



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060206

**DOM**  
2021-05-06  
Stockholm

Mål nr  
M 3735-20

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-03-09 i mål nr M 3386-19, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

AB Harrys Bilskrot

### Motpart

Miljönämnden i Malmö stad

## SAKEN

Förbud mot självplockningsverksamhet vid bilskrotning på fastigheterna A och B i Malmö kommun

---

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom upphäver Mark- och miljööverdomstolen Miljönämnden i Malmö stads beslut den 8 januari 2019, dnr MN-2019-00118/1.

---

Dok.Id 1668708

**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**

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
09:00–16:30

## YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**AB Harrys Bilskrot** (bolaget) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska upphäva Miljönämnden i Malmö stads beslut den 8 januari 2019, dnr MN-2019-00118/1.

**Miljönämnden i Malmö stad** (nämnden) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

**Bolaget** har hänvisat till vad det tidigare har anfört samt tillagt och förtydligat i huvudsak följande:

De föremål som säljs i självplockningsverksamheten visas upp vid ett utlämningsställe. Där är personal närvarande och prissätter utifrån föremålets skick. Vid behov sker en enklare funktionskontroll innan försäljningen. Så kan ske vid köp av t.ex. värmebläktar, vindrutetorkare eller startmotorer. På plats finns elkablar och batterier som kan användas i samband med det. Kontrollen och rutinerna gör att föremålen som säljs inte ska betraktas som avfall.

Bolaget följer konsumentköplagen. Vid utlämningsstället finns ett anslag som anger att bolaget inte lämnar några särskilda garantier utöver vad som följer av lag. Möjligen behöver detta förtydligas. Även reglerna om egenkontroll följer bolaget. Bolaget har uppsikt över verksamheten och har interna rutiner som ska säkerställa att denna inte medför någon oacceptabel påverkan på människors hälsa eller miljön. Bolaget är certifierat enligt ett av bilåtervinningsförbundet branschanpassat ledningssystem. Detta följer ISO 9001:2000 och ISO 14001 struktur. De fordon som kunderna har tillgång till är sanerade i enlighet med 26 § bilskrotningsförordningen (2007:186), dvs. tömda på oljor, vätskor – även miljöfarliga sådana – och annat. Några allvarliga skärskador har såvitt bolaget känner till inte inträffat.

Omfattningen av egenkontrollen måste ställas i relation till de faror ur hälso- eller miljösynpunkt som kan kopplas till de demonteringar som kunderna kan utföra. De komponenter som kunderna har tillgång till och de åtgärder som kan bli aktuella är ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt tämligen harmlösa. I miljöfarliga verksamheter, som det är fråga om här, kan skador som enbart kan hänföras till åtgärder inom en anläggning och som varken direkt eller indirekt riskerar att påverka verksamhetens omgivning, inte falla inom miljöbalkens tillämpningsområde.

Vidare uppfyller verksamheten de krav på avfallshantering som uppställs i miljöbalken och avfallsförordningen. Kraven i avfallsförordningen på anmälningsplikt och kontroll av att sådan fullgjorts gäller då avfall lämnas till någon som yrkesmässigt hanterar avfallet. I detta fall rör det sig inte om överlämnande av avfall. Dessutom bedriver inte kunderna yrkesmässig verksamhet. Kunden gör en första besiktning av det föremål denne är intresserad av. Därefter sker, ibland i samråd med bolagets personal, en demontering av föremålet. Detta utgör en förberedelse för återanvändning. När köpet görs upp och föremålet överläts är det inte längre avfall.

Verksamheten främjar miljöbalkens övergripande mål om att återanvändning ska gynnas. Att förbjuda verksamheten går längre än vad som behövs och är oproportionerligt. Bolaget är berett att göra de justeringar som kan behövas vad gäller rutiner för egenkontroll och annat, gärna i samråd med representanter från nämnden.

**Nämnden** har hänvisat till vad den tidigare har anfört samt tillagt och förtydligat i huvudsak följande:

Det förbud som utfärdats avser endast bolagets självplockningsverksamhet, dvs. den del av verksamheten som innebär att kunder tillåts demontera delar från skrotbilar. Den verksamheten innebär att allmänheten släpps in på anläggningen för att själva med egna verktyg demontera skrotbilar som ställts upp av bolaget. Detta skiljer sig från traditionell bildemontering där arbetet utförs av utbildad personal.

Självplockningsverksamhet, som en del av anmälningspliktig bilskrotningsverksamhet, strider mot bilskrotningsförordningen. Avfall uppkommer då bilar tas emot av en

auktoriserad bils-krotare. Bilarna utgör i det skedet farligt avfall (avfallskod 16 01 04). Efter behandling enligt 26 § 1 - 11 bils-krotnings-förordningen utgör de icke-farligt avfall (avfallskod 16 01 05). Även de delar som demonteras utgör avfall, eftersom de härrör från ett avfall tills de har genomgått en återvinningsprocess. Därmed får delarna inte lämnas till någon som inte har gjort den anmälan eller har det tillstånd som krävs.

Bolaget har att visa att det vid själv-plocknings-verksamheten kan ta ansvar för att såväl demonteringen som avfallshanteringen blir hälso- och miljömässigt godtagbar. Allmänheten kan inte förväntas ha kunskap om hur man agerar vid spill av miljöfarliga vätskor, olyckor som kan medföra miljö-påverkan eller brand. Kunder är inte heller skyldiga att känna till eller följa bolagets förelägganden om försiktighets-mått eller rutiner som bolaget har. Inte heller kan allmänheten förutsättas ha den kunskap och den utrustning som behövs för en godtagbar återvinningsprocess. Inte heller får en sådan process överföras på allmänheten.

Vidare har bolaget anfört att det går att returnera en demonterad del som inte fungerar och att bolaget kan utföra enkla tester för att verifiera funktionen hos vissa detaljer. Det är dock oklart i vilken omfattning så de facto sker. Av bolagets hemsida framgår att bolaget inte hjälper till med demonteringen av bildelar, att det inte tillhandahåller verktyg som kan behövas och att kunderna själva bedömer skicket på de delar de vill köpa. Där framgår också att inga garantier lämnas samt att inga köpta delar får returneras eller bytas. Vidare anges på hemsidan att priset ligger fast efter detalj.

Efter de tillsynsbesök som gjorts och den dialog som skett med bolaget är det nämndens uppfattning att själv-plocknings-verksamheten inte bedrivs på det sätt som bolaget angett till Mark- och miljööverdomstolen. Ska denna verksamhet bedrivas så att det säkerställs att hanteringen blir godtagbar ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt måste inriktningen från själv-plock ändras till att bolaget åtar sig att tillse att de delar som säljs till kund inte är avfall. Detta är endast möjligt om delarna demonteras av utbildad och rätt utrustad personal enligt biltillverkarens instruktioner, att delarnas funktion kontrolleras och att de rengörs innan försäljning. Endast under sådana premisser kan fungerande delar anses ha upphört vara avfall, medan icke-fungerande

delar dock alltså utgör avfall. Mot bakgrund av den självplockningsverksamhet som bolaget bedriver är förbudet inte mer ingripande än nödvändigt.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

### *Inledande överväganden*

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar först att föreläggandet om förbud är riktat mot rätt adressat, att det uppfyller kraven på tydlighet samt att bolaget har haft rättslig och faktisk möjlighet att följa föreläggandet.

Frågan i målet är om nämnden har haft fog för sitt beslut. Bolaget driver en auktoriserad bilskrotningsverksamhet. I samband med denna bedriver bolaget en s.k. självplockningsverksamhet. Det är den sistnämnda verksamheten som nämnden har förbjudit.

I mark- och miljödomstolens domskäl beskrivs under rubriken ”Allmänt” bolagets verksamhet översiktligt. Redogörelsen där är i huvudsak ostridig. I fråga om självplockningsverksamheten har det dock nu framkommit att det finns vissa meningsskiljaktigheter mellan parterna. Det gäller bl.a. i vilken omfattning bolaget kontrollerar bildelarna före försäljning. Utifrån vad parterna har anfört kan det konstateras att den huvudsakliga kontrollen av bildelar – i den mån sådan alls sker – inte utförs före demontering, utan först i samband med prissättning och köp.

### *Har nämnden haft fog att ingripa med stöd av 26 kap. 9 § miljöbalken?*

Som underinstanserna angett vilar ansvaret för att miljöbalken efterlevs på verksamhetsutövaren. Nämnden har redogjort för flera tillsynsbesök. Vid dessa har enligt nämnden flera brister uppmärksammats. Dessa har t.ex. avsett läckage av vätskor från skrotbilar, som enligt bolaget ska ha genomgått en sanering i enlighet med bilskrotningsförordningen.

Som redan framgått avser nämndens beslut inte hela bilskrotningsverksamheten, utan endast självplockningen. Som utgångspunkt bör därmed kunna förutsättas att de bilar som ställs upp för självplockning har genomgått sådan sanering och behandling som

krävs enligt bilskrotningsförordningen genom den auktoriserade bilskrotningsverksamheten. Eventuella brister i bilskrotningsverksamheten bör därför inte inverka på bedömningen av ingripandet mot självplockningsverksamheten.

Vad gäller självplockningsverksamheten är det ostridigt att bolaget inte är delaktigt inför eller i samband med demontering av bildelar, annat än på så sätt att kunderna ges möjlighet att samråda med personal. Med ett sådant förfarande kan det inte anses att bildelarna upphör att vara avfall innan demonteringen sker. I detta skede har bildelarna nämligen inte genomgått något återvinningsförfarande i miljöbalkens mening (se 15 kap. 6 § miljöbalken i dess lydelse efter den 1 augusti 2020 och 15 kap. 9 a § samma balk).

Bidelnarna är således avfall när kunderna demonterar dem. För att den som hanterar avfall i en yrkesmässig verksamhet ska få lämna avfallet till någon annan ställs vissa krav. Dessa krav är 1) att den som tar emot avfallet för viss behandling eller hantering har de tillstånd eller har gjort de anmälningar som krävs för hanteringen och 2) att den som lämnar över avfallet kontrollerat att kravet i 1) är uppfyllt. Detta framgår av 5 kap. 18 § avfallsförordningen (2020:614), som motsvarar 53 § i den numera upphävda förordningen (2011:927) med samma namn. Även om bolaget gjort gällande att det endast har privatkunder – och hänvisat till att anmälningsplikt enbart gäller för kunder som yrkesmässigt hanterar avfall – bedömer Mark- och miljööverdomstolen att bolaget i vart fall inte uppfyller nyss nämnda krav på kontroll som följer av 5 kap. 18 § första stycket andra punkten avfallsförordningen.

Till det anförda kommer att bolagets självplockningsverksamhet, av skäl som utvecklats i mark- och miljödomstolens dom, trots saneringsåtgärder m.m., kan befaras medföra olägenheter för människors hälsa eller påverka miljön i form av t.ex. oljedropp, skärskador och risker för brand. Av detta följer att bolaget fortlöpande ska planera och kontrollera verksamheten för att motverka eller förebygga verkningar av nu avsett slag (egenkontroll, se 26 kap. 19 § första stycket miljöbalken). Som förut berörts innebär bolagets rutiner att kunderna inte samråder med eller på annat sätt kontaktar bolagets personal innan de demonterar bildelar, såvida inte kunderna själva anser sig behöva det. Mark- och miljööverdomstolen instämmer i mark- och

miljödomstolens bedömning att detta inte räcker för att bolaget ska anses uppfylla sitt egenkontrollansvar. Detta eftersom det, med dessa rutiner, inte går att säkerställa att alla kunder har den kompetens, den utrustning och de verktyg som behövs för att hanteringen av alla åtgärder i verksamheten ska vara hälso- och miljömässigt godtagbar.

Mot denna bakgrund finner Mark- och miljööverdomstolen att nämnden har haft fog för att ingripa med stöd av 26 kap. 9 § första stycket miljöbalken.

*Är föreläggandet mer ingripande än vad som behövs?*

Enligt 26 kap. 9 § andra stycket miljöbalken får en tillsynsmyndighet inte tillgripa mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet. Förbud får således utfärdas endast om det inte är möjligt att förelägga verksamhetsutövaren att vidta åtgärder som gör verksamheten förenlig med gällande krav.

Av 15 kap. 1 § miljöbalken framgår att med ”avfall” avses i balken ”varje ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med”.

I 15 kap. 6 § miljöbalken finns ytterligare definitioner. Där sägs först att med att ”behandla avfall” avses i balken att ”återvinna eller bortskaffa avfall”. Med ”återvinna avfall” avses bl.a. att ”vidta ... en åtgärd som innebär att avfall förbereds för återanvändning”. Med att ”förbereda avfall för återanvändning” avses att ”kontrollera, rengöra eller reparera avfall så att det kan återanvändas utan ytterligare behandling”. Begreppet ”kontrollera” är avsett att tolkas brett. Det behöver inte innebära en okulär besiktning utan det kan i vissa fall räcka med att innehavaren kontrollerar skriftlig information i syfte att avgöra om nödvändiga lagkrav för återanvändning är uppfyllda. (Se prop. 2015/16:166 s. 64.)

I 15 kap. 5 § miljöbalken finns en definition av begreppet ”hantera avfall”. I detta ingår, förutom att återvinna och bortskaffa avfall, bl.a. att ”ta annan fysisk befattning med avfall” och att ”vidta åtgärder med avfall som syftar till ... att avfall byter ägare eller innehavare”.

Av 15 kap. 9 a § miljöbalken framgår att avfall som genomgått ett återvinningsförfarande under vissa förutsättningar upphör att vara avfall. Förutsättningarna är att 1) ämnet eller föremålet ska användas för visst ändamål, 2) det finns en marknad för eller efterfrågan på sådana ämnen eller föremål, 3) ämnet eller föremålet uppfyller tillämpliga krav i lag och annan författning, och 4) användningen av ämnet eller föremålet inte leder till allmänt negativa följder för människors hälsa eller miljön. Avseende den fjärde punkten sägs i lagförarbetena bl.a. följande. Hänsyn ska tas till att även en användning av jungfruliga material, dvs. material som inte är återvunna, kan innebära risker för människors hälsa eller miljön. Dessutom får det inte uppstå ökade risker för människors hälsa eller miljön på grund av att avfallsregelverket inte tillämpas. Vid bedömningen av om följderna kan anses allmänt negativa i berörda hänseenden bör hänsyn även tas till miljöbalkens syfte, dvs. vad som mest sannolikt gynnar en hållbar utveckling. (Se prop. 2019/20:156 s. 35 f. och s. 95.)

Den tillsynsvägladande myndigheten, Naturvårdsverket, har i mejl till Malmö stad yttrat att en självplockningsverksamhet som innebär att allmänheten får tillträde att demontera och avgöra om bildelarna kan användas eller inte är oförenlig med bilskrotningsförordningen. Detta eftersom bilskrotaren då inte kan intyga att hanteringen är hälso- och miljömässigt godtagbar.

Mark- och miljööverdomstolen har, som ovan framgått, bedömt att bolagets verksamhet varken är förenlig med avfallsförordningens eller miljöbalkens krav på kontroll. Domstolen bedömer dock att om verksamhetsutövaren skulle kontrollera, rengöra eller reparera bildelen, dvs. förbereda bildelen för återanvändning, *innan* den demonteras så kan vara möjligt att säkerställa att hanteringen blir hälso- och miljömässigt godtagbar. Varje demonteringsåtgärd – exempelvis borttagande av en backspegel – kan inte anses utgöra en ”ytterligare behandling” i den mening som avses i definitionen av ”förbereda avfall för återanvändning” i 15 kap. 6 § miljöbalken. Vid en kontroll kan verksamhetsutövaren även ta ställning till om förutsättningarna i 15 kap. 9 a § miljöbalken är uppfyllda. Ofta kan det då stå klart att ett borttagande av delen inte rimligen kan leda till några hälso- eller miljömässiga olägenheter, men i förekommande fall kan verksamhetsutövaren ha skäl att noga överväga om särskilt den fjärde förutsättningen i den bestämmelsen är uppfylld.



Med en ordning i linje med vad som nu har beskrivits skulle verksamhetsutövaren också kunna planera och kontrollera verksamheten för att motverka och förebygga olägenheter för människors hälsa och miljön samt även i övrigt uppfylla de krav som följer av egenkontrollansvaret. Ett sådant förfarande skulle vidare leda till att bildelar som vid t.ex. kontroll konstaterats uppfylla kraven i 15 kap. 9 a § miljöbalken kan anses ha upphört att vara avfall. Sådana delar skulle därmed få demonteras av kunden utan hinder av avfallsförordningen. Det är dock möjligt att verksamhetsutövaren i vissa fall skulle behöva utföra demonteringen själv eller vidta andra säkerhetsåtgärder.

Enligt Mark- och miljööverdomstolen är det alltså möjligt för en verksamhetsutövare att, inom ramen för en självplockningsverksamhet, ha rutiner som innebär att demontering av åtminstone vissa komponenter och reservdelar sker på ett sätt som är miljö- och hälsomässigt godtagbart samt även i övrigt motsvarar författningsmässiga krav.

Det vore således möjligt att uppnå en ordning för självplockningsverksamhet som är förenlig med gällande bestämmelser utan att utfärda ett generellt förbud som nämnden gjort. Mindre ingripande åtgärder, såsom ett föreläggande och/eller ett mer begränsat eller villkorat förbud, är då framkomliga alternativ. Mot denna bakgrund får den åtgärd som nämnden tillgripit anses ha varit mer ingripande än vad som med hänsyn till omständigheterna behövts.

Med hänvisning till ovanstående finner Mark- och miljööverdomstolen att nämndens beslut ska upphävas.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Fredrik Ludwigs, Lars Olsson och Rikard Backelin, referent, samt tekniska rådet Kerstin Gustafsson.

Föredragande har varit Lina Vogel.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2020-03-09  
meddelad i  
Växjö

Mål nr M 3386-19

## PARTER

### **Klagande och motpart**

Miljönämnden i Malmö stad

### **Motpart**

AB Harrys Bilskrot

## ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Skåne läns beslut den 28 juni 2019 i ärende nr 505-3202-2019, se bilaga 1

## SAKEN

Förbud mot självplockningsverksamhet inom ramen för bilskrotningsverksamhet på fastigheten A och B i Malmö kommun

---

## DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver länsstyrelsens beslut och fastställer nämndens beslut med endast den ändringen att beslutet ska gälla sex månader från det att denna dom vunnit laga kraft.

---

## BAKGRUND

Miljönämnden i Malmö stad (*miljönämnden*) beslutade den 8 januari 2019 i ärende MN-2019-00118/1 att förbjuda AB Harrys Bilskrot (*bolaget*) att bedriva självplockningsverksamhet inom ramen för bilskrotningsverksamhet på fastigheten A och B i Malmö kommun. Beslutet överklagades till Länsstyrelsen i Skåne län (*länsstyrelsen*), som den 28 juni 2019 upphävde miljönämndens beslut. Miljönämnden har nu överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

## YRKANDEN M.M.

**Miljönämnden** har yrkat att mark- och miljödomstolen med upphävande av länsstyrelsens beslut ska fastställa miljönämndens beslut och har angett i huvudsak följande.

### *Grund för förbud för självplockningsverksamhet*

Länsstyrelsen har upphävt miljönämndens beslut med motiveringen att förbudet inte anses utgöra en proportionerlig åtgärd, och har angett att miljönämnden inte har utrett tillräckligt om bolaget genom kompletterande skyddsåtgärder eller försiktighetsmått kan bedriva självplockningsverksamhet på ett sätt som är miljö- och hälsomässigt godtagbart. Bolaget har uppgett att de är beredda att vidta kompletterande försiktighetsåtgärder, men vilka försiktighetsåtgärder som avses framgår inte. Miljönämnden anser efter utredning av de faktiska förhållandena att självplockningsverksamhet aldrig kan uppfylla författningsmässiga krav genom föreläggande om försiktighetsmått eller skyddsåtgärder, då denna del av bolagets verksamhet i sin helhet strider mot 2 kap. 2-3 §§ och 15 kap. 11 § miljöbalken samt bilskrotningsförordningen, avfallsförordningen och egenkontrollförordningen. Reglering av verksamheten kan i detta fall aldrig leda till att kraven enligt nämnda lag och förordningar uppfylls. Exempelvis kan kraven enligt egenkontrollförordningen inte uppfyllas med mindre än att bolagets personal utför demonteringen, och avfallsförordningens krav uppfyllas med mindre än att bolaget

själva kan visa att de delar som säljs inte utgör avfall. Det föreligger följaktligen inga mindre ingripande åtgärder än att förbjuda allmänhetens självplockning till förmån för att bolagets personal utför demontering och funktionskontroll av bildelar, och att bolaget därefter går i god för att de demonterade delar som säljs inte utgör avfall. Föreläggandet innebär inte något förbud eller begränsning avseende den del av bolagets verksamhet som innefattar demontering utförd av bolagets personal eller försäljning av begagnade och av bolaget funktionstestade bildelar. Bolaget har ett affärsmässigt incitament i att ställa upp bilar med delar av mindre ekonomiskt värde för självplockning, och anser därför att förbudet är ett orimligt ingrepp i deras verksamhet, och att det är positivt att delar som annars skulle återvinnas istället återanvänds. Detta kan dock inte ligga till grund för att verksamheten kan anses vara tillåten i strid mot de ovan nämnda förordningarna.

*Stöd från tillsynsvägledande myndighet*

Miljönämnden har efterfrågat tillsynsvägledning hos Naturvårdsverket i frågan om självplockningsverksamhet hos bilsrotare innan beslut om förbud fattades. Naturvårdsverket anser att ett beslut om förbud är motiverat under de angivna omständigheterna, det vill säga att allmänheten tillåts att själva demontera delar från skrotbilarna. Länsstyrelsen konstaterar att Naturvårdsverket delar förvaltningens bedömning avseende att det är motiverat att förbjuda självplockningsverksamhet men väljer att lämna detta utan vidare kommentar. Naturvårdsverket har också konstaterat att det inte går att driva en självplockningsverksamhet och samtidigt uppfylla författningsmässiga krav. Naturvårdsverket är en tillsynsvägledande myndighet som har ett nationellt perspektiv och uttalar sig inte i enskilda ärenden. Vägledningen avseende självplockningsverksamhet är något som ska gälla generellt i hela landet. En bedömning måste göras i varje enskilt fall och det har miljönämnden gjort. Miljönämnden har under flera år fört en dialog med bolaget i frågan och bolaget har fått möjligheten att visa hur de säkerställer att gällande lagstiftning följs. Bolaget har inte kunnat visa detta och miljönämnden har därmed utrett frågan och kommit fram till att det saknas mindre ingripande åtgärder.

*Återanvändning och återvinning*

Länsstyrelsen tycks anse att självplockningsverksamheten skulle bidra till ökad återanvändning. Miljönämnden ställer sig frågande till på vilket sätt återanvändningsgraden skulle upprätthållas eller öka om personer ur allmänheten, istället för bolagets utbildade personal, utför demonteringen av bildelar. Miljönämnden anser att graden av återanvändning istället riskerar att minska, eftersom allmänheten inte kan förväntas ha den kunskap som krävs för att på ett godtagbart sätt kunna demontera de delar som de vill ha från skrotbilarna. Det får förstås att utbildad och rätt utrustad personal har betydligt större möjlighet att demontera bildelar på ett sätt som medför att både den demonterade delen och andra delar monterade kring den bibehålls i ett sådant skick att återanvändning är möjlig, satt i förhållande till att allmänheten tillåts att utföra arbetet. Kunderna ur allmänheten har inget incitament att öka graden av återanvändning, utan snarare endast att på enklaste sätt komma åt de delar som önskas, vilket innebär att andra delar som skulle kunna återanvändas förstörs. Som exempel har miljönämnden visat att bildörrar klipps sönder för att komma åt ett handtag samt att elektriska och elektroniska komponenter, delvis demonterade motorer med mera lämnats oskyddade utomhus. Länsstyrelsen antar vidare i sitt beslut att självplockningsverksamheten har en gynnsam inverkan vad beträffar Sveriges åtaganden till följd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (bilskrotningsdirektivet). Enligt de kvantifierade målen, artikel 7, bör 95 procent av bilens vikt återanvändas eller återvinnas. Sveriges åtagande, enligt producentansvaret för bilar, kommer enligt miljönämndens bedömning att uppfyllas genom att alla delar fortfarande kommer att återanvändas eller materialåtervinnas även om självplockningsverksamheten upphör. Av direktivet framgår även att bilproducenterna ska tillhandahålla demonteringsinformation för varje fordon som släpps ut på marknaden, med syftet att återanvändning och återvinning i samband med skrotning ska kunna ske för att uppfylla kraven enligt artikel 7. Miljönämnden har svårt att se hur de auktoriserade bilskrotarna, som tar emot uttjänta bilar enligt producentansvaret, dels skulle kunna bibringa allmänheten denna information och dels säkerställa att anvisningarna följs. Huruvida

självplockningsverksamhet ska förbjudas är inte avhängigt för uppfyllandet av bilskrotningsdirektivet. Därmed är det inte heller av detta skäl oproportionerligt med förbud mot självplockningsverksamhet där allmänheten demonterar bildelar från skrotbilar. Det kan dessutom inte anses vara ett syfte med återvinningsmålet att sätta lagar och förordningar ur spel, utan detta måste anses vara ett mål som bör uppfyllas parallellt med att andra krav följs. I detta fall tillåter bolaget att allmänheten demonterar delar som härrör från ett avfall. Då delarna varken demonteras, kontrolleras eller funktionstestas av bolaget utgör delarna fortfarande avfall som lämnas till icke godkända mottagare. Förfarandet står i strid med såväl bilskrotningsförordningen, avfallsförordningen som egenkontrollförordningen. Miljönämnden anser sammanfattningsvis, att förbudet mot självplockningsverksamhet är proportionerligt och att länsstyrelsens beslut ska upphävas.

**Bolaget** har yrkat att mark- och miljödomstolen ska avslå miljönämndens yrkande och har hänvisat till vad det angett i sitt överklagande till länsstyrelsen samt därutöver tillagt bl.a. följande.

Vilka försiktighetsåtgärder som enligt miljönämnden inte uppfylls av bolaget är oklart och det framgår inte heller tydligt av miljönämndens förbud, där de endast i allmänna ordalag hänvisar till 2 kap. 2-3 §§ och 15 kap. 11 § miljöbalken samt bilskrotningsförordningen, avfallsförordningen och egenkontrollförordningen. Exemplet med att bolagets egenkontrollskrav inte kan uppfyllas visar på miljönämndens okunnighet om hur den auktoriserade bilskrotningsverksamheten på A och B bedrivs. Under verksamhetens öppettider finns det alltid utbildad och kompetent personal på plats som är behjälpliga med information och som alltid kan tillfrågas om råd. En viss kunskapsnivå hos kunderna är självklart erforderligt för att köpa och montera nya eller begagnade bildelar på en bil, vilket även gäller för inköp av nya eller renoverade bildelar från märkeshandel eller företag som exempelvis Mekonomen. Oavsett om den del som kunden ska byta på sin bil ersätts med en ny eller begagnad reservdel måste kunden känna till hur den ska monteras eller demonteras, liksom vilka verktyg som erfordras för reparationen.

När delen monteras av en privatkund kan det ibland vara svårt för denne att känna till alla krav en märkesverkstads egenkontroll behöver uppfylla, oavsett om delen är ny eller begagnad och situationen är densamma oavsett om delen köps hos en märkesverkstad, alternativdelsleverantör (piratdelsleverantör) eller hos bolaget från lager eller självplock. Skulle miljönämndens krav på att en verkstads egenkontroll behöva uppfyllas, även av en privatperson, måste följaktligen allt arbete som inte utförs av en verkstad på bilar förbjudas. Ingen privatkund kommer därmed kunna reparera sin bil med vare sig nya eller begagnade bildelar.

Miljönämnden menar att privatkunder inte känner till gällande rutiner för en bilskrotares egenkontroll. Bolaget beklagar miljönämndens okunnighet om hur skrotbilar hanteras på en auktoriserad bilskrot. Ingen privatkund har tillgång till en inlämnad/mottagen skrotbil förrän bilen övergått från avfallssorten "farligt avfall" till avfallsslaget "avfall". I samma stund som bolaget skriver ut mottagningsbevis till den som lämnat in sin bil för skrotning övergår hela bilen till att avfalls-klassas som "farligt avfall". Under tiden skrotbilen är farligt avfall är det endast bolagets utbildade personal som har tillgång till och arbetar med den. Under denna tidsperiod utförs allt miljöarbete genom; administrativ skrotning hos Transportstyrelsen, tömning av alla vätskor, freoner, demontering av batterier, kvicksilverkontakter och övriga delar som är eller innehåller farligt avfall. Därefter kommer resterande delar av bilen klassas som avfall och endast de delar som är farligt avfall kommer fortsätta att hanteras som farligt avfall av verksamhetens personal.

Skulle miljönämndens resonemang om att inga reservdelar kan återanvändas efter att bilen övergått till att avfalls-klassas som "avfall" vara riktigt kan aldrig några bildelar demonteras och återanvändas från en bil efter det att mottagningsbeviset skrivits ut av en auktoriserad bilskrotare. Delar som är "avfall" säljer Returbilen inte. En "bucklig dörr" kan säljas till en kund för att av kunden repareras och därefter återanvändas, men en defekt och sönderslagen bilruta säljs inte eftersom den inte längre kan användas. Bolaget säljer inte heller några säkerhetsdetaljer såsom airbags och säkerhetsbälten m.m. Vad miljönämnden påstår om att det endast är bolagets personal som skall få tillstånd att demontera reservdelar från en skrotad



bil är inte realistiskt, och faller på att det inte är ekonomiskt försvarbart att bedriva verksamheten på detta vis. Bolagets personal och lagerlokaler skulle inte räckta till för att demontera alla fungerande bildelar från alla av bolaget mottagna skrotbilar (ca 3 000 bilar årligen) och lägga alla dessa delar på lager. Marknaden styr efterfrågan och tillgången på Returbilens bildelar, oftast sitter de av kunderna eftertraktade delarna på ELV bilar (end of life vehicle) som hamnat hos bolaget på grund av ålder/skick. Många av dessa bilar innehåller endast ett mindre antal delar som fungerar eller som lönar sig att återanvända. Marknadens aktörer (bolagets kunder) klarar inte av att betala cirka 50 procent av alla reservdelars nypris, som delarna kostar hos oss i de fall bolagets anställda demonterat och lagerfört bilreservdelarna. På bolagets självplock betalar kunderna endast ca 10 procent av delens nypris, eftersom arbets- och lagringskostnad m.m. saknas i bolagets kalkyl på Returbilen. Om bolaget skulle behöva följa miljönämndens förslag skulle detta innebära att endast de delar som är så attraktiva att de klarar av att prissättas till 50 procent av reservdelens nypris i så fall kommer kunna demonteras och lagerläggas. Dessa attraktiva bildelar demonteras redan och lagerförs i bolagets verksamhet. Resten av den skrotade bilens fungerande bildelar kommer i så fall tvingas att materialhanteras (fragmenteras) och ingen återanvändning av dessa fungerande bildelar kommer kunna ske. Detta strider mot avfallshierarkins grundläggande tankar och regler.

Om miljödomstolen upphäver länsstyrelsens beslut kommer bolaget och de auktoriserade bilskrotare som bedriver självplocksverksamheter behöva avveckla dessa verksamheter som sysselsätter ett stort antal personer, återanvändningen av begagnade bildelar i Sverige kommer minska, deponi av restprodukter som kommer från fragmentering kommer öka och bilindustrin/bilimportörerna kommer inte klara av EUs lagstadgade återvinningsmål på 95 procent.

Miljönämnden hänvisar till att Naturvårdsverket påstår att det inte går att driva en självplocksanläggning och samtidigt följa författningsmässiga krav. Vilka krav de syftar på framgår emellertid inte. Miljönämndens påstående är lösryckt ur sitt sammanhang och har klippts från en frågesida på Naturvårdsverkets hemsida, av allt

att döma som svar på en ledande fråga från en miljöinspektör i Malmö. Någon förankring till de författningar som åsyftas finns inte, svaret är dessutom lämnat utan hänvisning till vad i gällande EU direktiv eller vilka svenska författningar som åsyftas. Handläggaren på Naturvårdsverket, är såvitt bolaget förstår, inte någon branschexpert för bildemonteringsfrågor.

Bolagets löpande dialog med miljönämnden visar att gällande lagstiftning följs. länsstyrelsen, mark- och miljödomstolen samt mark- och miljööverdomstolen har vid ett flertal tidigare tillfällen upphävt flera av miljönämndens felaktiga förelägganden. Miljönämndens påstående att återanvändningen skulle kunna bibehållas om bolagets personal utförde allt demonteringsarbete av alla bildelar visar på stor okunnighet om marknaden. Om man höjer priset på en reservdel, vars nypris är 1 000 kr, från dagens 100 kr (10 procent) till 500 kr (50 procent) på bolagets självplockningsanläggning kommer återanvändningen självklart minska/försvinna för denna reservdel. Denna av miljönämnden föreslagna hantering innebär en prishöjning om 500 procent av bildelarna. Den begagnade bildelen kommer i så fall endast kunna materialåtervinnas. Det är de fattigaste och miljötänkande bilägarna, som håller igång sin bilar med begagnade bilreservdelar, för att ta sig och sin familj till arbete eller dagis, som kommer drabbas om miljönämndens förbud mot självplockningsmomentet i bolagets verksamhet vinner laga kraft. Utskrotning av fungerande bilar kommer öka, återanvändning av fungerande bildelar kommer att minska och materialhantering genom fragmentering kommer att öka. Dessutom kommer många självplockningsverksamheter som sysselsätter många människor i Sverige att behöva stängas.

Miljönämndens konstaterande att en ”defekt bildörr klippts sönder” för att komma åt ett fungerande dörrhandtag som återanvänts, samt att elektriska komponenter och delvis demonterade motorer lämnats oskyddade utomhus visar på miljönämndens okunskap om branschens vanligt förekommande självplockningsverksamheter. Dörren som vid tillsynstillfället var sönderklippt kan ha klippts sönder av bolagets utbildade personal, för att kunna demontera dörrhandtaget innan skrotbilen hamnat på bolagets självplock. Dörrhandtaget som saknades i den sönderklippta dörren vid

tillsynstillfället kan följaktligen ha sålts till återanvändning eller lagts på lager och de elektriska och elektroniska delar som åsyftades finns med största säkerhet i överflöd på bolagets lager, eftersom dessa ej redan vid tillsynsbesöket sålts eller lagerförts. Alla kvarvarande hela eller defekta delar på bilar inom självplockningsverksamheten som inte säljs som reservdelar kommer att behöva materialåtervinnas senare i bilsrottningsprocessen. Den ansvarige miljöinspektören missade vid sitt tillsynsbesök att notera att alla de delar som saknades på de uppställda bilarna hade sålts och återanvänts eller lagerförts av bolaget. Fram tills att bilen når det sista skedet i skrotningsprocessen, d.v.s. materialhantering genom fragmentering, finns alla icke sålda delar till marknadens förfogande på bolagets självplock eller tills de sålts från bolagets lager. Returbilen och de ca 50 andra företag i Sverige som idag bedriver självplockningsverksamhet ser alla fram emot att mark- och miljödomstolen fastställer länsstyrelsens beslut så att de även i framtiden tillåts bedriva denna viktiga del i bolagets verksamhet. EU:s återvinningsmål om 95 procent kommer inte att kunna uppnås om verksamheten förbjuds och minskad återanvändning av bildelar kommer att göra att andra liknande verksamheter kommer att tvingas stänga av lönsamhets skull. Att bilsrotarna skall kunna ”bibringa relevant demonteringsinformation” till allmänheten och säkerställa att denna information följs är ett alltför långtgående krav. Information kan lämnas, och det görs, men att ”säkerställa” en efterlevnad låter sig naturligtvis inte göras. Producentansvaret innebär bland annat att alla biltillverkare och generalagenter, som säljer eller producerar bilar inom EU tillhandahåller viktig information för demontering av bildelar inom EU. Biltillverkarna redovisar sin demonteringsinformation i ett gemensamt system kallat IDIS. Den pedagogiskt utformade information är känd och tillgänglig för alla via hemsidan IDIS2.com. Var denna information finns informerar bolaget de kunder som behöver den. IDIS hemsida uppdateras löpande av respektive biltillverkare inom EU. Bolagets kunder har normalt nödvändig kunskap för att kunna bedöma, demontera och montera de begagnade reservdelar de köper hos oss. Bolaget ställer sig frågande till vad miljönämnden menar med att ”syftet” med återvinningsmålet inte är att sätta lagar och förordningar ur spel.

Miljönämndens förbud mot självplockning saknar laglig grund. Det bygger på bristfälliga kunskaper om bolagets verksamhet och vilar på missuppfattningar av iakttagelser som gjorts vid tillsynsbesök och bygger på en felaktig uppfattning om egenkontrollkravets innebörd. Beslutet bygger vidare på en övertolkning av vad en enskild handläggare på Naturvårdsverket uttalat om självplockning. Miljönämndens beslut är inte förenligt med proportionalitetsprincipen, och det motverkar det övergripande syftet med avfallshantering, att främja återanvändning.

### **DOMSKÄL**

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut, samt löpande nedan.

#### **Allmänt**

Frågan i målet är om det finns skäl att förbjuda den s.k. självplockningsverksamhet som bolaget bedriver på fastigheterna A och B i Malmö kommun. Inom ramen för verksamheten sker uppställning av äldre fordon och nyare skadade fordon från vilka vissa delar redan har monterats bort av bolagets personal. När en bil som skrotas överlämnas till bolaget klassas bilen som farligt avfall. Det är i målet ostridigt att fordonen behandlas genom tömning av vätskor, freoner och avlägsnande av batterier m.m. av bolagets personal, som gör att bilarna klassas om till icke farligt avfall, innan de ställs upp inom ramen för självplockningsverksamheten.

Verksamheten innebär att kunder kommer till platsen och själva monterar bort delar av bilarna, varefter de betalar ett lägre belopp, ca 10 procent av nypriset, och lämnar platsen. Bolagets personal tar betalt, och kunderna lämnar därefter området utan att den bortmonterade och sålda delen varit föremål för någon form av genomgång, rengöring, enklare besiktning, funktionskontroll eller eventuell reparation. De delar som lämnar området genomgår inte ens en enklare okulär besiktning som i många fall hade kunnat vara tillräckligt för att konstatera att de mer basala delar som säljs för återanvändning alltjämt har kvar sin funktion. Bolaget lämnar inte heller någon möjlighet att returnera delar som konstaterats vara icke-fungerande.

Bolaget ansvarar som innehavare av det avfall som de uppställda fordonen utgör, för att se till att avfallet hanteras på ett sätt som är godtagbart med hänsyn till människors hälsa och miljön (15 kap 11 § miljöbalken (1998:808) MB). Den verksamhet som bolaget bedriver innebär att bolaget hanterar avfall eftersom bolaget samlar in och återvinner eller tar annan fysisk befattning med avfall (15 kap 5 § MB).

Enligt 53 § avfallsförordningen (2011:927) krävs det för att få lämna avfall som har uppkommit eller hanterats i en yrkesmässig verksamhet till någon annan att den som tar emot avfallet för behandling eller annan hantering har gjort de anmälningar eller har de tillstånd som fordras för hanteringen, och att bolaget har kontrollerat att den som tar emot avfallet har gjort nämnda anmälningar eller har de nödvändiga tillstånden.

Ett avfall fortsätter att utgöra avfall till dess att det görs till föremål för återvinning genom att det kommer till nytta som ersättning för något annat material, eller förbereds för återanvändning genom kontroll, rengöring eller reparation av avfallet, så att det når ett skick där det kan återanvändas utan ytterligare behandling. Avfall kan också upphöra att utgöra avfall genom materialåtervinning (15 kap. 6 § MB).

I mark- och miljööverdomstolens dom den 15 juni 2017 i mål nr M 1278-16 angavs följande. Ordet återanvändning innebär att något som inte är avfall används igen för att fylla samma funktion som det ursprungligen var avsett för. Återanvändning är alltså en avfallsförebyggande åtgärd. Något som är avfall kan däremot inte återanvändas förrän det har återvunnits, och därmed upphört att vara avfall. Det medför att definitionen av avfall är avgörande vid bedömningen av om en åtgärd är återanvändning eller förberedelse för återanvändning (se 15 kap. 1, 4 och 6 §§ miljöbalken och prop. 2015/16:166 s. 62).

### **Mark- och miljödomstolens bedömning**

#### *Avfall*

För att uppfylla 15 kap. 11 § MB krävs att de delar som avlägsnas från bilar som klassas som avfall inom ramen för självplockningsverksamheten genomgår en behandling som gör att de inte längre utgör avfall, (s.k. förberedelse för återanvändning). Så länge ingen sådan förberedelse för återanvändning sker utgör de ifrågakvarande delarna alltså en del av ett avfall, (jfr M 1278-16 ovan) vilket gör att det omfattas av kravet i 53 § avfallsförordningen, som anger att den som tar emot avfall från bolaget måste vara behörig att hantera det, och att det krävs att bolaget har kontrollerat att den som tar emot avfallet har gjort nödvändiga anmälningar eller innehar erforderliga tillstånd.

I målet framgår att de bildelar som lämnar bolagets självplockningsverksamhet inte genomgår någon slags kontroll, rengöring eller reparation, vilket innebär att bolaget överlämnar avfall till en mottagare som saknar rätt att handha det, i strid med 53 § avfallsförordningen. Ett sådant överlämnande till en obehörig mottagare innebär att bolaget inte uppfyller sin skyldighet att se till att det avfall som hanteras inom verksamheten inte skadar eller orsakar risk för skada på människors hälsa och miljön (15 kap. 11 § MB).

Mark- och miljödomstolen bedömer därför att den verksamhet som bolaget i dagsläget bedriver på A och B, enligt vad som framgått av miljönämndens och bolagets beskrivning, sker i strid med 53 § avfallsförordningen. Miljönämndens har därför, mot bakgrund av ovan, haft fog för sitt beslut om förbud. Vad bolaget angett ändrar inte den bedömningen. Det föreligger därmed redan på denna grund skäl att bifalla miljönämndens överklagande.

#### *Egenkontroll*

Av 26 kap. 19 § MB följer att den som bedriver verksamhet eller vidtar åtgärder som kan befaras medföra olägenheter för människors hälsa eller påverka miljön fortlöpande ska planera och kontrollera verksamheten för att motverka eller förebygga sådana verkningar. Den som bedriver sådan verksamhet ska också genom

egna undersökningar eller på annat sätt hålla sig underrättad om verksamhetens eller åtgärdens påverkan på miljön.

Det innebär ett krav på att bolaget ska kontrollera den verksamhet som bedrivs inom den yta som utgör självplockningsverksamhet för att motverka eller förebygga att de kunder som hanterar de uppställda fordonen gör det så att olägenheter varken kan uppstå för kunderna själva eller för miljön. Bolaget ska vidare genom egna undersökningar hålla sig underrättad om verksamhetens påverkan på miljön.

Av 32 § bilskrotningsförordningen (2007:186) framgår att särskilda krav ställs på det område som allmänheten har tillträde till, (inom vilket bilar inte får staplas på höjden). Det kan därmed inte ha varit lagstiftarens avsikt att allmänheten inte under några förutsättningar får ha tillträde till området. Vid bedömningen av den aktuella verksamheten är det inte allmänhetens tillträde till området i sig som är frågan, utan om verksamheten på det sätt som den bedrivs, innebär att allmänheten inom området kan utsäts för risker av ett sådant slag att olägenheter för människors hälsa kan uppstå inom verksamheten. Detta får stöd av att det i 23 § bilskrotningsförordningen anges att verksamheten ska bedrivas inom ett avgränsat område så att det är möjligt att kontrollera vem som ges tillträde till det.

Enligt 26 § bilskrotningsförordningen ska bilar tömmas och demonteras så att bl.a. oljor och oljefilter, drivmedel och andra vätskor än drivmedel och oljor, köldmedier, batterier, komponenter med kvicksilver, gastankar och explosiva komponenter samt glasrutor m.m. avlägsnas innan någon ytterligare behandling får ske. I 25 § nämnda förordning anges att detta ska ske på en plats med tät ytbeläggning och att det ska finnas anordningar för att samla upp spill och utrustning för oljeavskiljning för dagvatten. I målet har inte gjorts gällande att bolaget inte uppfyller detta krav. Mark- och miljödomstolen har därför att ta ställning till om en verksamhet där allmänheten ges tillträde till och möjlighet att arbeta med bilar som behandlats enligt ovan, innebär att verksamhet sker i strid med 26 kap 19 § MB.

Naturvårdsverket har på sin hemsida under frågor och svar om bilskrotning, under rubriken Självplockningsverksamhet, angett att en sådan verksamhet där allmänheten får tillträde att demontera delar inte är förenlig med bilskrotningsförordningen, eftersom bilskrotaren då inte kan intyga att hanteringen är miljö- och hälsomässigt godtagbar. Detta uttalande har bekräftats av det brev från Naturvårdsverket som nämnden har åberopat i målet. Naturvårdsverket anser att det faktum att bolaget inte kan säkerställa att hanteringen är miljö- och hälsomässigt godtagbar innebär att verksamhetsutövaren inte kan uppfylla kraven för egenkontroll.

Naturvårdsverket är en central myndighet som bland annat har till uppgift att ge generell tillsynsvägledning avseende miljöfarliga verksamheter. Sådan vägledning är inte juridiskt bindande men utgör ändå ett stöd för tillsynsmyndigheterna i arbetet med tillsyn av skilda verksamheter.

Domstolen delar miljönämndens bedömning att bolaget, enbart genom att ha personal närvarande som kan lämna information och råd, samt genom hänvisning till kunskapsnivån hos bolagets kunder, inte kan anses ha säkerställt att bolaget uppfyller kraven enligt 26 kap 19 § MB.

Vad bolaget angett om att kunderna har kompetens kring hur demontering ska ske, eftersom de normalt sett avser att demontera/montera delen på sina egna fordon har viss bäring. Det framgår däremot inte i målet att bolaget ställer krav på samtliga kunders utrustning och kompetens. Bolaget har därför svårt att visa att samtliga kunder har den nödvändiga kompetensen för arbetet med demontering, för att säkert hantera vissa maskiner såsom exempelvis vinkelslip, eller erforderlig utrustning och verktyg som används för att utföra de ifrågavarande arbetena, utan att riskera sin egen hälsa. Mark- och miljödomstolen bedömer att bolaget inte har visat att kunderna vid sin hantering av bilar och bildelar inom verksamhetsområdet inte riskerar att utsättas för oljedropp, asbestfiber (efter hantering av bromsbelägg från äldre fordon) eller att skära sig, orsaka brand eller på annat sätt riskera sin hälsa på ett sätt som gör att självplockningsverksamheten är hälsomässigt godtagbar. Det



kan också ifrågasättas om hanteringen blir miljömässigt godtagbar när bolaget inte har rutiner för att säkerställa att kunderna har tillräcklig kompetens för arbete med maskiner såsom vinkelslip, till förebyggande av brand med efterföljande rökutveckling om exempelvis ett bilsäte skulle fatta eld. Det är också osäkert om bolaget har sådan insikt i hur verksamheten bedrivs, att bolaget fortlöpande kan planera verksamheten och kontrollera den för att kunna motverka eventuella framtida olägenheter för människors hälsa (26 kap 19 § MB). Mark- och miljödomstolen bedömer därför att nämnden haft fog för sitt beslut om förbud även på denna grund.

*Är föreläggandet mer ingripande än vad som krävs?*

Mark- och miljödomstolen konstaterar avslutningsvis att den verksamhet som bedömts är den verksamhet som idag bedrivs på platsen och som har beskrivits av parterna. Domstolen bedömer inte att nämnden genom krav på försiktighetsmått hade kunnat ställa krav på verksamheten, så som den är utformad, som inneburit att den alltjämt kunnat bedrivas. Beslutet om förbud bedöms därför inte som mer ingripande än vad som krävs (26 kap 9 § MB). Det är inte uteslutet att det skulle vara möjligt för bolaget att bedriva en verksamhet som liknar den ifrågavarande för det fall bolaget förändrade verksamheten på ett sätt som innebar att de bildelar som överlämnas till slutkunden inte längre utgör avfall utan varor/produkter. Detta skulle dock innebära en annan form av verksamhet än den som idag bedrivs såsom självplockning.

*Ett förbud skulle motverka miljöbalkens mål om återvinning.*

Bolaget har angett att ett förbud innebärande ett krav på att all demontering ska utföras av bolagets personal kommer att leda till en minskad återanvändning genom att priset på bolagets produkter blir så högt att det inte är konkurrenskraftigt jämfört med priset på nytillverkade delar varför kunderna skulle välja återvunna delar i lägre utsträckning, när prisskillnaden blir mindre. Bolaget får därigenom, som det får förstås, ha gjort gällande att ett förbud mot självplockningsverksamheten skulle strida mot miljöbalkens syfte så som det återges i 1 kap 1 § 5 punkten MB om främjandet av återanvändning. Bolaget har härvid hänvisat till att de delar som

bolaget bedömer kan tåla ett så mycket högre pris, redan i dagsläget monteras loss av bolagets personal innan bilarna når självplockningsverksamheten. Mark- och miljödomstolen bedömer att marknadsmässiga överväganden av redovisat slag inte är sådana omständigheter som kan läggas till grund för att undanta verksamheter från andra krav som uppställs enligt miljöbalken, inte ens om de på angivet vis i förlängningen skulle riskera att motverka återanvändning av sannolikt fungerande, men inte genomgångna komponenter, till förmån för materialåtervinning. Vad bolaget angett om att en förändring av verksamheten riskerar att leda till svårigheter att nå EU:s återvinningsmål, samt vad bolaget i övrigt angett ändrar inte den bedömningen. Det föreligger därför även på denna grund skäl att bifalla miljönämndens överklagande.

#### *Sammanfattning*

Mark- och miljödomstolen bedömer sammanfattningsvis, mot bakgrund av ovan, att miljönämndens beslut att förbjuda verksamheten varit befogat. Vad bolaget angett i målet ändrar inte den bedömningen. Länsstyrelsens beslut ska därför ändras, och miljönämndens beslut fastställas, men på delvis annan grund än den som framgår av miljönämndens beslut. För att bolaget ska ges tid för att vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa verksamheten ska tiden för förbudet ändras på sätt som framgår av domslutet.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (MMD- 02)

Överklagande senast den 30 mars 2020.

Karin Fridell

Viktor Forsell

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Karin Fridell, ordförande, och tekniska rådet Viktor Forsell. Föredragande har varit beredningsjuristen Nils Dahlström.