

Högsta domstolen
Box 2066
103 12 Stockholm

2020-06-25

KOMPLETTERING AV ÖVERKLAGANDET

T 2875-20

Naturskyddsföreningen i Nynäshamn m.fl. ./ Stockholms Hamn AB

Klagande 1	Naturskyddsföreningen i Nynäshamn Segerängsvägen 141 148 91 Ösmo
Klagande 2	Naturskyddsföreningen Stockholms län Lagavägen 44 128 45 Bagarmossen
Ombud för 1-2	Advokat Giedre Jirvell Advokatfirman Mark- & Miljörättsbyrå i Sverige AB Kungsgatan 4 411 19 Göteborg
Motpart	Stockholms Hamn AB Box 27314 102 54 Stockholm
Ombud	Advokat Johan Norman Lindskog Malmström Advokatbyrå KB Box 27707 115 91 Stockholm
Överklagat domslut	Mark- och miljööverdomstolens vid Svea hovrätt dom 2020-04-23, mål nr. M 214-19, angående ansökan om tillstånd för anläggande och drift av hamn vid Norviksudden i Nynäshamns kommun; nu fråga om prøvotidsredovisning
Saken	Prøvotidsredovisning

Undertecknat ombud för Naturskyddsföreningen i Nynäshamn och Naturskyddsföreningen i Stockholm (hädanefter "Föreningarna"), får härmed inkomma med komplettering av överklagandet i ovan rubricerat mål med följande justerade yrkanden och under åberopande av nedanstående grunder och omständigheter.

1 YRKANDEN

1.1 Prövningstillstånd

- 1.1.1 Föreningarna yrkar att Högsta domstolen meddelar prövningstillstånd.

1.2 I sak

- 1.2.1 Föreningarna yrkar *i första hand* att Högsta domstolen, med ändring av Mark- och miljööverdomstolens vid Svea hovrätt och Mark- och miljödomstolens vid Nacka tingsrätt avgöranden, förordnar att provotiden om slutliga villkor för transporter på land till och från Norviks hamn förlängs genom att verksamhetsutövaren föreläggs att inom nio månader från dom inkomma med kompletterande utredning till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt, dit målet återförvisas för fortsatt handläggning och bedömning av slutliga villkor.
- 1.2.2 Föreningarna yrkar *i andra hand* att Högsta domstolen, med ändring av Mark- och miljööverdomstolens vid Svea hovrätt och Mark- och miljödomstolens vid Nacka tingsrätt avgöranden om att avsluta provotiden om slutliga villkor vad avser transporter på land till och från hamnen vid Norvik utan att föreskriva några ytterligare villkor, förordnar att tillståndet förenas med de villkor som av föreningarna yrkats i Mark- och miljööverdomstolen.

2 GRUNDER

Rådighet

- 2.1 Flödet av stora delar av lastbilstrafiken till och från hamnen kan överskådas avståndsmässigt och antalet lastbilstransporter till och från hamnen är allt annat än liten del av den totala lastbilstrafiken. Åtminstone delar av transporter på land till och från hamnen bör således utgöra följdföretag som bolaget har rådighet över.
- 2.2 Även om bolaget inte skulle ha rådighet över samtliga val av transportlösningar innebär detta inte att rådighet över möjligheter att genom skyddsåtgärder minska miljöpåverkan till följd av transporterna till och från hamnen saknas.

Rättskraft

- 2.3 Rådighetsfrågan över transporter på land till och från hamnen är rättskraftigt avgjord genom Mark- och miljööverdomstolens dom den 30 oktober 2015 i mål nr. M 9616-14, varigenom verksamhetsutövaren förelades att under provotiden inkomma med kompletterande utredning av de skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporterna, t.ex. genom val av transportslag eller

transportlösningar, och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna.

- 2.4 Den lagakraftvunna domen i mål nr. M 9616-14 är rättsligt bindande i de frågor som har prövats genom domen. De sakomständigheter som bolaget i en senare process åberopat till grund för rådighetsinskränkning är inte av sådan art att det skulle ge Mark- och miljööverdomstolen grund till att ändra sin tidigare rättskraftvunna bedömning. Det har heller inte inträffat några nya sakomständigheter efter prövningen eller tillkommit nya krav enligt unionsrätten som skulle kunna ge anledning för domstolen att ändra sin tidigare bedömning.

Prövotidsredovisning

- 2.5 Bolagets prövotidsredovisning uppfyller inte de krav som följer av Mark- och miljööverdomstolens förordnande om prövotid i domen 2015-10-30 i mål nr. M 9616-14. Det innebär att det har saknats förutsättningar att avsluta prövotiden avseende transporter på land till och från hamnen.

Slutvillkor

- 2.6 Grund föreligger att meddela ytterligare villkor för verksamheten med stöd av 1 kap. 1 § samt 16 kap. 7 § och 2 kap. 3 § miljöbalken.

3 BAKGRUND

- 3.1 Tillståndsprocessen med miljötillstånd till Norviks hamn inleddes i miljödomstolen 2009 med en tillåtlighetsansökan. Frågan handlade om tillåtlighet till en nyetablering av en stor industriell verksamhet; en hamn som skulle ersätta Frihamnen i centrala Stockholm och Nynäshamns hamn vad gäller containertrafik och ro-ro-trafik. Samma år hanterades knappt 30 000 TEU via Frihamnens containerterminal medan den nya hamnen vid full utbyggnad skulle få en kapacitet på 500 000 TEU per år varav 200 000 TEU omlastas mellan fartyg, enligt miljökonsekvensbeskrivningen för den ansökta verksamheten. Det rörde sig alltså om en hamn av avsevärt större dimensioner än den befintliga.
- 3.2 Efter tillåtlighetsprocessen följde en tillståndsprocess med villkorssättning. Eftersom miljökonsekvensbeskrivningen inte på ett tillräckligt sätt beskrev följdverksamheterna i form av transporter till lands och hur transporternas negativa miljöeffekter kunde begränsas beslöt Mark- och miljööverdomstolen att sätta denna fråga på prövotid enligt prövotidsvillkoret:

"Frågan om slutliga villkor vad avser transporter på land till och från hamnen skjuts upp under en prövotid. Bolaget ska under prövotiden utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporterna, t.ex. genom val av

transportslag eller transportlösningar, och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Bolaget ska redovisa resultatet av utredningen till mark- och miljödomstolen senast arton (18) månader från det att denna dom har vunnit laga kraft.”

- 3.3 Mark- och miljööverdomstolen har i det överklagade avgörandet av den 23 april 2020, mål nr M 214-19, beslutat att avsluta prövotiden utan att besluta om villkor för transporter på land med den huvudsakliga motiveringen att verksamhetsutövaren saknar rådighet att styra över dessa.
- 3.4 Föreningarna vidhåller det som har anförts i underinstanserna och vill utveckla sin talan enligt följande.

4 UTVECKLING AV TALAN

4.1 Verksamhetens påverkan på miljökvalitetsmålen

- 4.1.1 Miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *Begränsad klimatpåverkan* berörs av verksamheten.
- 4.1.2 Målet *Frisk luft* definieras så som ”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas”. Naturvårdsverket har på sin hemsida pekat ut att vägtrafiken är den största utmaningen att nå miljökvalitetsmålet: ”Vägtrafik är en stor källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter. Bilavgaser innehåller partiklar, kvävedioxid och organiska ämnen, och avgaserna bidrar till att marknära ozon bildas. Dessutom orsakar trafiken utsläpp av slitagepartiklar – dessa slits upp från vägbanan vid användning av dubbdäck. Positivt är att motorer blir allt effektivare, och att nya mindre miljöskadliga bränslen utvecklas. Samtidigt ökar trafikmängden hela tiden, vilket motverkar en del av den positiva utvecklingen.”
- 4.1.3 Målet *Begränsad klimatpåverkan* definieras så som ”Halten växthusgaser i atmosfären ska enligt FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farligt. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.”
- 4.1.4 Riksdagen har också preciserat miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* till att den globala medeltemperaturökningen begränsas till långt under 2 grader över förindustriell nivå och att ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader över förindustriell nivå, vilket också följer av Parisavtalet. Det klimatpolitiska ramverket, som infördes av riksdagen 2017, innehåller nya klimatmål till åren 2030, 2040 och 2045, samt det klimatpolitiska rådet och klimatlagen. Kravet på en hållbar utveckling är också definierat i miljöbalkens portalparagraf.

- 4.1.5 Med begreppet hållbar utveckling, såsom det kommer till uttryck i 1 kap. 1 § miljöbalken, menas att utvecklingen i samhället ska styras in i banor som är långsiktigt hållbara så att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Miljöbalken ska användas som ett verktyg för att nå de av riksdagen antagna miljökvalitetsmålen och dessa ska tjäna som ledning när det gäller tolkning av vad begreppet hållbar utveckling i portalparagrafen egentligen innebär.
- 4.1.6 Tanken med konstruktionen om kravet på en hållbar utveckling i balken och dess konkretisering i miljökvalitetsmålen är att de ska få genomslag vid tillståndsprövning i enskilda ärenden. Det är inte ålagt att det enbart är enskilda verksamheter som ska uppfylla miljökvalitetsmålen, men det är vid tillståndsprövningen som myndigheterna har möjlighet att genomföra målen genom att tillse att tillståndsgivna verksamheter inte motverkar dem.
- 4.1.7 Naturvårdsverket konstaterar i verkets senaste rapport av utvärderingen av miljömålen att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* inte kommer att nås med den utsläppstakt av växthusgaser som Sverige har idag. För att nå målet om att inga växthusgaser ska tillföras atmosfären efter år 2045 konstaterar Naturvårdsverket att minskningstakten behöver vara mellan fem och åtta procent per år. Idag är minskningen mindre än en procent per år. (Naturvårdsverket, *Begränsad klimatpåverkan* – underlagsrapport till den fördjupade utvärderingen av miljömålen 2019, rapport 6859, se sidan 28).
- 4.1.8 Utsläpp från inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Majoriteten av de växthusgaser som släpps ut från transportsektorn kommer från vägtrafiken. År 2018 var det utsläppen av växthusgaser från tunga lastbilar 3,211 miljoner ton, enligt Naturvårdsverkets utsläppsstatistik. Givet Sveriges totala utsläpp av växthusgaser om cirka 52 miljoner ton per år utgör således transporter med tunga lastbilar en stor del. Enligt provotidsredovisningen kommer Norviks hamn vid full utbyggnad att ha ett flöde på 350 000 lastbilar per år. Varken provotidsredovisningen eller miljökonsekvensbeskrivningen innehåller någon tydlig redovisning av hur utsläppen av växthusgaser från lastbilstransporterna till och från hamnen skulle kunna minskas över tiden. Detta är en allvarlig brist i ansökan. Att i möjligaste mån flytta över dessa omfattande transportmängder till transportslag som ger mindre utsläpp av växthusgaser skulle kunna ge stora klimatvinster.
- 4.1.9 Det är idag uppenbart att utsläppen av växthusgaser måste minska drastiskt för att inte klimatförändringarna ska få ödesdigra konsekvenser för människors hälsa och miljön. Att meddela ett rättskraftigt evigt tillstånd till en miljöfarlig verksamhet som genom bland annat dess följdverksamheter kommer att generera omfattande utsläpp av växthusgaser, utan att dessa regleras på något sätt strider mot miljöbalkens portalparagraf och dess konkretisering i hänsynsreglerna, främst kravet på bästa möjliga teknik och försiktighetsprincipen i 2 kap. 3 § miljöbalken.

- 4.1.10 Underinstanserna har inte prövat hur verksamheten och dess följdverksamheter förhåller sig till miljökvalitetsmålen. Föreningarna anser att underlåtenheten att besluta om villkor för de omfattande transporterna som följer av hamnverksamheten förhindrar genomförande av båda miljökvalitetsmålen *Frisk luft* och *Begränsad klimatpåverkan*. Den villkorssättning som föreningarna föreslår skulle i varje fall göra så att verksamheten inte uppenbart är oförenlig med målen. Kravet på bästa möjliga teknik i 2 kap. 3 § miljöbalken, jämfört med målet om en hållbar utveckling i 1 kap. 1 § miljöbalken, utgör grund att reglera verksamheten med villkor, enligt 16 kap. 7 § miljöbalken, som gör att verksamheten inte strider mot miljökvalitetsmålen.

4.2 Konsekvenser för den lokala trafiksituationen

- 4.2.1 Enligt provotidsredovisningen innebär en fullt utbyggd hamn ett godsflöde till och från hamnen bestående av containrar motsvarande 300 000 TEU per år och 200 000 stycken roro-enheter per år. Endast en mindre del (25 procent) av containergodset förväntas transporteras med tåg, vilket innebär att 75 procent av containergodset och 100 procent av roro-godset förväntas transporteras med lastbil. Dessa lastbilstransporter uppskattas av provotidsredovisningen till totalt 350 000 lastbilar per år, eller i genomsnitt 959 lastbilar per dygn eller 40 lastbilar per timme. För närområdet (Nynäshamns kommun) genererar den nya hamnen en faktisk trafikökning av lastbilstrafik om 237,5 procent (350 000 total lastbilstrafik - 80 000 befintlig lastbilstrafik från nuvarande Nynäshamns hamn/80 000).
- 4.2.2 Den nuvarande vägsituationen innebär att lokalt kommer lastbilsflödet att fördela sig mellan väg 73 mot Stockholm och väg 225 mot Södertälje. Väg 225 är av trafiksäkerhetsskäl erkänt olämplig för tung lastbilstrafik, vilket bland annat framgår av Trafikverkets åtgärdsvalsstudie från 2014. I hamnens miljökonsekvensbeskrivning från 2007 förutsattes därför att genomfart av tung trafik på väg 225 skulle förbjudas. Enligt uppgifter i provotidsredovisningen kan 70 procent av roro-trafiken förväntas ha start-/målposter västerut eller söderut och, om ingen åtgärd vidtas, kan denna trafik därför förväntas välja väg 225 till en omfattning av cirka 300 lastbilar per dygn till och från Norvik vid fullt utbyggd hamn. I genomsnitt är detta en lastbil var femte minut dygnet runt, men olägenheterna försvåras av att lastbilarna förväntas komma kolonnvis i pulser. För vidare uppgifter om de ökade transporterna av tung trafik på väg 225 hänvisar föreningarna till tidigare yttranden i målet, se särskilt yttrandet från den 18 augusti 2015.
- 4.2.3 Mark- och miljööverdomstolen anser i sitt senaste avgörande att trafiken från och till Norviks hamn utgör en mindre del av den totala trafiken. Föreningarna menar att denna bedömning inte är rimlig. Ökningen av den tunga trafiken blir så stor (över 230 procent) att bedömningen i stället måste utgå från betydelsen av de åtföljande kumulativa olägenheterna. Detta kan illustreras med att ökningen i tung trafik till följd av Norviks hamn gör att gång- och cykeltrafik längs väg 225 inte längre blir lämplig,

enligt den trafikutredning som miljökonsekvensbeskrivningen 2009 för detaljplanen för Norviks hamn hänvisar till.

- 4.2.4 Mark- och miljööverdomstolen bedömer också att bolaget inte bör åläggas att medfinansiera åtgärder enligt föreningarnas yrkanden eftersom redan den befintliga trafiken innebär olägenheter och att väg 225 har kapacitetsbrister.
- 4.2.5 Föreningarna anser att detta är en orimlig och felaktig slutsats. En korrekt bedömning av kumulativa effekter av den sökta verksamheten borde leda till att verksamheten, som ytterligare kommer att förvärra trafiksituationen på väg 225, därmed inte kan ges tillstånd eller i varje fall måste regleras med sådana villkor att situationen inte försämras ytterligare.

4.3 Transporterna som följdverksamhet

- 4.3.1 Föreningarna är medvetna om Högsta domstolens tidigare praxis vad gäller följdverksamheter i form av transporter till och från en miljöfarlig verksamhet, NJA 2004 s. 421. Rätten konstaterade i detta avgörande att villkor som medför en indirekt reglering av transportsektorn inte är möjliga att besluta.
- 4.3.2 Enligt avgörandet är det inte rimligt att verksamhetsutövaren ska redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna av långväga transporter när dessa rör sig på stort avstånd från den prövade miljöfarliga anläggningen och där endast utgör en liten del av den totala trafiken och olägenheterna från denna. Vad gäller Norviks hamn är det emellertid fråga om en ökning av tung lastbilstrafik som såväl i närområdet som i ett större område kan härledes direkt till driften av Norviks hamn. Föreningarna anser således att det motsatsvis är möjligt att, med stöd av 16 kap. 7 § miljöbalken, reglera olägenheterna från transporter som utgör en stor del av den totala trafiken.
- 4.3.3 I avgörandet MÖD 2005:52 resonerar rätten kring begreppet närområde och hur detta ska avgränsas på lämpligt sätt. Miljööverdomstolen konstaterar att utgångspunkten för bedömningen av vad som ska anses vara närområde är vilken typ av miljöpåverkan som transporterna kan ge upphov till.
- 4.3.4 Mark- och miljööverdomstolen konstaterade i avgörandet från 2015 att lastbilstransporterna till följd av verksamheten vid hamnen i Norvik lokalt kommer att utgöra en betydande andel av trafiken och att den därmed bör kunna föranleda krav på att bolaget ska vidta skyddsåtgärder vad avser olägenheter för miljön och närboende. Av de utredningar som bolaget redovisat i miljökonsekvensbeskrivningen avseende luftföroreningar och buller från transporterna, framgår att utsläppen till luft från vägtransporterna beräknas öka på ett betydande sätt liksom antalet maxbullerhändelser (se sidan 34 i Mark- och miljööverdomstolens avgörande mål nr M 9616-14).

- 4.3.5 Det är således ostridigt i målet att transportererna från Norviks hamn utgör följdverksamhet av den tillståndsgivna miljöfarliga verksamheten eftersom transportererna har ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten (jfr NJA 2004 s. 421).
- 4.3.6 Som framgår under rubriken *Konsekvenser för den lokala trafiksituationen* ovan blir lastbilstransportererna omfattande i närområdet och kommer att ge stora olägenheter för människors hälsa och miljön, vilket föranleder skyddsåtgärder. Detta gäller särskilt längs väg 225. Som nämnades ovan är väg 225 erkänt olämplig för tung trafik och ligger till stor del inom samma kommun som Norvik och börjar i Ösmo, inte mer än cirka 12 km från hamnen. De olägenheter som följdtransporterna genererar är så pass allvarliga att i princip hela väg 225, där majoriteten av de tunga roro-transporterna kommer att gå, därmed utgör närområde i den betydelse som avses i MöD 2005:52. Enligt 2 kap 3 § miljöbalken har verksamhetsutövaren ett långtgående ansvar för att minska olägenheter, varvid följdverksamheterna bör villkorsregleras med stöd av 16 kap. 7 § miljöbalken.

4.4 Verksamhetsutövarens rådighet över följdverksamheten

- 4.4.1 Transporter på land uppskattas uppgå till 350 000 lastbilar per år. Merparten av transportererna kan antas gå till och från Södertälje och Stockholm. Hamnens läge längst ut på Södertörn gör att endast två transportvägar finns för lastbilstrafiken: Väg 225 i riktning från/mot Södertälje och väg 73 i riktning från/mot Stockholm. Avståndet av delar av trafiken kan överskådas och antalet transporter är allt annat än liten del av den totala godstrafiken. Åtminstone delar av transporter på land till och från hamnen bör således med stöd av NJA 2004 s. 421 utgöra följdföretag som bolaget har rådighet över.
- 4.4.2 Genom att anlägga fyra kilometer lång järnväg som ansluter till Nynäsbanan har verksamhetsutövaren visat att bolaget, åtminstone i viss omfattning, har rådighet över transporter på land till och från Norviks hamn. Bolaget har genom att behandla vissa styrmedel i sin prövotidsredovisning visat att det har rådighet och borde i sin transportutredning utvecklat dessa ytterligare. Även om bolaget inte har rådighet över samtliga val av transportlösningar innebär det inte att rådighet över möjligheter att genom skyddsåtgärder minska miljöpåverkan till flöjd av transporter till och från hamnen saknas. Exempelvis finns det inga hinder för bolaget att utveckla avlastningsytor i hamnområdet för vattenburna transporter, även om bolaget skulle sakna rådighet över anordnandet av mottagarytor.
- 4.4.3 I sammanhanget bör erinras att av ägardirektiven för 2019-2021 till Stockholms Hamn AB framgår bl.a. att bolaget har viss möjlighet att hantera miljöpåverkan. Till exempel ska bolaget säkerställa och utveckla goda förutsättningar för en klimatsmart och tillförlitlig varuförsörjning via sjöfarten till regionen; arbeta vidare med förslaget att utveckla de miljödifferenterade hamnavgifterna med en differentiering även för koldioxidutsläpp i linje med vad Sjöfartsverket planerar; beakta effekter av ett

förändrat klimat i nuvarande verksamhet och i utveckling av verksamheten; identifiera klimatrelaterade sårbarheter i sitt bestånd och ta fram kostnadseffektiva förebyggande åtgärder; samt utreda vilka åtgärder som bör genomföras för att bidra till en utveckling mot fossilbränslefri sjöfart, m.m.

- 4.4.4 För det fall Högsta domstolen skulle finna att bolagets bristande rådighet innebär ett begränsat ansvar för landburna transporter vill Föreningarna framhålla vad som framgår av transportutredningen i målet. Det faktum att bolaget har rådighet över vissa åtgärder samt att bolaget kan samarbeta för att förverkliga de åtgärder som inte kan anses ligga inom dess rådighet, borde innebära att det även i det fallet finns grund för att under en förlängd provotid konkretisera bolagets ansvar i syfte att komma fram till väl avvägda villkor.

4.5 Tidigare avgjord rådighetsfrågans rättskraft

- 4.5.1 Av 24 kap. 1 § miljöbalken följer att ett tillstånd gäller mot alla, såvitt avser frågor som har prövats i domen eller beslutet, som genom en lagakraftvunnen dom eller beslut meddelats i ett ansökningsmål enligt 21 kap. 1 a § första stycket denna balk eller 7 kap. 1 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet avser tillstånd till en verksamhet enligt balken.

- 4.5.2 I 2015 års dom har Mark- och miljööverdomstolen i sina domskäl funnit följande angående transporter på land.

"Mark- och miljööverdomstolen konstaterar emellertid att lastbilstransporterna till följd av verksamheten vid hamnen i Norvik lokalt kommer att utgöra en betydande andel av trafiken och att den därmed bör kunna föranleda krav på att bolaget ska vidta skyddsåtgärder vad avser olägenheter för miljön och närboende. Av de utredningar som bolaget redovisat i miljökonsekvensbeskrivningen avseende luftföroreningar och buller från transporterna, framgår att utsläppen till luft från vägtransporterna beräknas öka på ett betydande sätt liksom antalet maxbullerhändelser. Det påpekas att även en ökad järnvägstrafik medför en ökning av antalet maxbullerhändelser som kan föranleda krav på åtgärder. Eftersom ytterligare underlag behövs för att bestämma slutliga villkor bör bolaget åläggas att utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporterna, t.ex. genom val av transportslag eller transportlösning, och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att en rimlig tid för att utreda och föreslå åtgärder är 18 månader från det att domen har vunnit laga kraft."

- 4.5.3 Föreningarna gör gällande att domstolen genom ovan citerat uttalande tog ställning till rådighetsfrågan redan 2015. Det har senare i processen inte framkommit några sådana nya betydelsefulla tekniska eller legala omständigheter som för domstolen skulle ge befogenhet att 2020 ändra en rättskraftigt avgjord fråga.

- 4.5.4 För det fall bolaget hade haft invändningar mot föreläggandet och domstolens ställningstagande om rådighet borde bolaget överklagat 2015 års dom till överinstans. Eftersom så inte skett har 2015 års dom därigenom vunnit laga kraft.

4.6 Remissinstanser

- 4.6.1 Föreningarnas yrkande om att förlänga prøvotidsredovisningen och föreskriva slutliga villkor för transporter på land har stöd av Naturvårdsverket, länsstyrelsen och Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund. Även Trafikverket konstaterar att Stockholms hamn har ett gemensamt ansvar med Trafikverket över omgivningspåverkan, samt framhäver behovet av att det finns anledning att säkerställa möjligheten att följa upp hamnens och den tunga trafikens omgivningspåverkan samt att kontinuerligt ta ställning till behovet av skyddsåtgärder.
- 4.6.2 Mark- och miljööverdomstolens dom avviker således från såväl klagandenas som remissinstansernas bedömning om att prøvotidsförfarandet inte bör avslutas.

5 DET FÖRELIGGER SKÅL FÖR PRÖVNINGSTILLSTÅND

5.1 Behov av prejudikat

- 5.1.1 Föreningarna gör med stöd av 54 kap. 10 § 1 p. rättegångsbalken gällande att det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet provas av Högsta domstolen. Målet är unikt till sin karaktär och sin betydande miljöpåverkan. Det finns dock risk att Mark- och miljööverdomstolens dom kommer direkt och analogt att tillämpas vid tillståndsprövningen av kommande miljöfarliga verksamheter. Det skulle leda till betydande negativa konsekvenser för miljön och miljöbalkens efterlevnad eftersom domstolen underlåter att reglera effekterna av transportfrågan.
- 5.1.2 Det behövs uppföljande rättspraxis av NJA 2004 s. av 735 om vad som faller inom ramen för s.k. följdverksamhet till en miljöfarlig verksamhet. Det behövs vidare prejudikat om en tidigare avgjord frågas rättskraft och orubblighet.

5.2 Synnerliga skål

- 5.2.1 Föreningarna gör vidare gällande att Högsta domstolen bör meddela prövningstillstånd då det föreligger synnerliga skål, enligt 54 kap. 10 § 2 p. rättegångsbalken eftersom domen innehåller uppenbart felaktig tillämpning av lagstiftningen. Föreningarnas bedömning är att det domslut som Mark- och miljööverdomstolen har kommit fram till i sin 2020 års dom är såväl processuellt som materiellt felaktigt.
- 5.2.2 Föreningarna finner anledning att åberopa NJA 2004 s.735 där Högsta domstolen uttalat sig enligt följande.

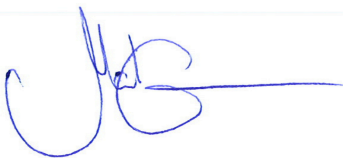
"Enligt 54 kap. 10 § RB får prövningstillstånd meddelas av HD endast om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att ett överklagande provas av domstolen eller om det finns

synnerliga skäl till en sådan prövning, såsom att det finns grund för resning eller att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.”

5.3 Frågor för Högsta domstolen att ta ställning till

- 5.3.1 Det vore önskvärt om Högsta domstolen kunde bringa klarhet i följande frågor.
- 5.3.2 Högsta domstolen bör klargöra om det är korrekt, såsom Mark- och miljööverdomstolen har slagit fast, att bolaget, varken helt eller delvis, har rådighet över transporter på land och därmed är hindrad att föreslå och genomföra lämpliga skyddsåtgärder.
- 5.3.3 Högsta domstolen bör klargöra om det var korrekt av Mark- och miljööverdomstolen att avvika från sitt tidigare avgörande genom att avsluta prøvotidsförandet utan att föreskriva om slutvillkor för transporter i land från och till hamnen.
- 5.3.4 Högsta domstolen bör klargöra om det var korrekt av Mark- och miljööverdomstolen att inte förelägga bolaget att komplettera transportutredningen innan man avgjorde målet i sak eftersom utredningen inte uppfyllde de krav som ställs i av domstolen i dom utfärdat föreläggande. I sammanhanget bör Högsta domstolen ta ställning till frågan om vilka rekvisit som ska vara uppfyllda för att en transportutredning ska anses vara godtagbar enligt MKB-direktivet och de inhemska bestämmelser som följer av detsamma.
- 5.3.5 Högsta domstolen bör klargöra om tidigare föreläggande om att utreda skyddsåtgärder och Mark- och miljööverdomstolens uttalanden i fråga om behovet att slutligt villkorsreglera transporterna på land även innebär rättskraftigt prövad fråga om rådighet.
- 5.3.6 Tillståndet fick tas i bruk under förutsättning att slutliga villkor om transporter skulle föreskrivas efter prøvotidens utgång. Det finns således ett behov av att Högsta domstolen klargör tillståndets och verkställighetsförordnandets rättskraft i ljuset av att inga slutliga villkor föreskrivits för transporterna i land till och från hamnen.

Göteborg, såsom ovan



Giedre Jirvell
Advokat