



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060104

DOM
2019-09-17
Stockholm

Mål nr
M 10685-18

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2018-10-25 i mål nr M 1982-17, se bilaga A

PARTER

Klagande

Miljönämnden i Malmö
stad Malmö

Motpart

Ammar General Trading AB

Ombud: Advokat R.N.

SAKEN

Förbud mot mellanlagring av farligt avfall på fastigheterna XX och YY i Malmö kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av punkten 2 i mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen Länsstyrelsen i Skåne läns beslut 2017-04-20 (dnr 505-21689-16) att upphäva Miljönämnden i Malmös beslut såvitt avser förbud om mellanlagring av avfall.

Dok.Id 1497794

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

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

Telefax
08-561 675 59

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Miljönämnden i Malmö stad har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra den överklagade domen och fastställa nämndens beslut.

Ammar General Trading AB (bolaget) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Miljönämnden i Malmö stad har i huvudsak anfört följande:

Bolagets verksamhet består i att köpa in begagnade arbetsfordon och sedan exportera dem. Verksamheten innebär en ständig omsättning av fordon. Mark- och miljödomstolens domslut får förstås så att varje arbetsfordon som tas in i verksamheten får förvaras i högst två arbetsdagar. Mark- och miljödomstolens dom innebär alltså inte något förbud. Istället har bolaget i realiteten fått en tillåtelse att lagra farligt avfall i form av uttjänta fordon så länge det finns en omsättning av det farliga avfallet på två arbetsdagar.

Det framgår inte av mark- och miljödomstolens dom varför det skulle vara rimligt att lagra avfall under just två arbetsdagar. Den största risken för spill och läckage från arbetsfordon är rimligtvis under de första dagarna efter mottagandet. Problemet med verksamheten har inte varit att fordon köps in och lagras så länge att skicket försämras utan att fordonen är i så dåligt skick vid mottagandet att de kan klassas som farligt avfall. Anledningen till att miljönämnden beslutade om ett förbud är att det inte finns förutsättningar att lagra farligt avfall på de aktuella fastigheterna på ett miljömässigt hållbart sätt.

Mark- och miljödomstolen har ansett att miljönämndens föreläggande om förbud inte preciserar att det gäller fordon där det finns kvar oljor och kemikalier som kan läcka ut. I domslutet anger därför mark- och miljödomstolen att förbudet inte gäller sådana fordon som varken innehåller vätskor eller andra farliga komponenter. Miljönämnden

kan här konstatera att nämndens beslut om förbud gäller lagring av farligt avfall i form av uttjänta fordon. Det framgår av nämndens beslut hur man gör bedömningen av om ett fordon är farligt avfall eller inte. Om ett fordon inte är farligt avfall omfattas det inte av förbudet. Mark- och miljödomstolens precisering framstår därför som betydelselös.

Bolaget har i huvudsak anfört följande:

De fordon som bolaget köper in för export är mellan fem och femton år gamla. De begagnade fordonen köps in både från svenska och europeiska leverantörer. Om fordonen hade varit att betrakta som avfall hade, vid gränsöverskridande transporter, bolagets leverantör behövt anmäla exporten i sitt hemland. Fordonen kan inte vara att anse som avfall eftersom någon sådan anmälan inte sker vid köp av fordon från andra EU-länder. Fordonen kan inte anses vara avfall hos bolaget när de inte har ansetts vara avfall hos leverantören. De fordon som bolaget köpt från leverantörer inom Sverige är inte heller att anse som avfall. Leverantörer i Sverige kan inte sälja avfall till bolaget eftersom det varken har tillstånd, eller gjort någon sådan anmälan, som krävs för att hantera avfall enligt 53 § avfallsförordningen (2011:927). Miljöförvaltningen har inte presenterat någon utredning som visar att fordon som bolaget köpt in för export skulle vara uttjänta.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Frågan i målet är om miljönämndens föreläggande om förbud mot mellanlagring av farligt avfall inom de aktuella fastigheterna, med de ändringar som framgår av mark- och miljödomstolens domslut, uppfyller kraven på tydlighet och på ett ändamålsenligt sätt säkerställer syftet med miljöskyddsregleringen. De krav på tydlighet som ställs på ett föreläggande är väsentligen desamma oavsett om föreläggandet har förenats med vite eller inte (se HFD 2017 ref. 21).

I miljönämndens föreläggande anges omständigheter som är av betydelse vid bedömningen av om fordon är att anse som avfall. Det är emellertid inte möjligt att med ledning av föreläggandet omedelbart avgöra vilka konsekvenser det får.

Föreläggandet ger inte heller ett tillräckligt tydligt besked om vad bolaget ska göra för att följa det. Mark- och miljööverdomstolen delar därför länsstyrelsens bedömning att miljönämndens föreläggande om förbud för Ammar General Trading AB att mellanlagra farligt avfall i form av uttjänta fordon och fordonsdelar inom de aktuella fastigheterna inte uppfyller kravet på tydlighet. De ändringar i föreläggandet som mark- och miljödomstolen gjort innebär inte att föreläggandet blivit tydligare utan föreläggandet har fått en olämplig utformning.

Med hänsyn till det som anförts finns det särskilda skäl att, med stöd av 5 kap. 1 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar och 27 § andra stycket lagen (1996:242) om domstolsärenden, och utan att det finns något yrkande om det, fastställa länsstyrelsens beslut att upphäva nämndens föreläggande när det gäller förbud mot mellanlagring av avfall, trots att endast nämnden har överklagat länsstyrelsens beslut och mark- och miljödomstolens dom.

Mark- och miljööverdomstolen vill tillägga att för vissa typer av verksamheter kan det vara svårt för en tillsynsmyndighet att utforma ett föreläggande om förbud som uppfyller kraven på tydlighet och samtidigt blir ett ändamålsenligt verktyg i tillsynen. Ett alternativ till att förelägga om förbud kan istället vara att tillsynsmyndigheten förelägger verksamhetsutövaren att vidta preciserade åtgärder i syfte att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Borg och Mikael Hagelroth, referent, tekniska rådet Mikael Schultz och hovrättsrådet Ulf Wickström. Föredraganden har varit Ylva Svensson.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2018-10-25
meddelad i
Växjö

Mål nr M 1982-17

KLAGANDE

Miljönämnden i Malmö kommun

MOTPART

Ammar General Trading AB

Ombud: Advokat R.N.

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsens i Skåne län beslut 2017-04-20 i ärende nr 505-21689-16, se bilaga 1

SAKEN

Förbud mot fordonstvätt och mellanlagring av farligt avfall på fastigheterna XX och YY i Malmö kommun

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen avskriver målet i den del som avser tvätt av fordon som sker på spolplattan försedd med Kessel oljeavskiljare klass 1.
2. Med ändring av länsstyrelsens beslut avseende mellanlagring av farligt avfall förordnar mark- och miljödomstolen att miljönämndens beslut den 23 juni 2016 i ärende 621:04430-2016 ska ha följande lydelse:

Ammar General Trading AB föreläggs om förbud att inom fastigheterna XX och YY i Malmö kommun lagra uttjänna fordon under längre tid än två arbetsdagar. Förbudet gäller inte sådana fordon som varken innehåller vätskor eller andra farliga komponenter (verksamhetskod 16 01 06 i avfallförordningen (2011:927)).

Dok.Id 403411

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:00

BAKGRUND

Miljönämnden i Malmö kommun (nämnden) beslutade den 23 juni 2016 i två separata delgivningsbeslut att förbjuda Ammar General Trading AB (bolaget) att tvätta arbetsfordon inom fastigheten XX samt att mellanlagra farligt avfall i form av uttjänta fordon och fordonsdelar inom fastigheterna XX och YY. Förbudet mot fordonstvätt förordnades att gälla omedelbart även om det överklagas.

Bolaget överklagade nämndens beslut till Länsstyrelsen i Skåne län (länsstyrelsen) som ändrade beslutet om förbud mot fordonstvätt på så sätt att förbudet inte gäller vid tvätt av fordon på spolplattan försedd med Kessel oljeavskiljare klass 1 (med koalescensfilter). Länsstyrelsen upphävde beslutet avseende förbud mot mellanlagring av farligt avfall.

Nämnden har överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

Miljönämnden i Malmö kommun har yrkat att mark- och miljödomstolen, med ändring av länsstyrelsens beslut, ska fastställa nämndens beslut om förbud avseende fordonstvätt och lagring av avfall. Som grund för yrkandet har i huvudsak följande anförts.

Förbud avseende fordonstvätt

Bolaget använder idag spolplattan och den nya oljeavskiljaren till att tvätta arbetsfordon, trots att det inte kan visa att avskiljaren har korrekt dimensionering. Detta utgör en omedelbar risk eftersom vattnet leds vidare via spillvattennätet till reningsverk, där de mest svårnedbrytbara delarna av oljan inte bryts ned utan hamnar i slammet. I tilläggsbestämmelserna till ABVA (Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen) anges att organiska ämnen som tillförs avloppsreningsverken är mer eller mindre giftiga, nedbrytbara och bioackumulerbara. Svårnedbrytbara ämnen, exempelvis mineralolja, anrikas i slammet eller förs vidare ut i recipienten. Om en verksamhet riskerar att släppa ut oljehaltigt vatten så måste vattnet först renas i en slam- och oljeavskiljare och följa

de krav som anges i tilläggsbestämmelserna. Detta innebär att avskiljaren minst ska uppfylla europastandard SS-EN858-1 och 858-2 samt att en avskiljare måste vara korrekt dimensionerad för att klara av att rena ner till nivåerna som anges i tilläggsbestämmelserna.

I besiktningsprotokollet som bolaget redovisat framgår att avskiljaren är tillverkad enligt SS-EN858-1, vilket innebär att den ska och kan dimensioneras utifrån Europa-standarden. Bolaget har dock visat att avskiljaren inte är dimensionerad i enlighet med standarden. Det framgår tydligt av standarden hur beräkningsmodellen för dimensionering ska göras och bolaget har inte följt denna. Därför anser nämnden att det är klargjort att det inte är en bedömningsfråga huruvida avskiljaren är korrekt dimensionerad, det är fakta.

Nämnden har påtalat faktiska brister och motstridigheter i bolagets redovisning. Trots den omfattande skriftväxling som skett har länsstyrelsen endast kommit fram till att spolplattorna *sannolikt* är kopplade på rätt sätt och att det kvarstår en mängd frågeställningar angående koppling av dagvattenbrunnar och utformning av spolplatta samt slamavskiljare. Eftersom fordonstvätt är en del av bolagets verksamhet är det märkligt att bolaget inte kunnat visa hur ledningssystemen är kopplade. Bolagets företrädare äger även fastigheten XX och borde också i denna egenskap ha kännedom om ledningssystemet.

Nämnden ställer sig frågande till länsstyrelsens bedömning att oljeavskiljarens dimensionering är tillräcklig. Länsstyrelsen grundar sin bedömning på den dimensionsberäkning som utförts av konsulten DGE Mark och Miljö, trots att nämnden varit i kontakt med konsulten och fått uppgifter om att det inte är utrett hur lutningen på ytorna ser ut på verksamheten eller hur dagvattenbrunnarna är kopplade samt att den särskilda utredningen som enligt beräkningsmodellen ska göras inte gjorts. Förklaringen från konsulten var att det inte ingick i deras uppdrag samt att det var bråttom. De uppgifter som saknas är högst väsentliga för att kunna göra en bedömning av om avskiljaren är korrekt dimensionerad.

Kunskapen som krävs, d.v.s. vetskap om hur ledningssystemet ser ut, kan inte anses som oproportionerlig. Varken tillsynsmyndigheten eller länsstyrelsen har förmått bolaget att presentera efterfrågade uppgifter. Med tanke på att processavloppsvattnets rening inte går att säkerställa, är ett förbud nödvändigt till dess att bolaget inkommer med uppgifter som visar att oljeavskiljaren är korrekt dimensionerad. Det är inte lämpligt att, som länsstyrelsens föreslagit, förelägga om försiktighetsmått angående fordonstvätten eftersom det behövs fler uppgifter innan det går att få en klarhet i de faktiska förhållandena inom fastigheten. Först när detta är fastställt kan det bli aktuellt att förelägga om försiktighetsmått.

Förbud mot mellanlagring av farligt avfall

Nämnden ställer sig frågande till länsstyrelsens bedömning att föreläggandet är otydligt. Det är konstaterat att bolaget tar in fordon/fordonsdelar i varierande skick. Vid besök har det förekommit farligt avfall. Det saknas förutsättningar för att ta emot fordon/fordonsdelar som utgör eller kan utgöra farligt avfall inom fastigheterna, eftersom det inte finns någon uppställningsplats med ogenomsläpplig yta. I beslutet lämnas vidare information om att det är en anmälningspliktig verksamhet att lagra farligt avfall enligt miljöprövningsförordningen. Förbudet har fattats eftersom lagringen av farligt avfall är pågående och förvaringen gett upphov till spill och läckage på genomsläppliga ytor. Nämnden anser att det av föreläggandet är tämligen klart att förbudet innebär att bolaget inte får lagra något farligt avfall inom fastigheten.

Bolagets verksamhet innefattar bland annat köp, viss reparation och export av begagnade fordon. Detta innebär att det finns en omsättning av de fordon som tas in. Länsstyrelsen anger att det saknas precisering eller utpekande av några specifika fordon eller fordonsdelar i beslutet. Det är dock inte praktiskt möjligt att peka ut eller specificera enstaka fordon, eftersom det finns en ständig omsättning i verksamheten. Bolaget ska ha tillräcklig kunskap för att kunna avgöra i vilka fall de fordon/fordonsdelar som tas in kan anses utgöra farligt avfall. Av nämndens beslut framgår tydligt vilka faktorer som man ska ta hänsyn till vid denna bedömning. Faktorerna kommer från Naturvårdsverkets vägledningsmaterial om uttjänta fordon samt av

riktlinjer från EU (Correspondents' Guidelines no 9) för hur EG förordning 1013/2016 ska tolkas vad gäller uttjänata fordon.

Det är högst proportionerligt att kräva av ett bolag som hanterar och exporterar begagnade fordon och fordonsdelar att de har tillräcklig kunskap om riskerna med sin verksamhet, vari det ingår att kunna bedöma när och om det hanteras fordon och fordonsdelar som kan utgöra farligt avfall. I enlighet med miljöbalkens allmänna hänsynsregler är det bolaget som har att visa att har tillräcklig kunskap för att uppfylla miljöbalkens krav. Trots att både nämnden och länsstyrelsen vid besök gjort bedömningen att det funnits fordon i så pass dåligt skick att de kan anses utgöra avfall, så förnekar bolaget att de hanterar avfall. Det har därför funnits skäl för nämnden att fatta beslut om förbud.

Nämnden anser att bolaget har två alternativ. Antingen väljer de att göra en besiktning av fordon innan de tas in på verksamheten. De kan då välja att inte ta emot fordon som kan anses utgöra farligt avfall. Alternativt tar de in fordon som besiktigas på verksamheten och får i sådana fall anmäla denna verksamhet eftersom det kan innebära en lagring av farligt avfall. Bolaget har valt det andra alternativet, vilket innebär att fordon som tas in kan visa sig vara farligt avfall och eftersom det hanteras utan en föregående anmälan och utan rätt skyddsåtgärder så finns det skäl att förelägga om förbud.

Ammar General Trading AB har bestritt ändring av länsstyrelsens beslut. Som grund för sin inställning har bolaget anfört bl.a. följande.

Ett förbud mot fordonstvätt på den spolplatta som är försedd med en nyare oljeavskiljare är en alltför långtgående åtgärd som inte är förenlig med proportionalitetsprincipen. Verksamheten består inte av mellanlagring av farligt avfall.

Förbud mot fordonstvätt

Bolaget har uppdragit åt extern kompetens i form av Puls AB att genom spolning och spårning identifiera hur avloppsvatten från befintliga oljeavskiljare avleds.

Utredningen, som redovisats i ärendet, har visat att båda oljeavskiljarna avleds via spillvattenledning till det kommunala nätet.

I ärendet har även en dimensioneringsberäkning redovisats som tydligt visar att oljeavskiljaren med god marginal är väl lämpad för tvättning av fordon under förutsättning att detta genomförs under torr väderlek, vilket bolaget har åtagit sig. Beräkningen följer SS-EN858 i tillämpliga delar för den användning som är aktuell.

Länsstyrelsen har uttryckligen konstaterat att oljeavskiljaren är typgodkänd och tillräckligt dimensionerad. Nämndens uppgifter om att frågetecken avseende dagvattenbrunnars koppling och spolplattans och oljeavskiljarens utformning är helt eller delvis nya uppgifter som nämnden inte tidigare har efterfrågat. Att lägga skulden på bolaget för att sådana frågor inte har klarats ut är inte acceptabelt.

Den aktuella fastigheten är belägen i ett industriområde där såväl den som kringliggande fastigheter har använts av flertalet ägare och med flertalet olika typer av verksamheter under ett betydande antal år. Möjligheten för en fastighetsägare att skaffa sig full insikt i hur det till området hörande ledningsnätet ser ut är inte möjligt. Bolaget har efter bästa förmåga och till betydande kostnader försökt besvara nämndens frågor och bringa klarhet i de frågor som ställts.

Ingenting nytt har tillkommit i sak. Länsstyrelsen har gjort en rimlighetsbedömning utifrån kostnader, förutsättningar, möjligheter och såväl det allmännas som bolagets intressen och funnit att den redovisning som bolaget har presenterat är tillfredsställande och relevant med hänsyn till verksamheten. Nämnden har inte presenterat någon som helst ny bevisning eller utredning som visar att länsstyrelsens beslut är felaktigt. Det är alltså klarlagt att oljeavskiljaren är korrekt dimensionerad för den användning som avses och att avledningen sker till spillvattennätet. Detta är fakta och inte bara ”sannolikt” såsom anförts av nämnden.

Frågan om var de diskuterade dagvattenbrunnarna avleds är inte relevant för ett beslut om tvättförbud och de påstådda bristerna i underlaget i just denna del har därför ingen betydelse. Om nämnden vill ha ytterligare förtydligande hur dessa

avleds nu och i framtiden erbjuder sig bolaget att komplettera utredningen och redovisa detta inom ramen för tillsynsarbetet.

Förbud mot mellanlagring av farligt avfall

Bolagets uppfattning är att verksamheten är en fordonsverkstad i likhet med den klassning som nämnden tidigare beslutat. Fordonen är av varierande skick, vissa är i behov av reparation inför försäljning, men kan inte i något fall anses utgöra farligt avfall. Fordonen är begagnade ”funktionsdugliga” eller ”reparerbara begagnade fordon” enligt den vägledning som finns. Efter reparation kan, som vid de flesta fordonsverkstäder, farligt avfall uppkomma i form av spillolja, fordonsdelar m.m. Detta verksamhetsrelaterade avfall hanteras på för avfallet nödvändigt sätt ur miljösynpunkt och är per definition ingen mellanlagring av farligt avfall. Oaktat att verksamheten inte bedriver någon mellanlagring av farligt avfall kan bolaget tänka sig att för framtiden journalföra sin statusbedömning av respektive förekommande fordon inom fastigheten. Detta kan, liksom frågan om dagvattenbrunnar, med fördel hanteras inom ramen för tillsynsarbetet.

Nämnden har yttrat sig över bolagets inställning och anfört i huvudsak följande.

Förbud mot fordonstvätt

Nämnden ställer sig frågande till länsstyrelsens bedömning avseende att oljeavskiljarens dimensionering skulle vara tillräcklig. Enligt länsstyrelsen har bolaget genom sin utredning gjort det *sannolikt* att spolplattorna är kopplade till spillvattennätet och konstaterat att den nya oljeavskiljaren är typgodkänd och att dimensioneringsberäkningen visar att avskiljaren är tillräcklig. Med ”typgodkänd” förutsätter nämnden att länsstyrelsen menar att den modell, som bolaget har, är godkänd som oljeavskiljare. Detta innebär dock inte att den är korrekt dimensionerad, vilket är en förutsättning för att den ska fungera tillfredsställande. Nämnden anser inte att det är lämpligt att basera ett upphävande av ett förbud på vad som är sannolikt. I detta fall har man antingen kunskap eller inte. Kunskapen som krävs, d.v.s. vetenskap om hur ledningssystemet på den egna fastigheten ser ut, kan inte anses som oproportionerlig. Utifrån de uppgifter som lämnats in av bolaget menar nämnden att det saknas avgörande information.

Det är högst relevant hur dagvattenbrunnarna är kopplade, eftersom det kan påverka oljeavskiljarens funktion. I de fall dagvattenbrunnarna är kopplade till oljeavskiljaren innebär detta att den tar emot mer vatten än den har kapacitet att rena och det påverkar avskiljarens funktion. Det är därför en förutsättning att det kontrolleras hur brunnarna inom en fastighet är kopplade innan en dimensioneringsberäkning utförs.

Den oljeavskiljare som bolaget uppger att de valt att installera klarar enligt ett inlämnat datablad ett flöde på maximalt 6 l/s. I besiktningsprotokollet som bolaget redovisat framgår att avskiljaren är tillverkad enligt standard SS-EN858-1, vilket innebär att den ska och kan dimensioneras utifrån europastandarden. En dimensionsberäkning måste göras för att få fram ett mått på den storlek på avskiljare som ska väljas. Dimensioneringsberäkningen innebär att man tar fram uppgifter på allt inkommande flöde, såsom avloppsvatten från fordonstvätten samt det dagvatten som också leds till oljeavskiljaren. Dessa uppgifter sätts sedan in i en beräkningsmodell, varefter man får fram vilket flöde som oljeavskiljaren minst måste vara dimensionerad för.

Det framgår tydligt av standarden hur beräkningsmodellen för dimensioneringen ska göras, men bolaget har inte följt denna. Det är inte utrett hur lutningen på ytorna ser ut (d.v.s. hur mycket vatten som rinner till spolplattan) eller hur dagvattenbrunnarna är kopplade (d.v.s. om de är kopplade till oljeavskiljaren). Vidare saknas den särskilda utredning som enligt beräkningsmodellen ska göras för verksamheter som tvättar arbetsfordon då dessa förväntas vara betydligt mer föroreningsbelastade än personbilar och därför kräver en oljeavskiljare med högre kapacitet.

Bolagets dimensioneringsberäkning utgår från att oljeavskiljaren tar emot vatten endast från spolplattan och att den är av tillräcklig storlek. Detta under förutsättning att ingen tvätt sker vid regn. Bolaget har i sin beräkning utgått från att dagvattenbrunnarna inte är kopplade till avskiljaren utan att de har kunnat visa detta. Bolagets beräkning resulterar i ett flöde till oljeavskiljaren på 6 l/s, d.v.s. precis det maximala flöde som avskiljaren är dimensionerad för. Då har ytan som har dagvattenavrinning till avskiljaren satts till 50 m², d.v.s. spolplattans storlek, och det anges att någon

tvätt inte får ske vid regn. Om även dagvattenbrunnarna är kopplade till avskiljaren måste ytan som har dagvattenavrinning till avskiljaren utökas till minst 800 m² i beräkningsmodellen, vilket innebär att avskiljaren ska klara ett flöde på cirka 10 l/s. Detta skulle betyda att avskiljaren är kraftigt underdimensionerad.

Det går att med enkla medel undersöka hur ledningsnätet inom fastigheten ser ut, exempelvis genom att med hjälp av färgat vatten kartlägga vart det tar vägen i ledningsnätet. Genom att hålla färgat vatten i en av brunnarna och sedan undersöka om det rinner till oljeavskiljaren går det att få klarhet i huruvida de är sammankopplade. Bolaget har inte presenterat någon ledningskarta eller undersökning som anger hur brunnarna faktiskt är kopplade inom fastigheten. I det fallet att både dagvattenbrunnarna och spolplattan är kopplade till avskiljaren så stämmer inte bolagets beräkning och avskiljaren är underdimensionerad. Konsekvensen av detta är att den riskerar att svämma över vid högt flöde, vilket får till följd att den olja som samlats i avskiljaren strömmar rakt ut i ledningsnätet.

Varken tillsynsmyndigheten eller länsstyrelsen har, trots upprepade försök, förmått bolaget att presentera efterfrågade uppgifter. Bolaget har i flera yttrandeomgångar fått möjlighet att visa för länsstyrelsen att det har kunskap om och kontroll över sina avskiljare, men de har genom sin redovisning på ett tydligt sätt visat att de saknar detta. Precis som länsstyrelsen anger har en omfattande skriftväxling skett i ärendet. Trots detta har inlämnade uppgifter resulterat i att länsstyrelsen endast har kunnat komma fram till att spolplattorna *sannolikt* är kopplade på rätt sätt samt att det kvarstår en mängd frågeställningar angående koppling av dagvattenbrunnar samt utformning av spolplatta och slamavskiljare.

Med tanke på att processavloppsvattnets rening inte går att säkerställa är förbud nödvändigt till dess att bolaget inkommer med uppgifter som entydigt visar att oljeavskiljaren är korrekt dimensionerad. Nämnden anser därmed att länsstyrelsens beslut ska ändras så att förbudet gäller.

Förbud mot mellanlagring av farligt avfall

Nämnden har vid tillsynsbesök konstaterat att det förvaras farligt avfall i form av arbetsfordon. Det står klart att bolagets verksamhet bl.a. innefattar köp, reparation och export av begagnade arbetsfordon. Bolaget uppger att de fordon som köps in har varierande skick och nämnden gör bedömningen att en del av dessa fordon är farligt avfall. Länsstyrelsen delar denna bedömning och anger i sitt beslut att förvaltningens utredning ger fog för att det på fastigheten funnits fordon och fordonsdelar som varit i så pass dåligt skick att de utgjort avfall eller farligt avfall. Vid besök har det noterats att en del av fordonen haft blankslitna däck, omfattande rostskador, läckage, avklippta elkablar samt saknade delar.

Av nämndens beslut framgår tydligt vilka faktorer som man ska ta hänsyn till vid bedömningen huruvida ett fordon är farligt avfall. Faktorerna kommer från Naturvårdsverkets vägledningsmaterial om uttjänta fordon samt av riktlinjer från EU för hur (EG) förordningen 1013/2006 ska tolkas vad gäller uttjänta fordon. Av dessa framgår att ett fordon kan anses vara avfall/farligt avfall om det är i sådant skick att det inte är lämpligt att reparera, att väsentliga delar eller funktioner saknas, är svårt skadade (t.ex. skador på motor, tak, axlar, bränslesystem eller växellåda) eller att kostnaden för reparation i Sverige överstiger nuvarande värde av fordonet. Det kan även anses vara avfall i de fall fordonet innebär en säkerhets- eller miljörisk genom att dörrar saknas, läckage av drivmedel eller drivmedelsångor, läckage av vätskor såsom motorolja, bromsvätska, batterisyra etc. eller stort slitage på styr- och bromssystem.

Nämndens förbud gäller inte det farliga avfall som uppkommer i verksamheten i samband med reparation av fordon så som bolaget har uppfattat det. Förbudet gäller de fordon som bolaget köper in för att exportera och som är i så pass dåligt skick att de kan anses utgöra farligt avfall vid köptillfället. Det är därmed inte farligt avfall som uppkommer i verksamheten som beslutet gäller, utan det avfall (arbetsfordon) som bolaget köper in.

Bolaget saknar förutsättningar att ta emot fordon/fordonsdelar som utgör eller kan utgöra farligt avfall inom fastigheterna, då det inte finns någon uppställningsplats

med ogenomsläpplig yta. Förbudet har fattats eftersom lagringen av farligt avfall är pågående och förvaringen gett upphov till spill och läckage på genomsläppliga ytor. Bolaget uppger själv att de köper in arbetsfordon i varierande skick. Beslutet om förbud bör kvarstå även om bolaget anger att de inte längre köper in fordon som kan anses utgöra farligt avfall, eftersom denna verksamhet när som helst kan fortgå utan att nämnden får information om detta. Nämnden anser sammanfattningsvis att det är motiverat med ett förbud eftersom det saknas förutsättningar för denna typ av verksamhet inom den aktuella fastigheten.

Ammar General Trading AB har beretts tillfälle att yttra sig och har anfört i huvudsak följande.

Förbud mot fordonstvätt

Nämnden har som motiv till förbudet mot fordonstvätt anfört att det saknas ritningar över fastighetens dagvattensystem och att bolaget saknar kännedom om var tvättvattnet leds. Nämnden har vidare anfört att bolaget inte kunnat visa på oljeavskiljarens kapacitet eller att spolplattorna är kopplade till oljeavskiljare.

Bolaget har uppdragit åt extern kompetens i form av Puls AB att genom spolning och spårning identifiera hur avloppsvattnet från befintliga oljeavskiljare avleds. Utredningen som har redovisats i ärendet visar att båda oljeavskiljarna avleds via spillvattenledning till det kommunala nätet. Bolaget menar att frågan således är utredd och att det saknas skäl att ifrågasätta dagvattenbrunnarnas inkoppling.

Eftersom nämnden vidhållit att det inte är utrett hur dagvattenbrunnarna är inkopplade har bolaget på nytt uppdragit åt Puls AB att kontrollera dagvattenbrunnarnas inkoppling. Puls AB har återigen tagit fram en ritning som visar dagvattenledning och dagvattenbrunnar på fastigheten vid dags dato. Befintliga brunnar har kontrollerats med färgat vatten och det visade sig att det färgade vattnet inte rinner till avskiljaren. Befintliga brunnar på fastigheten är således inkopplade på dagvattnet. Bolaget har därmed, i enlighet med nämndens önskemål, återigen presenterat en ledningskarta samt en undersökning som anger hur brunnarna faktiskt är kopplade inom fastigheten.

Bolaget har tidigare i ärendet redovisat en dimensionsberäkning som tydligt visar att oljeavskiljaren är väl lämpad för tvättning av fordon under förutsättning att detta genomförs under torr väderlek. Enligt nämnden är avskiljaren kraftigt underdimensionerad för det fall dagvattenbrunnarna är kopplade till oljeavskiljaren. Nämnden menar att för det fall både dagvattenbrunnarna och spolplattorna är kopplade till avskiljaren så stämmer inte bolagets beräkning och avskiljaren är underdimensionerad. Av Puls AB:s intyg framgår att dagvattenbrunnarna är inkopplade på dagvattnet. Den beräkning som har gjorts följer SS-EN858 i lämpliga delar för den användning som är aktuell. Eftersom bolaget vid upprepade tillfällen visat att befintliga brunnar är inkopplade på dagvattnet finns ingen anledning att vid dimensioneringsberäkningar utgå från att även dagvattenbrunnarna är kopplade till avskiljaren när så inte är fallet. Bolaget tillbakavisar därför att den utfärda dimensionsberäkningen inte skulle stämma eller vara korrekt utförd.

Nämnden har inte presenterat någon omständighet i sak som påvisar att bolagets undersökningar inte skulle visa sig vara korrekt utförda. Nämnden har inte heller anfört något nytt i sak. Bolaget har inte heller tagit del av någon ny bevisning eller utredning som visar att länsstyrelsens beslut skulle vara felaktigt.

Mot ovan anförda är det helt klarlagt att bolaget har den kunskap och kontroll över den nyare oljeavskiljaren som också fungerar tillfredsställande efter bolagets behov. Som bolaget tidigare har anfört bedrivs inte någon omfattande fordonstvätt, utan det rör sig normalt om endast ett par fordon per månad. Utredningen i ärendet visar att bolaget har goda kunskaper om oljeavskiljarens kapacitet. Bolaget har även visat att befintliga brunnar är kopplade till dagvattnet, vilket visar att bolaget har kännedom om vart tvättvattnet leds.

Förbud avseende mellanlagring av farligt avfall

Nämnden har som motiv till förbudet anfört att en del av fordonen som bolaget mellanlagrar kan klassas som farligt avfall i form av uttjänta fordon och fordonsdelar. Nämnden har vidare anfört att det saknas förutsättningar för bolaget att ta

emot fordon/fordonsdelar som utgör eller kan utgöra farligt avfall då det inte finns någon uppställningsplats med ogenomsläpplig yta.

Bolaget köper endast in begagnade arbetsmaskiner för export, inte några fordonsdelar. Fordonen genomgår inte någon reparation i den meningen att fordonen repareras, utan det rör sig om underhållsarbete. Enligt nämnden kan vissa av fordonen klassas som farligt avfall i form av uttjänta fordon och fordonsdelar, men eftersom fordonen exporteras för vidare användning i produktion är fordonen per definition inte uttjänta. Arbetsmaskinerna köps in begagnade. Ett fordon kan anses vara avfall/farligt avfall om det är i sådant skick att det inte är lämpligt att reparera, att väsentliga delar eller funktioner saknas, är svårt skadade eller att kostnaden för reparation i Sverige överstiger nuvarande värde av fordonet. Eftersom bolagets verksamhet går ut på att sälja arbetsmaskiner för export så finns det inget värde att köpa in fordon som är i så dåligt skick att de kan anses vara avfall. Istället rör det sig om funktionsdugliga begagnade fordon eller reparerbara begagnade fordon. För det fall bolaget hade köpt in fordon som kan klassas som avfall torde fordonen ha klassificerats som farligt avfall redan innan, eftersom fordonen kommer till bolaget i det skick de köps in, men så är inte fallet.

Enligt nämnden är lagringen av farligt avfall pågående och ger upphov till spill och läckage på genomsläppliga ytor. Bolaget anser fortfarande att nämnden inte har presenterat någon bevisning till stöd för detta påstående. Bolaget har på egen bekostnad låtit genomföra en översiktlig miljögeoteknisk markundersökning för att få en bild av den rådande föroreningsituationen. Det finns inte något i markundersökningsrapporten som pekar på att spill och läckage från de begagnade fordonen skulle äga rum på fastigheten. Detta styrker att de fordon som köps in är begagnade funktionsdugliga fordon eller reparerbara begagnade fordon.

Nämnden har inte heller kunnat peka ut vilka specifika fordon som anses utgöra farligt avfall. Nämnden har mot bakgrund av detta inte haft fog för att förelägga bolaget om förbud då detta är en alltför ingripande åtgärd än vad som är befogat i det enskilda fallet.

Sammanfattning

Fullgoda ritningar över fastighetens dagvattensystem har tagits fram och man har kännedom om var tvättvattnet leds. Bolaget har även presenterat en korrekt dimensionsberäkning som visar att oljeavskiljaren är väl lämpad för tvätt av fordon. Vidare har nämnden inte kunnat visa att de fordon som köps in är uttjänta eller klassas som avfall. Bolaget bedriver försäljning och export av begagnade fordon som är avsedda för fortsatt bruk. Det rör sig således om funktionsdugliga fordon eller reparerbara begagnade fordon enligt den vägledning som finns och är därmed inte farligt avfall. Bolaget vidhåller i enlighet med vad som tidigare anförts i ärendet att verksamheten inte består i mellanlagring av farligt avfall.

Sammanfattningsvis vidhåller bolaget sitt bestridande av nämndens överklagande av länsstyrelsens beslut.

Nämnden har ånyo yttrat sig och anförts bl.a. följande.

Fordonstvätt

Förvaltningen kan nu konstatera att intyget och tillhörande ledningskarta som bolaget lämnat in i sitt yttrande visar att brunnarna inom fastigheten är korrekt kopplade. Bolaget har löpande under ärendets gång, i samband med yttranden, redovisat undersökningar av ledningssystem och oljeavskiljare. Förvaltningen kan därmed konstatera att bolaget under tiden för överklagandeprocessen skaffat sig kunskap genom att göra nya undersökningar av verksamheten. Bolaget har redovisat 5-års besiktning för oljeavskiljarna, dimensioneringsberäkningar, ledningskartor och uppgifter om hur avskiljarna och brunnarna inom fastigheten är kopplade. Förvaltningen noterar att dimensioneringsberäkningar och ledningskartor lämnats in i flera olika, delvis motstridiga, versioner vilket tyder på att bolaget inte haft tillräcklig kunskap om sin verksamhet. Förvaltningen utgår från att de senast inlämnade dokumenten är de som stämmer med de verkliga förhållandena. Sammantaget görs den bedömningen att bolaget nu visat att de skaffat sig den kunskap som krävs. Förvaltningen har därför beslutat att upphäva förbudet avseende fordonstvätt som gäller den nyare oljeavskiljaren av märket Kessel men att förbudet dock fortsatt gäller för den äldre oljeavskiljaren.

Lagring av farligt avfall

Förvaltningen har vid tillsynsbesök på bolagets verksamhet påträffat fordon som varit i sådant skick att de bedöms utgöra farligt avfall, dokumentation i form av fotografi från dessa besök har tidigare bilagts förvaltningens yttranden. Förbudet gäller lagring av farligt avfall och i de fall bolaget kan visa att fordonen inte är avfall så följs ju beslutet. Det får anses högst proportionerligt att kräva att bolaget som hanterar och exporterar begagnade fordon och fordonsdelar att de har tillräcklig kunskap om riskerna med sin verksamhet, vari det ingår att kunna bedöma när och om denna hanterar fordon och fordonsdelar som kan utgöra farligt avfall. I enlighet med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken är det bolaget som ska visa att de har tillräcklig kunskap för att uppfylla miljöbalkens krav. Trots att både förvaltningen och länsstyrelsen vid besök gjort bedömningen att det funnits fordon i så pass dåligt skick att de kan anses utgöra avfall så förnekar bolaget att de hanterar avfall. Det har därför funnits skäl för förvaltningen att fatta beslut om förbud. Dessa förutsättningar har inte förändrats varför förbudet ska kvarstå.

Ammar General Trading AB vidhåller alltjämt – efter ytterligare skriftväxling – sitt bestridande om att det förekommer lagring av farligt avfall på nämnda fastigheter och att det därmed saknas skäl för mark- och miljödomstolen att göra en annan bedömning än den som länsstyrelsen har gjort.

Bolaget konstaterar återigen att miljöförvaltningen inte har beaktat Bolagets syften vid bedömningen om huruvida fordonen utgör avfall (jfr prop. 2010/11:125 s. 24). Som framgår av Bolagets tidigare inlagor är Bolagets syfte med att köpa in begagnade fordon att sälja dessa vidare för export. Det ska även tilläggas att de begagnade fordonen även säljs vidare inom Sverige. Bolaget menar att syftet måste tillmätas stor betydelse, fordon som inte är funktionella, manöverdugliga eller trafiksäkra hade aldrig kunnat exporteras eller säljas vidare som begagnade fordon. Miljöförvaltningen har helt lämnat Bolagets syften utanför sin bedömning och har inte heller bemött detta.

Bolaget köper in begagnade fordon från svenska leverantörer och från leverantörer i länder inom EU. Fordonen som köps in är mellan fem och femton år gamla. För det fall fordonen hade varit att betrakta som avfall så hade förfarandet vid inköp varit ett helt annat. När det gäller gränsöverskridande transporter hade leverantörer för det fall fordonen är att betrakta som avfall behövt anmäla exporten i sitt hemland. Eftersom att fordonen som köps in av Bolaget från länder inom EU inte föregås av någon sådan anmälan så kan de inte anses vara uttjänta fordon. Fordonen kan rimligtvis inte anses vara avfall hos Bolaget när de inte har ansetts vara avfall hos leverantören.

Att Bolaget köper in begagnade fordon och inte avfall följer av sammanställningen av försäljningsfakturor, som bifogats yttrandet, från olika leverantörer mellan perioden slutet av 2016 till och med den 6 september 2018. I samband med inköpet av de begagnade fordonen så tillställs Bolaget en försäljningsfaktura. För det fall Bolaget hade köpt in avfall hade en helt annan process legat bakom försäljningen.

Sammantaget finner Bolaget det visat att fordonen som köps in samt säljs vidare inom Sverige och för export utgör begagnade fordon. Fordonen kan inte anses utgöra farligt avfall då de köps in som begagnade fordon och inte som farligt avfall. Bolaget gör gällande att det är i strid med likabehandlingsprincipen att tillämpa andra bestämmelser för Bolaget när det är visat att Bolaget köper in fordonen som begagnade samt säljer dessa vidare som begagnade.

Av 26 kap. 9 § andra stycket miljöbalken (1998:808) följer att mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet inte får tillgripas. Miljöförvaltningen har sedan beslutet om föreläggande om förbud avseende mellanlagring av farligt avfall den 23 juni 2016 inte kunnat precisera några fordon som utgör avfall på fastigheten.

Det finns inget idag som tyder på att Bolaget i sin verksamhet inte uppfyller de krav som uppställs i miljöbalken. Bolaget har visat att fordonen inte utgör avfall. Att påstå att Bolaget är skyldiga att tillhandahålla dokumentation eller ta fram efterfrågad dokumentation får anses vara oproportionerligt utifrån vad Bolaget

redan har visat. Eftersom att det inte finns något som indikerar på att fordonen på fastigheten utgör avfall får ett förbud anses vara en allt för ingripande åtgärd i det enskilda fallet och miljöförvaltningen saknar fog för att förelägga om förbud.

Förbudet mot lagring av farligt avfall innebär vidare ett väsentligt intrång i Bolagets verksamhet, vilket innebär stora praktiska likväl som ekonomiska följder. Nyttan av ett förbud står inte i proportion till den eftersökta miljönyttan eftersom att det inte rör sig om avfall. Mot bakgrund av detta får förbudet anses var oskäligt.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Förbud avseende fordonstvätt

Mark- och miljödomstolen konstaterar att nämnden numera i delegationsbeslut den 24 maj 2018 (ärende 621:04430-2016) har beslutat att den del av föreläggandet som avser förbud mot tvätt av fordon inom fastigheten XX i Malmö daterat den 23 juni 2016, som gäller den nyare oljeavskiljaren av märket Kessel, ska upphävas. Denna del av överklagandet är således inte längre aktuell och ska avskrivas i den delen.

Förbud mot mellanlagring av avfall

Frågan i målet är om nämndens föreläggande om förbud mot mellanlagring av farligt avfall inte ger tillräckligt klart besked om vad kommunen kräver av adressaten.

Bolaget har förbjudits att mellanlagra farligt avfall i form av uttjänta fordon och fordonsdelar. Det mest väsentliga för bedömningen av om bolaget bedriver mellanlagring av farligt avfall i form av uttjänta fordon och fordonsdelar enligt avfallskod 16.01. i bilaga 4 till avfallsförordningen (2011:927) är förekomsten av oljor och flytande kemikalier i fordonen.

Om tillstånd eller anmälningsbeslut saknas råder ett generellt förbud mot att mellanlagra farligt avfall i form av uttjänta fordon och fordonsdelar. Som ovan

nämnts är det väsentliga för bedömningen av om vad som utgör farligt avfall i detta avseende främst om det finns kvar oljor och flytande kemikalier i fordonen som kan läcka ut. Några sådana preciseringar har inte gjorts i nämndens föreläggande. Mark- och miljödomstolen bedömer förbudet mot att mellanlagra fordon befogat såtillvida det avser fordon i vilka det finns kvar oljor och flytande kemikalier som kan läcka ut. Mark- och miljödomstolen upphäver därför länsstyrelsens beslut i denna del och förordnar att förbudet ska kvarstå, dock med den lydelse som framgår av domslutet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 15 november 2018.

Cecilia Giese Hagberg

Mats Käll

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Cecilia Giese Hagberg, ordförande, och tekniska rådet Mats Käll.



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL SOM HAR ÖVERKLAGATS TILL MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn, datum för domen samt målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Skriftliga bevis som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.