ett tillstånd skall innehålla viktig så att man kan planera sin verksamhet därefter. För myndigheter som Naturvårdsverket är det värdefullt att veta vilka styrmedel man kan använda i sin strategi för en bättre miljö, om man kan begränsa vissa problem med hjälp av regeln om följdföretag. För tillståndsgivande myndigheter som exempelvis miljödomstolarna är det viktigt för att kunna göra en enhetlig tillämpning av miljöbalken vid tillståndsärenden.

Som jag tidigare nämnt är det egentligen bara på tre områden som frågan om vad som kan anses utgöra ett följdföretag aktualiserats. Frågan har varit uppe till prövning när det gäller tunneldrivning, transporter och skogsråvara.

4.2. Tunneldrivning och utsläpp av processvatten

Som ovan framkommit har Miljööverdomstolen slagit fast att tunneldrivning inte kan omfattas av villkor vid tillståndsprovning av tillståndspliktig verksamhet som sker i anknytning till tunneldrivningen. Den kan dock ingå i provningen om verksamhetsutövaren frivilligt ansöker om tillstånd för tunneldrivningen eller om tillsynsmyndigheten förelägger om att tillstånd skall sökas. Utöver detta är den enda provning som sker av själva tunneln bygglovsprovningen enligt Plan- och bygglagen och om det rör sig om en järnvägstunnel, en provning enligt järnvägsplanen, lagen om byggande av järnväg.¹⁰⁴ I Miljööverdomstolens argumentation angående tunneldrivningen så anger man bara att man gör samma bedömning som miljödomstolen i frågan om vilken verksamhet som kräver tillstånd enligt miljöbalken. Miljödomstolen får då anses stå bakom de överväganden som miljödomstolen gjort. Miljödomstolen har i fallet uttryckt en oro över att den provning som sker enligt plan- och bygglagen är tillräckligt omfattande. Om inte

¹⁰⁴ Plan- och bygglagen (1987:10) och Lag om byggande av järnväg (1995:1649).

tunneldrivningen prövas som ett följdföretag finns en risk för att frågan om skyddsåtgärder mot skadliga miljöeffekter av själva tunneldrivningen inte prövas alls. Detta skulle innebära att miljöbalkens övergripande mål inte fått fullt genomslag i miljöbalkens tillståndsregler. Som regeln om följdföretag är utformad, kan inte tunneldrivning anses som ett följdföretag. Miljödomstolens resonemang är logiskt riktiga. Att anse tunneldrivningen som ett följdföretag hade inneburit att miljödomstolen omtolkade reglerna om prövningens omfattning så att tolkningen skulle strida mot det sätt de formulerats

Frågan är då vad konsekvenserna blir av att tunneldrivning inte anses som en följdverksamhet utan endast omfattas av prövningen enligt plan- och bygglagen och de befogenheter som tillsynsmyndigheterna har.

4.2.1. Prövning av verksamheten

Det är kommunen som beslutar om bygglov. Plan och bygglagens grundprinciper är betydligt vagare än miljöbalkens och ger ett större utrymme åt beslutsmyndigheten att bedöma och väga intressen emot varandra.¹⁰⁵ Enligt min bedömning finns det en risk att beslutande myndighet inte har samma kunskap om, och lägger lika stor vikt vid, skadliga miljöeffekter vid beslutsfattandet som t.ex. en miljödomstol skulle ha gjort. En prövning enligt plan- och bygglagen görs av en eller flera politiskt tillsatta byggnadsnämnder, visserligen under tillsyn av länsstyrelsen, men det finns ändå en stor risk att besluten blir färgade av politiska intressen. En annan nackdel med att tunneldrivningen endast prövas enligt plan- och bygglagen är att miljöorganisationer inte har rätt att överklaga beslut om detaljplan, områdesbestämmelser eller bygglov om de inte kan åberopa något slags enskilt intresse som berörs av beslutet. Som sådant enskilt intresse räknas bl.a. att miljöorganisationen hyr mark som berörs. Jag anser att det är mycket olyckligt om miljöorganisationerna inte får möjlighet att slå vakt om de allmänna miljöintressena genom möjligheten att överklaga ett så ingripande beslut som beslut om ett tunnelbygge. Staten har visserligen ett överprövningsansvar enligt 12 kap plan och bygglagen men detta gäller enbart i

¹⁰⁵ Ebbesson, Miljörätt, s. 112-113.

särskilda fall. Det gäller områden som är riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken eller i de fall bebyggelse blir olämplig med hänsyn till boendes hälsa eller risk för olyckshändelser.

Miljöbalkens bestämmelser om hushållning med naturresurser och miljö kvalitetsnormer tillämpliga vid samtliga plan- och byggbeslut.¹⁰⁶ Hushållningsbestämmelserna avser dels de riksintressen som definieras i 4 kap miljöbalken och de intresseområden som anges i 3 kap miljöbalken. Detta skyddar exploatering av nationalälvar, stora kust- och fjällområden, områden som är särskilt klassificerade enligt EG:s naturskyddsdirektiv, och de riksintressen som identifierats av länsstyrelser och centrala myndigheter. I PBL stadgas också att de miljö kvalitetsnormer som anges i miljöbalken inte får överträdas genom beslut enligt PBL.¹⁰⁷

Miljööverdomstolen anser att inte heller utsläpp av processvatten och det härmed sammanblandade grundvattnet i samband med en tunneldrivning är att anse som följdföretag, utan miljöfarlig verksamhet utan tillståndsplikt. Här grundar man sitt beslut på att icke tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet inte kan utgöra ett följdföretag. Ett alternativ hade varit att med stöd av försiktighetsprincipen anse utsläppet av avloppsvatten som ett följdföretag till vattenverksamheten. Det finns i detta resonemang inte den språkliga kullerbytta som i frågan om tunneldrivningen var ett följdföretag till vattenverksamheten. Det skulle kunna bli ett komplement, ett slags miniminivå, som tillsynsmyndigheten kunde utgå ifrån vid eventuella förelägganden och förbud för att reglera reningen av utsläppsvattnet.

4.2.2. Tillsynsmyndighetens befogenheter

Dagens rättsläge kräver att tillsynsmyndigheten är med och aktivt bevakar tunneldrivningen och de störningar och olägenheter för miljön som kan uppstå därigenom, för att med stöd av tillsynsbestämmelserna i 26 kap miljöbalken besluta om de förelägganden och förbud som kan behövas. Här skall tillsynsmyndigheten i sina beslut se till att även icke tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet uppfyller hänsynsreglerna. Tillsynsmyndigheten kan t.ex. besluta om

¹⁰⁶ 2 kap 1-2 § § plan- och bygglagen.

¹⁰⁷ 2 kap 1 § plan- och bygglagen, 5 kap 3 § miljöbalken.

förelägganden och förbud angående sprängningsarbeten, spill av sprängmedel och tätningsmedel, utsläpp av avloppsvatten och vilka krav som skall ställas i fråga om fysikalisk/kemiska egenskaper hos avloppsvattnet från tunnel och skärning innan det släpps ut i recipienten etc. Eftersom tunneldrivning är en miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken, om än inte en tillståndspliktig sådan, kan även tillsynsmyndigheten förelägga verksamhetsutövaren att ansöka om tillstånd enligt 9 kap 6 § 2 st. miljöbalken.

4.2.3. Kommentarer

Sammanfattningsvis kan man säga att det finns ett visst skydd för miljön även vid tunneldrivning. Konsekvensen av att tunneldrivningen inte anses som ett följdföretag blir dock att det görs en mindre omfattande prövning av miljöaspekterna. En tunneldrivning är som tidigare nämnts ett omfattande projekt som medför risker för miljön.

Således kan konstateras att även om tunneldrivning inte kan anses vara ett följdföretag finns det möjligheter för myndigheterna att förhindra att tunneldrivningen orsakar skadliga effekter på miljön. Det kräver dock aktivitet från tillsynsmyndigheterna och sker inte automatiskt i en tillståndsprövning. Eftersom tillsynsmyndigheternas arbete är beroende av vilka resurser de tilldelas kan det finnas en risk att sådana förelägganden blir föremål för prioritering. Ett säkrare sätt vore att låta tunneldrivningen undergå någon slags tillståndsprövning enligt miljöbalken. Den prövning som sker av ett tunnelbygge idag sker endast enligt plan- och bygglagen. Vissa verksamheter som är nödvändiga för tunnelbygget, som bortledning av grundvatten som läcker in i en tunnel och uttag av grundvatten för att användas som processvatten, är tillståndspliktig vattenverksamhet och detta prövas således enligt miljöbalken. Genom att se tunneldrivningen som ett följdföretag till detta hade man kunnat pröva även andra verkningar av tunneln i en och samma process, och då kunnat utgå från ett sådant helhetsperspektiv som är nödvändigt för att skydda vår miljö. Nu har Miljööverdomstolen kommit fram till att det inte är möjligt att se tunneldrivning som ett följdföretag och därmed begränsat prövningen. Ett alternativ är att göra tunneldrivning till en tillståndspliktig verksamhet, då skulle man kunna få en sammanhållen prövning av alla de störningar som kan uppkomma.

4.3. Transporter

Det råder inget tvivel om att dagens transporter av människor och gods påverkar miljön och vår hälsa negativt. Verksamheten påverkar möjligheterna att nå flera miljömål som frisk luft, ingen övergödning, bara naturlig försurning, god bebyggd miljö och begränsad klimatpåverkan. Alla torde vara överens om att vi måste begränsa de negativa miljökonsekvenserna från transporterna i vårt samhälle, frågan är dock med vilka medel. Frågan huruvida transporter till och från en miljöfarlig verksamhet skall kunna ses som ett följdföretag till verksamheten har visat sig vara kontroversiell. Detta skulle kunna vara ett sätt att reglera transporter eftersom det därmed öppnar för en reglering av transporterna i tillståndet. Rättsläget är inte helt klart, utan vi måste invänta beslut om huruvida Högsta domstolen beviljar prövningstillstånd av Miljööverdomstolens dom.

Skulle Högsta domstolens restriktiva tillämpning av transporter som följdföretag stå sig får man gå andra vägar för att begränsa transporternas skador på miljön. Ett alternativ till en reglering av transporterna i verksamhetsutövarens tillstånd är att reglera transporterna med föreskrifter för transportindustrin. När det gäller att reglera transportindustrin finns flera möjligheter. Dels den reglering vi har redan i dag med krav på avgasrening, bränsleval, motorer och skatter på drivmedel. En annan möjlighet är genom tillsynsmyndigheternas agerande mot sina tillsynsobjekt. Man kan med stöd av hänsynsreglerna rikta förelägganden mot verksamhetsutövare inom kommunen, t.ex. åkerier. Problemet med detta är att det skapas en tillämpning som kan variera mycket mellan olika delar av landet. Överklaganden av föreläggandena kan givetvis så småningom leda till en praxis men det kan trots detta vara svårt att få en konsekvent tillämpning för hela landet.

4.3.1 Transporter kan vara följdföretag

I frågan om reglering av transporter har det hänt mycket det senaste året. Högsta domstolen ändrade delvis den praxis som Miljööverdomstolen i ett flertal mål utarbetat angående långväga transporter. Därefter går Miljödomstolen, enligt vissas mening, tvärs emot Högsta domstolens

praxis i frågan om hur långväga transporter som kan regleras som ett följdföretag.¹⁰⁸ På en punkt är Högsta domstolen dock ense med Miljööverdomstolen; transporter till och från en anläggning utgör ett följdföretag. Det innebär att transporter kan regleras i villkor i verksamhetsutövarens tillstånd till miljöfarlig verksamhet. Med avseende på min frågeställning är detta den absolut viktigaste slutsatsen man kan dra av Högsta Domstolens dom. Skillnaden i tillämpning uppkommer vid tolkningen av den rimliga avgränsning som man enligt motiven måste göra så att endast följdföretag som har ett omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten beaktas.

4.3.2. Omedelbart samband

Det är givetvis mycket intressant att veta i vilka fall transporter kan regleras som följdföretag. Det krävs som sagt ett omedelbart samband mellan följdföretaget och den tillståndsprövade verksamheten för att den skall kunna regleras. Det är här man kommer in på hur långt ifrån verksamheten som verksamhetsutövaren kan anses ha ett ansvar för transporterna och det är här man måste göra en rimlig avgränsning av följdföretagets räckvidd. Högsta domstolen anser att det inte är rimligt att den som söker tillstånd skall redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna av långväga transporter, utan en rimlig avgränsning kan vara att kräva av den som sökt tillstånd denna redovisar miljökonsekvenserna av transporter till och från en anläggning i anläggningens närområde. Som exempel på närområde nämns bland annat marktransporter från en anläggning till en deponi, båttrafik till och från en hamnanläggning eller flygplansrörelser till och från en flygplats. Det görs dock ingen precisering av begreppet närområde i exakta avståndstermer som kilometer eller mil.

Miljööverdomstolen tolkar en vecka senare omfattningen av verksamhetens närområde som en radie av en, fem respektive tio mil från anläggningen och ålägger det aktuella bolaget att redovisa vilka utsläpp som sker inom detta område. Frågan är då om Miljööverdomstolen går emot Högsta Domstolen och vad det får för konsekvenser. Bolaget anser att Miljööverdomstolen går tvärs emot Högsta domstolens dom när man här reglerar transporter och har överklagat denna dom till

¹⁰⁸ Johansson, Ulrik och Molde Wiklund, Christina Remissyttrande från Skogsindustrierna, 2004-08-19.

Högsta Domstolen.¹⁰⁹ Även från branschhåll har kritik riktats mot Miljööverdomstolens dom. Skogsindustrierna menar att man genom denna dom avviker från Högsta Domstolens tidigare praxis och att detta sätt inger allvarliga betänkligheter om rättsäkerheten i Miljööverdomstolen.¹¹⁰ Domen har väckt mycket starka reaktioner och det återstår att se hur Högsta domstolen ställer sig dels i frågan om prövningstillstånd och dels, om det kommer så långt, i sakfrågan.

Jag anser att mot bakgrund av Högsta domstolens exemplifierande av närområde, som bland annat marktransporter till och från en deponi, så är Miljööverdomstolens krav på utredning av transporterens miljöpåverkan upp till 10 mil från anläggningen inte förenlig med Högsta domstolens praxis. Men som sagt har inte Högsta domstolen gjort någon precisering av begreppet närområde i exakta avståndstermer som kilometer eller mil. Det skulle därmed vara möjligt att närområdet skulle kunna sträcka sig längre än de tio mil som Miljööverdomstolen reglerat. Detta förhållande skapar givetvis en osäkerhet om rättsläget och därför bör frågan tas upp till prövning igen. Som jag tidigare påpekat är förutsebarheten mycket viktigt dels ur ekonomisk synvinkel för verksamhetsutövarna men även ur rättsäkerhetsperspektivet för Sverige som rättsstat.

4.3.3. *Kommentar*

I motiven understryks att endast följd företag som har ett omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten beaktas och att här måste göras en rimlig avgränsning. Högsta domstolen menar att en sådan bedömning måste göras genom en sammanvägning av ett flertal omständigheter baserade på hur långt från anläggningen transportererna befinner sig och hur stor del av den totala trafiken de där utgör. Transporternas totala påverkan på miljön är dock lika stor var de än befinner sig. De störningar som transportererna till och från en verksamhet orsakar är inte begränsad till transporter inom närområdet.

Frågan är om ordvalet i motivuttalandet ”*omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten*” skall ses så geografiskt som Högsta domstolen tolkar det. Enligt min bedömning

¹⁰⁹ Telefonintervju med Johansson, Ulrik, Jurist, Stora Enso 2004-10-14.

¹¹⁰ Johansson, Ulrik och Molde Wiklund, Christina Remissyttrande från Skogsindustrierna, 2004-08-19.

kanske det ligger närmare till hands att se till nödvändigheten av följd företaget, hur oundgänglig den är för den tillståndssökta verksamheten. Transporter är ju en nödvändig förutsättning för verksamheter i allmänhet, och för miljöfarliga verksamheter i synnerhet. Utan transporter av råvaror och färdiga produkter till och från en verksamhet kan med största sannolikhet inte verksamheten drivas. Skulle man tolka motivuttalandet på detta sätt hade alla transporter till och från företaget, oavsett längd och därmed geografisk lokalisering kunnat beaktas i tillståndsprövningen som följd företag.

Givetvis är detta en avvägningsfråga, kostnaden för ett tillstånd för miljöfarlig verksamhet är redan idag hög och ju mer som skall innefattas i prövningen av ett tillstånd desto större blir kostnaden för verksamhetsutövaren. Detta kan ju på sikt ha en hämmande effekt på den svenska industrin. Teoretiskt innebär dock detta enbart att den kostnad som anses rimlig för ett normalföretag att lägga på miljöskydd kan användas till fler typer av utsläpp

4.3.4. Två perspektiv

Givetvis ser verksamhetsutövare och myndigheter som Naturvårdsverket frågan ur två olika perspektiv. De olika ståndpunkterna belyses i dels i deras yttranden i de olika tillståndsärendena men jag har även talat med representanter från båda sidor.

Från verksamhetsutövarens sida anser man att det inte är rimligt att ställa krav på transporter. I den rättsliga argumentationen för att kunna reglera transporter som följd företag tas försiktighetsprincipen i 2 kap 3 § miljöbalken upp som stöd. I motiven till denna står som bekant att krav kan ställas på transporter med stöd av försiktighetsprincipen. Detta anser man från verksamhetsutövarens sida skulle vara ett uttalande som tar sikte endast på transportbranschen eftersom det i motiven till 16 kap 7 § miljöbalken endast anges att farliga transporter, inte transporter i allmänhet, kan anses utgöra följd företag.

Verksamhetsutövaren menar att ju vidare begreppet blir, desto svårare blir det att planera verksamheten och förutse vilka skyddsåtgärder som kommer att behöva vidtas. Det blir därmed

svårare att beräkna vad en verksamhet kommer att kosta och om det därmed är någon idé att investera. Ett annat problem är att flexibiliteten minskar ju mer detaljerade tillståndsvillkoren är.

Verksamhetsutövaren menar att domen i Högsta domstolen betyder att det blir mycket lättare att söka tillstånd eftersom man får veta vad man ska redovisa i ärendet. Det är betydligt rimligare att ställa krav på verksamhetsutövaren som omfattar transporter i den omedelbara närheten.¹¹¹

Naturvårdsverket å sin sida anser att den som beställer en tjänst har ett ansvar för vilken typ av tjänst man beställer. Man vill närmast likna det vid ett slags konsumentpåverkan.¹¹² Denna syn kan man se komma till uttryck i både frågan om transporter och skogsråvara. Man kan se spår av detta resonemang i Miljööverdomstolen i den senaste domen om transporter då man menar att det är verksamhetsutövaren och beställaren av transporter som har de bästa förutsättningarna att finna lösningar på en övergång från biltrafik till mer miljövänliga transportsätt.

Med miljöbalkens tillkomst har bl.a. transportfrågorna fått ökad tyngd i miljöprövningar jämfört med den tidigare miljöskyddslagen. Transportfrågorna bör därför regleras i särskilda villkor och inte bara i det allmänna villkoret anser Naturvårdsverket. Anledningen till Naturvårdsverkets resonemang torde vara att det är lättare att visa att en överträdelse av ett villkor skett om förhållandena finns reglerade i ett särskilt villkor. Finns det dessutom inga åtaganden från verksamhetsutövaren angående transporter blir följden att de blir helt oreglerade.

Naturvårdsverket ställer sig kritisk till att Högsta domstolen begränsat prövningen av transporter till verksamhetens närområde. Transporterna står för en stor del av de flesta verksamheters totala miljöpåverkan och denna påverkan är inte begränsad till transporter inom närområdet.¹¹³ Läget har dock förändrats efter domen från Miljööverdomstolen, men eftersom denna dom är överklagad till Högsta domstolen så är frågan om den står sig.

¹¹¹ Johansson, Ulrik, företrädare för Stora Enso i mål T 2223-03, i intervju med PointLex.

¹¹² Telefonintervju med Kruse, Joakim, jurist, Naturvårdsverket 2004-11-25.

¹¹³ Kruse, Joakim, Naturvårdsverkets Pressmeddelande 2004-06-23, www.naturvardsverket.se.

4.4. Skogsråvara

Frågan om val av vedråvara kan anses vara ett följdföretag till verksamheten, pappersmassaframställning, har som ovan nämnts aktualiserats i två mål om tillstånd för miljöfarlig verksamhet. Det har dock i båda fallen endast rört sig om en förstainstansprövning i Miljödomstolen och domarna har därför inget prejudicerande värde. Avgörandena ger dock en bild av hur tillståndsmyndigheten resonerar angående omfattningen av följdföretagsbegreppet. Miljödomstolen menar att det finns stöd för en reglering av råvaror i samband med tillstånd till miljöfarlig verksamhet i miljöbalken och dess förarbeten. Miljödomstolen hänvisar till författningskommentaren till 1 kap 1 § miljöbalken i samläsning med hänsynsreglerna, men tar inte upp följdföretag i 16 kap 7 § miljöbalken som stöd för möjlighet till villkorsreglering. Vikten av den rättsliga och faktiska möjligheten att efterleva ett sådant villkor kommer sedan upp men det är inte detta som används som argument mot en reglering av råvaror. Domstolen motiverar sitt beslut med konkurrenshänsyn och svåröverblickbara konsekvenser i stort.

Konsekvenserna av en sådan här reglering är väldigt svåra att förutsäga, eftersom man inte vet hur tillgången på skogsråvara från certifierad skog ser ut i närområdet och vilket extra transportarbete, med tillhörande miljöstörningar, det kan medföra. Risken finns att man genom att ställa upp ett sådant krav tvingar verksamhetsutövaren att forsla vedråvara sådana sträckor att miljönyttan av den certifierade vedråvaran inte uppväger de negativa miljökonsekvenser som uppstår av längre transporter. Eftersom domstolen kommer fram till att det finns lagstöd att ställa villkor angående val av råvaror, skulle man enligt min mening kunna skjuta upp avgörandet av slutliga villkor just i denna del med stöd av 22 kap 27 § miljöbalken. Det skulle då vara möjligt att ålägga bolaget att utreda vilka konsekvenserna av ett krav på viss del certifierad råvara skulle medföra. Denna utredning får sedan ligga till grund för bedömningen om det kan anses rimligt att reglera krav på vedråvaran i ytterligare villkor.

Givetvis skulle ett sådant utredningsvillkor öka oron från industrins håll, att om man skulle man börja villkorsreglera en typ av råvara, som här skogsråvara, så öppnar det upp för villkorsreglering av annan råvarutvinning också. Områden som skulle kunna beröras är metallförädling, skulle man då ha villkor om hur malmen skall utvinnas, om från vilken gruva

malmen får tas etc.¹¹⁴ Detta skulle naturligtvis kunna få mycket långtgående konsekvenser. Jag anser dock att detta är en fråga som får utredas närmare när det faktiskt blir aktuellt.

Det finns inga tvingande regler som berör certifiering av skog utan den sker på frivillig grund. En drivkraft för skogsägaren är att låta certifiera sin skog är att kunna tillgodose efterfrågan på skogsråvara från kunder som ställer särskilda krav på miljöhänsyn i skogsbruket. Genom att rikta ett sådant krav mot verksamhetsutövaren, som är aktuellt i detta fall, ökar man givetvis efterfrågan på certifierad skog. Miljödomstolen menar att det inte är rättstillämpningens sak att försöka styra införandet av ett system som i det här fallet bygger på frivillighet. Jag anser dock att det är detta är rättstillämpningens uppgift och att det redan görs t.ex. när man ställer krav på bästa möjliga teknik enligt 2 kap 3 § miljöbalken.

Miljödomstolen resonerar här om rådighet på exakt samma sätt som miljödomstolen har gjort i fall om rådighet över transporter som utförs av annan än sökanden. I fallet med transporter har ju dock Miljööverdomstolen ändrat miljödomstolens beslut och sagt att det är möjligt att reglera transporter trots att de utförs av annan än sökanden. Skulle fallet med krav på viss råvara komma upp i Miljööverdomstolen skulle antagligen inte Miljööverdomstolen kunna avslå ett sådant tillståndskrav med argumentet om brist på rådighet. Det är därmed inte sagt att Miljööverdomstolen skulle anse att krav på viss råvara kan ställas med stöd av 16 kap 7 § miljöbalken.

4.4.1. Kommentar

Det finns visst stöd i förarbetena för en möjlighet att reglera råvaruval för att motverka skador och olägenheter för miljön. Man talar om insatser som kan krävas för att motverka en allvarlig miljösituation. Enligt min bedömning ligger det nära till hands att tolka motivuttalandena som att de i första hand siktar på att förbjuda eller begränsa användning av viss råvara på grund av brist eller risk för utarmning, och att det först måste föreligga en sådan allvarlig miljösituation innan det kan anses motiverat att med stöd av dessa motivuttalanden uppställa villkor på råvaruval.

¹¹⁴ Telefonintervju med Johansson, Ulrik, Jurist, Stora Enso 2004-10-14.

Miljödomstolen borde således enligt min mening ha kunnat motivera sitt beslut med ytterligare ett argument, nämligen att det inte visats något behov av att motverka en allvarlig miljösituation.

Rättstillämpningen har hittills ställt sig kallsinnig till en utvidgning av följdföretagsbegreppet att omfatta krav på råvaruval. Frågan har som tidigare nämnts inte kommit upp till prövning i Miljööverdomstolen ännu. Naturvårdsverket anser att företaget har skyldigheter att beakta miljöaspekter vid upphandling. På samma sätt som ovan anförts angående transporter skall företaget anses ha ett slags konsumentansvar. Detta skulle kunna tala för att frågan kommer att drivas upp i högre instans.

4.5. Problem som uppkommer i samband med tillämpningen

En av mina frågeställningar var vilka problem som uppkommit i samband med tillämpningen och hur man resonerat för att lösa dem.

4.5.1 Faktisk och rättslig rådighet

En grundläggande förutsättning för att ett villkor skall kunna föreskrivas är som tidigare nämnts, är att tillståndshavaren kan efterleva villkoret genom att på något sätt råda över frågan. Det här har varit ett av de stora problemen med tillämpningen av regeln om följdföretag. Frågan har varit aktuell både i samband med transporter och i samband med skogsråvara.

Eftersom följdföretag enligt 16 kap 7 § miljöbalken, är ”... verksamheter eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten skall kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt”, ligger det i sakens natur att verksamheterna inte är en del av den tillståndssökta verksamheten och därför är lätta att låta utföra i annans regi. Ibland är det sökanden som själv ombesörjer tjänsten och sökanden har då full rådighet över hur tjänsten skall utföras. I dessa fall bör sökanden ha både möjlighet och skyldighet att beakta miljöaspekter vid upphandlingen av tjänsten. I andra fall ingår tjänsten som en del av ett köp, dvs. sökanden är

köpare och säljaren står för transporten, eller tvärtom. I dessa fall har sökanden mindre inflytande över hur verksamheten utförs. Det finns dock en viss möjlighet för sökanden att genom de avtal denne sluter med leverantörer och kunder få ett visst inflytande över tjänsten. Skulle sökanden vara tvungen att uppfylla särskilda villkor vid upphandling av t.ex. transporter och råvaror kan detta påverka möjligheten att välja det ekonomiskt mest fördelaktiga alternativet eftersom utbudet är begränsat, eller att sökanden står utan leverantör överhuvudtaget. Det kan dessutom vara svårt för verksamhetsutövaren att effektivt kontrollera att sådana krav verkligen efterlevs, dels på grund av att transporterna bedrivs av självständiga företag och dels på grund av att detta sker långt från bolagets anläggningar.

Verksamhetsutövarna har i samtliga fall där frågan om transporter som följdföretag varit uppe hänvisat till att de inte hade rättslig och faktisk möjlighet att efterleva villkor på transporter och att det därmed inte var möjligt att ställa sådana krav. Samma argumentation var aktuell i frågan om krav på certifierad skogsråvara. Miljööverdomstolen har slagit fast att man anser att verksamhetsutövarna har faktiskt och rättslig rådighet över transporterna även när de utförs i annans regi, men inte närmare motiverat varför.

Enligt min bedömning måste dock bolaget ha full rådighet över hur det väljer att lösa sina transporter av råvaror och färdiga produkter. Det står ju bolaget fritt att självt ombesörja transporterna, att upphandla transporttjänster eller att låta leverantörer och kunder sköta transporterna. I och med denna frihet att själv välja hur transporterna skall utföras, måste bolaget anses ha möjlighet och skyldighet att beakta miljöaspekter vid detta val.

Det finns dock situationer då det kanske inte finns några alternativa transportsätt för verksamhetsutövaren. Ett exempel på detta kan vara då denne köper en container på båt från Brasilien, då kan man knappast ställa krav på rederiet. Detta får man givetvis ta hänsyn till vid tillståndsprövningen.

Högsta domstolen berör inte särskilt det faktum att transporterna utförs av någon annan huvudman än sökanden. Man påpekar dock att oavsett om man väljer att ställa upp villkor för transporterna eller förordna om ett provotidsförfarande för utredning, så måste det finnas faktiska

och rättsliga möjligheter för sökanden att följa kraven. Det menar man utesluter ett prövotidsförordnande som är alltför allmänt hållet. Högsta domstolen ser att det är i formuleringen av villkoret som frågan om faktisk och rättslig rådighet kommer in i stället för i frågan om huruvida transporterna utförs av någon annan huvudman än sökanden.

4.5.2 Hänsynsreglernas tillämplighet

Miljöbalkskommittén uttalade i april 2004 att transporter är ett av de områden där det finns störst behov praxisbildning gällande hänsynsreglerna. Man konstaterade också att avgörandet vilka villkor som ska gälla på området har i många fall skjutits upp under prövotider, så att även om domstolarna har tagit ställning till reglernas tillämpningsområde, så har kravnivån inte bestämts än. Den kommer att bestämmas först efter ytterligare utredningar från företagen.¹¹⁵

I mitt arbete har jag kommit fram till att det främst är försiktighetskravet i 2 kap 3 § miljöbalken av hänsynsreglerna som har varit aktuell vid tillämpningen av regeln om följdföretag. Förarbetena till 2 kap 3 § har tillsammans med förarbetena till 1 kap 1 § spelat stor roll när man tagit ställning till vad som kan prövas enligt miljöbalken. Det har således spelat stor roll för tolkningen av omfattningen av begreppet följdföretag att miljöbalken har ett sådant vidsträckt verksamhetsbegrepp.

Ytterligare en av hänsynsreglerna har använts när domstolen uttalat sig om avgränsning av följdföretag. Enligt förarbetena till bevisbörderegeln i 2 kap 1 § miljöbalken, måste en sådan avgränsning göras så att endast följdföretag med ett omedelbart samband med det tillståndsprövade verksamheten beaktas. Det är således sökanden som skall visa att avgränsningen av följdföretag är rimlig.

¹¹⁵ SOU 2004:37, s 342.

4.6. Följdföretagets roll i framtiden

Frågan är då vad begreppet följd företag kommer att spela för roll i framtiden. Joakim Kruse, jurist på Naturvårdsverket, menar att Naturvårdsverket ser följd företag som ett verktyg för att få en mer integrerad och sammanhängande prövning av tillståndsfrågor.¹¹⁶ Han ser gärna att man i framtiden har ett mera holistiskt synsätt på prövningen, och anser att följd företag kan spela en stor roll som hjälpverktyg i en sådan övergång.

Miljöbalkskommittén har uttalat att man har som mål att så småningom få en enhetlig reglering av olika verksamheter. Man menar att det finns ett behov av en tillståndsprövning i miljöbalken som kan tillämpas för olika slag av projekt som inte låter sig inordnas i dagens uppdelning av verksamhetstyper. Man bör så långt möjligt eftersträva samordnade regler för olika slag av verksamheter.¹¹⁷ Med anledning av detta kommer kanske följd företagets betydelse att bli mindre i framtiden. Men det är en lång väg dit och det beror mycket på hur tillämpningen av begreppet utvecklas.

4.7. Avslutande sammanfattning och kommentar

Efter att ha studerat de avgöranden jag kunnat finna där följd företag överhuvudtaget nämnts någonstans i domen, kan jag konstatera att regeln inte använts så flitigt som jag först trodde. Miljööverdomstolen har bara tagit upp frågan om följd företag i ett fåtal domar.

Tunneldrivning är inte att se som en följdverksamhet till bortledning av grundvatten och uttag av grundvatten som är tillståndspliktiga verksamheter. Således prövas tunneldrivningen endast enligt plan- och bygglagen. Detta har väckt tanken om det vore lämpligt att göra tunneldrivning till tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet. Detta skulle leda till att effekterna på omgivningen av tunneldrivningen prövas även enligt miljöbalken, tillsammans med de tillståndspliktiga vattenverksamheterna. En sådan prövning skulle bli mera sammanhållen och enhetlig än den som görs i dag.

¹¹⁶ Telefonintervju med Kruse, Joakim, jurist, Naturvårdsverket 2004-11-25.

¹¹⁷ SOU 2003:124 s. 175 ff.

Villkor angående användande av viss del råvara från certifierat skogsbruk har inte heller ansetts kunna föreskrivas med stöd av regeln om följd företag. Denna fråga har endast prövats i miljödomstolen, men inte i Miljööverdomstolen så avgörandet har inget prejudicerande värde. Det ger dock en viss bild av tillämpningen av regeln.

Det har även prövats om villkor om transporter till och från en miljöfarlig verksamhet kan anses vara ett följd företag. Här är rättsläget till viss del osäkert trots att Högsta domstolen har prövat frågan. Högsta domstolen har sagt att transporter kan vara följd företag och därmed regleras i tillstånd till miljöfarlig verksamhet. Man menar dock att bara transporter som sker inom verksamhetens närområde, inte långväga transporter kan vara följd företag. Det är här rättsläget är oklart. Miljööverdomstolen meddelade nämligen en vecka efter den aktuella domen från Högsta domstolen en dom där man ställer krav på utredning om transporternas påverkan inom en radie av upp till tio mil. Miljööverdomstolen tolkar således ”närområde” som området upp till en radie av tio mil, något som enligt många inte stämmer särskilt väl överens med de exemplifieringar Högsta domstolen gjort i sin dom. Domen är överklagad, men frågan om prövningstillstånd är inte avgjord än.

Konsekvenserna av en vid möjlighet att reglera följd företag kan idag vara svåra att överblicka. Det kan bli problem för en beställare av en tjänst att påverka hur den ska utföras, särskilt när säljaren av tjänsten inte finns i Sverige. I vissa fall kommer man att bli tvungen att ta hänsyn till speciella faktorer som t.ex. då båttrafik är enda möjligheten, men sådana avvägningar anser jag får göras i varje enskilt fall. Prövningen av vilka villkor som skall ställas är ju fortfarande individuell.

Enligt min mening har miljöbalkens vida verksamhetsbegrepp, som kommer till uttryck i hänsynsreglerna, spelat en mycket stor roll för tolkningen av vad som skall innefattas av begreppet följd företag. Man kan ställa krav enligt miljöbalken, på alla verksamheter som kan medföra skada på miljön. I alla fall i denna fråga har hänsynsreglerna, som avsett, haft betydelse för tillämpningen av hela miljöbalken. Det som har gjort att domstolarna i många fall varit

restriktiva med att föreskriva villkor för följd företag är uttalandena i motiven att endast följd företag med omedelbart samband med den sökta verksamheten kan regleras.

Det största problemet vid tillämpningen av regeln om följd företag är kravet att en verksamhetsutövare måste ha faktisk och rättslig rådighet över de villkor som fastställs. Jag anser att det här finns en redan från början inbyggd konflikt i formuleringen av 16 kap 7 § miljöbalken. Det ligger i själva sakens natur att en sådan verksamhet är lätt att låta utföra i någon annans regi och som en följd av detta minskar rådigheten. Enligt min mening ska det inte behöva innebära så stora svårigheter för en verksamhetsutövare att ställa vissa miljökrav på transportörerna eftersom vårt samhälle blir mer och mer inriktat på miljövänliga lösningar. Det ”konsumentansvar” som Naturvårdsverket menar att verksamhetsutövaren måste anses ha för de transporter och råvaror man köper kanske är en förutsättning för skyddet av vår miljö.

5. Källförteckning

5.1 Litteratur och tidskrifter

Bengtsson m.fl., *Miljöbalken. En kommentar Del I*, Nordstedts, Stockholm 2000.

Bengtsson, Bertil, *Speciell Fastighetsrätt Miljöbalken*, 7 uppl., Iustus Förlag, Uppsala 1999.

Darpö, Jan, *Eftertanke och förutseende - En rättsvetenskaplig studie om ansvar och skyldigheter kring förorenade områden*, Uppsala universitet 2001.

Ebbesson, Jonas, *Miljörätt*, 1 uppl., Iustus Förlag, Uppsala 2003.

Johansson, Ulrik och Molde Wiklund, Christina, *Remissyttrande från Skogsindustrierna avseende Miljöbalkskommitténs delbetänkande SOU 2004:38*, 2004-08-19

Mahmoudi, Said, *EU:s miljörätt*, 2 uppl. . Nordstedts Juridik, Stockholm 2003.

Mahmoudi, Said och Rubensson, Stefan, *Miljörättens Grunder, Svenska och europeiska regler i ett internationellt perspektiv*, 1 uppl., Nordstedts Juridik, Stockholm 2004.

Michanek, Gabriel och Zetterberg, Charlotta *Den svenska Miljörätten*, 1 uppl., Iustus Förlag AB, Uppsala 2004.

Rubensson, Stefan, *Miljöbalken - den nya miljörätten*, 3 uppl., Norstedts Juridik, Stockholm 2002.

Setterlid, Rikard, *Offentlig tillsyn enligt Miljöbalken*, 1 uppl., Norstedts Juridik, Stockholm 2000.

Westerlund, Staffan, *Miljölagstiftningen i korthet*, januari 1999, <http://www.imir.com>

Westerlund, Staffan, *Miljöskyddslagen – en analytisk kommentar*, Åmyra Förlag, Björklinge 1990.

5.2 Rapporter

Om ansvar för miljöskulder i mark och Vatten, Naturvårdsverkats rapport 5242, jan 2003

Tillståndsprovning och anmälan avseende miljöfarlig verksamhet, Naturvårdsverkets Allmänna råd, Handbok 2003:5

Naturvårdsverkets allmänna råd om Miljökonsekvensbeskrivningar NFS 2001:9.

Miljömålsrådets uppföljning av Sveriges 15 miljömål, *Miljömålen – når vi dem? de Facto 2004*,
<http://www.miljomal.nu>

IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Rapport B 1548, *Beskrivning av transporters miljöpåverkan i en MKB för industrier och energianläggningar*, september 2003

5.3 Länkar

<http://www.naturvardsverket.se/>

<http://www.miljomal.nu/>

<http://www.imir.com>

<http://www.ivl.se>

5.4 Rättsfall

5.4.1. Högsta Domstolen

Högsta Domstolens dom 2004-06-21 i mål T 2223-03

Högsta Domstolens dom NJA 1977 s. 558

5.4.2. Miljööverdomstolen

Miljööverdomstolens dom 2002-04-02 i mål nr M 9655-99, DM 25 2002

Miljööverdomstolens dom 2002-11-12 i mål nr M 7202-01, DM 94 2002

Miljööverdomstolens dom 2002-04-02 i mål nr M 5455-00, DM 24 2002

Miljööverdomstolens dom 2002-04-02 i mål nr M 537-01, DM 23 2002

Miljööverdomstolens dom 2003-06-19 i mål nr M 428-03

Miljööverdomstolens dom 2004-06-30 i mål nr M 10499-02

Miljööverdomstolens dom 2003-05-06 i mål M 7179-02

Miljööverdomstolens dom 2003-05-06 i mål M 602-02

Miljööverdomstolens dom 2004-01-29 i mål M 345-03

Miljööverdomstolens dom den 200012-01 i mål M 7173-99

5.4.3. Miljödomstolen

Växjö TR, Miljödomstolens dom 2002-12-20 i mål nr M 106-02/M223-00

Umeå TR, Miljödomstolens dom 1999-12-14 i mål nr M 644-99

Umeå TR, Miljödomstolens dom 2001-09-14 i mål nr M 57-01

Umeå TR, Miljödomstolens dom 2000-06-22 i mål nr M 3-00

Umeå TR, Miljödomstolens dom 2000-12-14 i mål nr M60-00

Vänersborgs TR, Miljödomstolens dom 2002-10-31 i mål nr M 258-01

Växjö TR, Miljödomstolens dom 2003-02-13 i mål M 52-02

Vänersborgs TR, Miljödomstolens dom 2002-06-11 i mål nr M 177-01

Stockholms TR, Miljödomstolens dom 2002-12-06 i mål nr M 111-02

5.5. Svenskt offentligt tryck

Proposition 1990/91:90, *En god livsmiljö*

Proposition 1997/98:45, del 1, *Miljöbalk*.

Proposition 1997/98:45, del 2, *Miljöbalk*.

Proposition 1997/98:145, *Svenska miljömål – Miljöpolitik för ett hållbart Sverige*.

SOU 2003:124. *En effektivare miljöprövning*

SOU 2004:37. *Tillämpningen av miljöbalkens hänsynsregler*

5.6. EU-lagstiftning

Rådets direktiv (96/61EG) om samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar, det så kallade IPPC-direktivet, IPPC-direktivet.

Romfördraget Art. 95.4, Art. 174, och Art. 176 .

Rådets direktiv om 85/337/EEG om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata objekt, ändrat 97/11EG, MKB-direktivet

5.7. Konventioner

Agenda 21, Förenta Nationernas konferens om miljö och utveckling, Rio de Janeiro, juni 1992,
Miljö- och naturresursdepartementet, Stockholm 1993.

5.8. Telefonintervjuer

Ulrik Johansson, Jurist, Stora Enso, 2004-10-14

Joakim Kruse, Naturvårdsverket, 2004-11-25

Peder Munck, revisionssekreterare, Högsta domstolen, 2004-12-01