



Ingrid Mårtenson  
Stab  
Telefon: 08-508 268 32  
ingrid.martenson@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-02-07

## **Förslag till ändring av direktiv 2011/92/EU om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt. Svar på remiss**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna kontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Fredrik Alfredsson  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafik- och renhållningsnämnden har av kommunstyrelsen fått ”Remiss av Förslag till ändring av direktiv 2011/92/EU om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt” för yttrande senast 8 februari 2013.

Remissen innehåller EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv 2011/92/EU om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, det så kallade miljökonsekvensbeskrivningsdirektivet eller MKB-direktivet. Direktivet innehåller ett rättsligt krav på att genomföra en miljökonsekvensbedömning (MKB) av offentliga eller privata projekt som antas ha betydande miljöpåverkan, innan tillstånd ges.



Syftet med kommissionens förslag är att skärpa bestämmelserna om miljökonsekvensbedömningens kvalitet för att förbättra miljöskyddet, förbättra samstämmigheten med annan EU-lagstiftning och internationell rätt samt att förenkla procedurerna. De föreslagna ändringarna berör både processen som sådan, men också innehållet i vissa beslut som fattas under processens gång samt innehållet i själva miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), eller miljörapporten som den föreslås benämnas.

De huvudsakliga svenska bestämmelserna om miljökonsekvensbeskrivningar finns i 6 kap. miljöbalken och i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Miljödepartementet har utarbetat ett förslag till ändring av dessa bestämmelser som redovisas i departementspromemorian "Effektivare identifiering, beskrivning och bedömning av miljökonsekvenser". Förslaget remissbehandlades under hösten 2012. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnade ett gemensamt yttrande över remissen till kommunstyrelsen. Förslaget var inte remitterat till trafik- och renhållningsnämnden.

Kontoret konstaterar att många av de föreslagna ändringarna i direktivet redan tillämpas i svensk rätt och att ytterligare andra av direktivets ändringsförslag kommer att införlivas genom det författningsförslag som nyligen remissbehandlats.

Kontoret bedömer att förslaget troligen kommer få begränsade konsekvenser för kontorets praktiska verksamhet men anser i huvudsak att de föreslagna ändringarna är positiva.

## **Bakgrund**

Kommunstyrelsen har remitterat miljödepartementets remiss rörande ändrat direktiv om miljökonsekvensbeskrivningar (direktiv 2011/92/EU) till trafik- och renhållningsnämnden för svar senast den 8 februari 2013.

Direktivet, som ofta benämns miljökonsekvensbeskrivningsdirektivet eller MKB-direktivet, rör bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt och innehåller ett rättsligt krav på att genomföra en miljökonsekvensbedömning av offentliga eller privata projekt som antas ha betydande miljöpåverkan, innan tillstånd ges. Direktivet består av sammanlagt 12 artiklar som bland annat anger när en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas, vad den ska innehålla samt hur bedömningen av verksamhetens miljöpåverkan ska göras. I

direktivets fyra bilagor finns mer detaljerade instruktioner om innehåll och bedömningskriterier.

I Sverige finns direktivet implementerat främst i miljöbalkens sjätte kapitel samt i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. När en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas framgår av 6 kap 1 § miljöbalken och detta ska bland annat ske vid tillståndsprövning av miljöfarlig verksamhet, vattenverksamhet och vid regeringens tillåtlighetsprövning av stora anläggningar. En MKB utgör beslutsunderlag vid tillståndsprövningar och syftar till att identifiera och beskriva vilka direkta eller indirekta effekter på miljön som en planerad verksamhet kan medföra. Här ingår såväl hälso- och miljöeffekter, effekter på hushållning med mark, vatten, material, råvaror och energi. Ett MKB-förfarande startar med att verksamhetsutövaren håller ett samråd med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och enskilda som kan bli särskilt berörda. Om åtgärden kan antas medföra betydande miljöpåverkan utvidgas samrådskretsen. För den här typen av verksamheter finns det även särskilt angivet vad en MKB ska innehålla. Vissa verksamheter anses alltid ha betydande miljöpåverkan, i övriga fall ska länsstyrelsen själv under samrådet bedöma om miljöpåverkan är betydande enligt vissa angivna kriterier. Den myndighet som ska pröva tillståndsårendet måste särskilt ta ställning till om den upprättade MKB:n kan godkännas mot bakgrund av de lagkrav som finns. Trafikkontoret påverkas framförallt av direktivet i egenskap av verksamhetsutövare eller i de fall kontoret avser att genomföra projekt och verksamheter där krav på miljöbedömning kan ställas.

MKB-direktivet har tillämpats i över 25 år utan några större ändringar, kommissionen anser därför att det behöver anpassas till de förändringar som under dessa år skett i politiska, rättsliga och tekniska förhållanden. Det övergripande syftet med förslaget är således att ändra bestämmelserna i det kodifierade MKB-direktivet för att rätta till brister, ta hänsyn till pågående miljömässiga och socioekonomiska förändringar och utmaningar, samt att anpassa dem till principerna om smart lagstiftning.

Förslagets innehåll kan delas upp i tre problemområden: 1. Behovsbedömningen, 2. Miljökonsekvensbedömningens kvalitet och analys samt 3. Risken för inkonsekvens i själva MKB-förfarandet och i förhållande till annan lagstiftning.

#### 1. Behovsbedömningen

Kommissionen vill specificera vad ett beslut som fattas vid en behovsbedömning ska innehålla och hur det ska motiveras (artikel 4) genom att ändra kriterierna i



bilaga III till direktivet. Kommissionens hoppas på så vis skapa förutsättningar för att minska onödig administration genom att det endast görs miljökonsekvensbedömningar av projekt som antas ha en betydande miljöpåverkan.

## 2. Miljökonsekvensbedömningens kvalitet och analys

För att förbättra miljökonsekvensbedömningens kvalitet och analys föreslås stora förändringar i direktivets artikel 5 i syfte att förbättra informationens kvalitet och rationalisera MKB-förfarandet. Det föreslås exempelvis bli obligatoriskt för den beslutande myndigheten att fastställa miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och att kvalitetskontrollera informationen av ackrediterade experter. Förslaget syftar också till att tydliggöra vad en MKB-rapport ska innehålla, bland annat genom att det blir obligatoriskt för verksamhetsutövaren att undersöka skäliga alternativ, att prövningsmyndigheten måste motivera sina beslut samt att obligatoriska efterhandskontroller införs i fall där betydande negativ miljöpåverkan kan konstateras (artikel 8). Slutligen anpassas miljökonsekvensbedömningen till idag rådande utmaningar på så vis att även faktorer i form av påverkan på biologisk mångfald, klimatförändring, katastrofrisker och tillgången på naturresurser ska redovisas.

## 3. Risken för inkonsekvens i själva MKB-förfarandet och i förhållande till annan lagstiftning

För att minimera risken för inkonsekvenser föreslår kommissionen ett antal tidsramar vad gäller de olika etapperna i samrådsförfarandet men också för den beslutande myndigheten. I artikel 6.6 föreslås krav på att det fastställs rimliga tidsramar för de olika etapperna i samrådsförfarandet som ger tillräckligt med tid för att a) informera berörda myndigheter och allmänhet samt b) berörda myndigheter och allmänhet att förbereda sig och kunna delta på ett effektivt sätt i beslutsfattandet. I artikel 6.7 föreslås vidare tidsramar på 30 till 60 dagar för samråd med den berörda allmänheten med möjlighet till förlängning med ytterligare 30 dagar.

Enligt artikel 4 punkt 6 ska den ansvariga myndigheten fatta beslut huruvida betydande miljöpåverkan föreligger inom tre månader från den dag då tillståndsansökan lämnades in, förutsatt att exploatören lämnat all information som krävs. Myndigheten har möjlighet att förlänga tidsfristen med ytterligare tre månader om det rör sig om ett komplext projekt. Vidare ska den ansvariga myndigheten enligt artikel 8 punkt 3 färdigställa sin miljökonsekvensbedömning av projektet inom tre månader från att alla nödvändiga uppgifter inhämtats och överlämnats till denna och samrådet avslutats. Även här finns en möjlighet för myndigheten att förlänga tidsfristen med ytterligare tre månader.

Kommissionen föreslår att artikel 2.3 ändras i syfte att möjliggöra samordnade eller gemensamma förfaranden i de fall det krävs miljöbedömning för ett projekt både enligt MKB-direktivet och enligt annan EU-lagstiftning, exempelvis direktiv 2001/42/EG som rör bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan.

## **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts på staben i samråd med miljöförvaltningen.

## **Trafikkontorets synpunkter**

Trafikkontoret är i huvudsak positivt till de föreslagna ändringarna. Kontoret bedömer dock att de föreslagna åtgärderna får begränsad effekt på kontorets verksamhet, delvis beroende på att flera av de föreslagna åtgärderna redan tillämpas i svensk rätt eller ingår i det förslag till ändring av dessa bestämmelser som miljödepartementet nyligen haft ute på remiss. Exempelvis finns redan nu inom ramen för den svenska tillståndsprövning krav på att alternativa lokaliseringar och utformningar samt konsekvenser av att inte företa åtgärden, det s.k. noll-alternativet, ingår i miljökonsekvensbeskrivningen. Inte heller det krav på att tillståndsmyndigheter ska motivera sina beslut som återfinns i artikel 8 innebär någon nyhet för det svenska tillståndsförfarandet.

I artikel 5 föreslås omfattande ändringar för att förbättra informationens kvalitet och rationalisera förfarandet. Den miljöinformation som ska lämnas av exploitören preciseras till form och innehåll i bilaga IV där bland annat listan över vilken typ av miljöpåverkan som ska inkluderas i en MKB utökas. Exempelvis ska det redovisas om projektet förväntas ge upphov till väsentlig påverkan i fråga om klimatfaktorer, klimatförändring och markpåverkan (bilaga IV, punkt 4). Direktivet anger vidare att vissa troliga betydande miljöeffekter som projektet förväntas resultera i ska redovisas, däribland kumulativa effekter från den planerade åtgärden tillsammans med andra projekt och verksamheter (bilaga IV, punkt 5). Kontoret konstaterar att dessa förändringar även finns i miljödepartementets förslag till förändring av 6 kap miljöbalken.

Miljökonsekvensbedömningarna utgör ett viktigt underlag i tillståndsprocesserna som syftar till att fastställa vad som kan tillåtas och vilka försiktighetsmått som kommer att krävas för att minska miljöpåverkan vid olika typer av projekt. Kontoret anser dock att eventuell miljönytta av mer utförliga utredningar måste ställas i relation till den ökade arbetsbörda som detta medför.

Vad gäller de föreslagna tidsramarna för den beslutande myndigheten anser kontoret att det är positivt om det kan bidra till kortad handläggningstid samt



underlätta tidsplaneringen i projekt. Kontoret betonar dock att det inte får ske på bekostnad av kvaliteten i myndighetens beslut.

Kontoret är särskilt positivt till de föreslagna ändringar i artikel 4 som syftar till att förtydliga att kraven att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning endast gäller för verksamheter som antas medföra en betydande miljöpåverkan. Kontoret konstaterar att syftet ligger väl i linje med det författningsförslag som redovisats i departementspromemorian ”Effektivare identifiering, beskrivning och bedömning av miljökonsekvenser” och anser att det i bästa fall kan leda till ett mer effektivt resursutnyttjande och minskad onödig administration.

Förslaget innefattar krav på att exploatören ska se till att miljörapporten utarbetats av ackrediterade och tekniskt behöriga experter (artikel 5.3 a), alternativt att den ansvariga myndigheten ska se till att miljörapporten verifieras av ackrediterade och tekniskt behöriga experter och/eller nationella expertkommittéer (artikel 5.3 b). Kontoret anser att det i grunden är positivt med åtgärder som kan bidra till att säkra kvaliteten på miljörapporter, men konstaterar samtidigt att ett nytt system med licensiering av konsulter och experter riskerar att leda till både ökad administration samt ökade kostnader för verksamhetsutövaren i form av konsulthjälp. I det befintliga svenska systemet tar prövningsmyndigheten ställning till om den ingivna MKB:n uppfyller kraven enligt 6 kap miljöbalken. Det är dessutom vanligt att prövningsmyndigheten remitterar MKB:n till experter, exempelvis vid Naturvårdsverket. Vad gäller kunskap kring de administrativa rutinerna kring lagstiftningen kan också prövningsmyndigheten redan idag fungera som ett stöd för verksamhetsutövaren i prövningsprocessen. Mot denna bakgrund anser kontoret att det befintliga svenska förfarandet uppnår samma syfte som kommissionens förslag, men till en lägre administrativ kostnad.

Vad gäller förslaget i artikel 2.3 om krav på samordnat förfarande vid samtidig miljöbedömning enligt olika unionslagstiftning anser kontoret att samordning kan vara positivt där så är möjligt. Kontoret anser däremot inte att samordning ska vara ett krav, utan förordar att det även fortsättningsvis är frivilligt.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår trafik- och renhållningsnämnden att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna detta tjänsteutlåtande samt att med hänsyn till den korta svarstiden justera paragrafen omedelbart.

### **Slut**