



Hjelmco Oil

Aviation gasolines, turbo fuels & lubricants.

MILJÖÖVERDOMSTOLEN
SVEA HOVRÄTT
ROTEL 44
BOX 2290
103 17 STOCKHOLM

Sollentuna 03 01 20

HOVRÄTTENS ÄRENDENUMMER: M 10196-02
ÖVERKLAGANDE AV DELDOM NR M 81-99 AV DEN 25/10 2002
STOCKHOLMS TINGSRÄTT AVDELNING 9 MILJÖDOMSTOLEN

KLAGANDE: Hjelmco Oil AB, Runskogsvägen 4 B, 192 48
Sollentuna, orgnr 556210-9156, telnr 08-6269386
företrädd genom: Lars Hjelmberg, verkställande direktör
i Hjelmco Oil AB.

Hjelmco Oil AB har genom ovan angiven dom ofrivilligt blivit part i målet eftersom bolaget tillhandahåller flygdrivmedel på Bromma Flygplats och därtill är ägare till på Bromma Flygplats i egenägd hangar baserat luftfartyg med registreringen SE-KEI. Domslutet innebär att Hjelmco Oil på egen bekostnad skall bygga om sin tankstationen på Bromma Flygplats samt bygga om företagets luftfartyg. Det är utomordentligt allvarligt, och ur rättssäkerhetssynpunkt helt oacceptabelt, att en domstol i ett mål mellan Luftfartsverket och Naturvårdsverket där Hjelmco Oil ej är part, och således ej haft kännedom om, kunnat värdera motpartens uppgifter eller kunnat gå i svaromål mm., indirekt kan döma Hjelmco Oil att vidtaga diverse åtgärder och om dessa ej vidtages Hjelmco Oil förorsakas stor ekonomisk skada.

MOTPART: Statens Naturvårdsverk, Blekterrassen 36,
106 48 Stockholm.

BEGÄRD ÄNDRING: Beslut om införande av gasåterförings-system, både på luftfartyg och drivmedelsutrustning, avseende hantering av flygbränslen skall ogillas inom aktuell dom.

Med denna skrivelse fullföljer vi vår talan enligt överklagandet den 15 november 2002.

Vi vidhåller vad som tidigare redovisats och yrkats samt anför därutöver vad som följer i denna skrivelse. Skulle domstolen begära att vi företer ytterligare bevis till stöd för vår talan ber vi om en framställan från domstolen till oss om detta.

1 MILJÖDOM.02/TXTHJELM

HJELMCO OIL AKTIEBOLAG.

A private company.
Registered office: STOCKHOLM, Sweden.
Registered number: 556210-9156.
V.A.T. ident. no.: SE556210915601.

Oil Terminal, Distribution & Services.

Stuvargatan 9,
SE-721 32 VÄSTERÅS, Sweden.
Phone int. +46 21 12 31 76
Fax int. +46 21 18 46 20
Mobile phone int. +46 102 96 11 58

Supply & Marketing.

Runskogsvägen 4 B,
SE-192 48 SOLLENTUNA, Sweden.
Phone int. +46 8 626 93 86
Fax int. +46 8 626 94 16
Mobile phone int. +46 706 96 93 86

ANGIVNA SKÄL FÖR ÄNDRING:

Sammanfattning

I denna inlaga visar vi på att,

Naturvårdsverkets krav på gasåterföring för hanteringen av flygbensin på Bromma flygplats i relation till övrig accepterad verksamhet längs Ulvsundavägen, alternativt om hela markområdet för Bromma Flygplats vore bevuxet med barrskog är oskäligen,

en investering i gasretursystem för flygbensin på Bromma Flygplats inte är samhällsekonomiskt lönsam även om man utgår från myndighetskalkyler vilka accepterats av motparten Naturvårdsverket,

eftersom det på Bromma Flygplats omsätts mer flygbensin än på någon annan flygplats i Sverige innebär detta att en investering i gasretursystem inte är samhällsekonomiskt lönsam på någon flygplats i Sverige,

Miljödomstolen uppenbart inte haft kännedom om att flygbensinen på Bromma Flygplats till övervägande delen består av kolväteföreningar likvärdiga med eller bättre än s.k. miljövänlig alkylatbensin och således dömt om utsläpp vars risker den inte haft kännedom om,

Miljödomstolen dömt utanför vad som är reglerat i Miljölagen när den ställer krav på att använda teknik som inte är utvecklad eller existerar, samt att det därför inte synes vara tekniskt rimligt eller möjligt att bygga om samtliga svenska och utländska luftfartyg som besöker Bromma Flygplats för att vara anpassade till hypotetiska gasåterföringssystem,

Miljödomstolen har gått utanför vad Miljöskyddslagens rättsregler tillåter, nämligen att ändra eller inskränka på själva tillståndet för flygplatsen, att hantera kolmotor drivna luftfartyg, eftersom den beslutat införa krav på luftfartyg, svenska och internationella, att vara anpassade till hypotetiska och ekonomiskt orealistiska tekniska lösningar,

och

att Miljödomstolens beslut har en internationell politisk dimension som den inte förutsett och inte har befogenhet att agera kring.

Domstolen ställer krav på införande av system eller teknik som inte existerar eller inte är utvecklad

Domstolen påstår (sid 28, 3:e stycket) att det är tekniskt möjligt att införa återföringssystem för flygbränsleångor trots att gasåterföringssystem för hantering av flygbränsle inte är utvecklade eller existerar någonstans i världen.

Ett införande av ett sådant system förutsätter därför nyutveckling, något som går utanför användandet av bästa möjliga teknik som det är skrivet i 2 kap. 3 § första stycket, sista meningen i miljöbalken.

Domstolen saknar således stöd i gällande lag att kräva införande av teknik och system som inte finns.

Miljöskyddslagens rättsregler innebär ett förbud mot att ändra eller inskränka själva tillståndet för flygplatsen.

Genom att i dom ställa krav på att använda teknik som inte existerar och förutsätter nyutveckling och detta saknar stöd i gällande lag har Miljödomstolen direkt även inskränkt på själva tillståndet för flygplatsen eftersom den genom domen i praktiken inte tillåts att hantera luftfartyg som drivs med bensin.

Avsaknad av konsekvensanalys.

Den som framställer krav på att en domstol skall döma en part till miljöåtgärder är enligt vår uppfattning även skyldig att vara så pass insatt i frågan att vederbörande inför domstolen kan presentera en konsekvensanalys av åtgärderna, det förväntade resultatet och kostnaderna härför och inte minst mot vem kraven riktar sig. Kostnader skall även ställas gentemot intäkter så dessa kan försvaras ur en samhällsekonomisk synvinkel. Domen saknar i sina domskäl och i bakgrundsunderlaget denna konsekvensanalys och Statens Naturvårdsverket har inte i sin framställan beskrivit de miljömässiga, tekniska och ekonomiska konsekvenser som uppstår om beslutade åtgärder införs eller inte införs.

Det är inte heller i domen visat att den riktar sig till 3:e part, i detta fall exempelvis Hjelmsco Oil och övriga flygplansägare, parter som inte är part i målet och således inte har getts tillfälle till eller kunnat försvara sig. Detta är utomordentligt allvarligt ur rättssäkerhetssynpunkt.

Uppgifter om kostnader för åtgärderna och nyttan av dem saknas.

Att underförstått hänvisa till den s.k. försiktighetsprincipen är i aktuella frågor inte acceptabelt.

Bevisföring från Statens Naturvårdsverk

I varje domstolsärende finns en klagande och en motpart. Domstolen har att väga de bevis som presenterats. Motparten, Statens Naturvårdsverk, har inte presenterat bevis för att aktuella gasåterföringssystem för luftfartyg

förefinnes eller är samhällsekonomiskt lönsamma att införa enligt allmänt accepterade kalkylsätt, och domstolen har inte ställt krav på att dessa bevis skall framläggas. Ändå dömer domstolen till motpartens fördel.

Om en framställan som i det här fallet från Naturvårdsverket så lättvindigt kan resultera i ett domstolsföreläggande finns uppenbara risker för att det viktiga miljöarbetet utsätts för godtycke och att samhällsekonomiskt förkastliga beslut tages.

Enligt vår uppfattning har vi på grund av detta all anledning att ifrågasätta domstolens agerande eftersom det synes vara partiskt och utanför gällande rättsordning.

Gasåterföringssystem för luftfartyg är en komplex fråga.

Varför kan inte vanliga gasretursystem som används för personbilar användas för flyget?

Den mindre insatte kan ifrågasätta varför system för gasretur för bilar inte kan användas för luftfartyg. Skillnaden är inte enbart tankhålets utformning - stort och litet, dess placering - ovanför vingen, på sidan av flygplanskroppen etc., utan också många andra punkter.

Luftfartyg är kompromisser

Alla luftfartyg är ett resultat av tekniska kompromisser exempelvis i fråga om lastförmåga avseende personer eller bränsle. Detta innebär att personer och bagage kan bytas mot bränsle, allt för att maximalt tillåten startvikt inte skall överskridas.

Därför måste luftfartygets befälhavare alltid ha kontroll över den bränslemängd som skall fyllas i luftfartyget.

I flygplanet installerade bränslemätare mäter ej bränslemängden.

De bränslemätare som är installerade är enligt gällande certifieringsnorm **inte certifierade för att ange bränslemängden** utan är endast till att styrka att bränslemängden är noll, när mätarna står på noll.

Därför har flera luftfartyg i bränsletanken inmoterade bleck som markerar viss bränslenivå att observeras av den tankningsansvarige under själva bränslepåfyllningen. Dessa bleck kan ofta endast ses vid betraktelse ur speciella vinklar.

Om gasretursystem införs är det inte säkert att den ansvarige kan hålla kontroll på att bränslenivån inte överskrids. Det är omöjligt att under tankningsproceduren kunna se bränsleblecket om en tankningspistolmuff används. Den ansvarige vet därför inte hur mycket bränsle som finns i flygplanet.

Piloten kan inte heller baklänges räkna ut hur mycket som skall tankas eftersom bränslemätarna enligt vad som

tidigare sagts inte kan användas för att ange den bränslemängd som finns i luftfartyget.

Tankningspistoler för flygbränsle har inte automatstopp.

Systemen för tankning av bilar har automatstopp när tanken blir full. Därför behöver den som tankar inte se vätskenivån, ej heller övervaka densamma.

Därför kan en tankningsstud för bilar sluta tätt kring tankningspistolens ändrör och därtill kan s.k. muffar användas som täcker tankningshålet.

Dylika automatstoppsystem finnes ej för luftfartyg som tankar flygbensin.

Däremot finns automatstopp för viss tung luftfart med trycktankning (påfyllning underifrån) av fotogen.

Tankningspistolerna är således manuella för flygbensin.

Luftfartsverkets författningssamling, i enlighet med internationell accepterad säkerhetsnivå för att undvika flygolyckor, föreskriver vidare att tankningspistoler skall ha ett "säkerhetsfilter" i tankningspistolens. Syftet med detta är att som sista barriär förhindra att någon förorening eller mekanisk del, exempelvis från tankningspistolens, följer med bränslet in i flygbränsletanken. Genom att tankningspistolens får en konstruktion med säkerhetsfiltret i pistolröret är den inte utrustad med "känselfilter" för att mäta när bränsletanken blir full.

Säkerhetsfiltret stör nämligen funktionen för ett dylikt "känselfilter".

För flygbensin godkända gasreturslangar existerar ej.

För att en gasretur från ett luftfartyg tekniskt skall fungera erfordras vidare en särskild slang, kanske dubbelmantlad, för att föra gasen tillbaka till cistern. Dylika slangar finns ej utvecklade för flygbränsle. Även om det tekniskt sett skulle kunna tillverkas slang med denna funktion erfordras att någon tar fram en standard som enligt gällande regler måste certifieras före idrifttagande.

Man använder inte slangar för bilbensin till flygbensin eftersom det i flygbensin finns komponenter som normalt löser upp bilbensinsslangen och missfärgar bränslet. Därtill kan icke tillåtna bindeämnen i bilbensinsslangen medfölja till flygbränslesystemet.

Idag är flygbränsleslangar som är enkelmantlade vanligtvis certifierade enligt den amerikanska normen API-1529 eller den engelska och europeiska BS EN 1361.

Det finns ingen känd civil svensk standard för flygbränsleslangar.

Avsaknad av standarder

Att skapa system för gasåterföring på luftfartyg är inte en aktivitet som är enkel. Ett system förutsätter fastställda internationella standarder på både luftfartyg och de system som skall ta emot gaserna. Några sådana standarder föreligger ej och det är inte känt vilken internationell enhet som skulle vara ansvarig för att dessa standarder utvecklades. Att som i Miljödomstolens dom baserat på ovanstående lägga ansvaret på införandet av gasåterföringssystem på Svenska Luftfartsverket, men indirekt på Hjelmcö Oil, är helt orimligt och synes inte vara genomtänkt.

Luftfartyg är ofta 40-50 år gamla

Luftfartyg tillverkas i samtliga världsdelar och många är tillverkade av företag som inte längre existerar. Primärt tekniskt ansvariga för ny utformning, ny certifiering m.m. av dessa luftfartygs bränslesystem att fungera tillsammans med gasåterföring kan således inte utses. Eftersom det är vanligast med luftfartyg tillverkade i aluminium är det inte ovanligt att luftfartyg har en ålder på 40-50 år även om själva motorerna genom fortlöpande tillsyner är väsentligen yngre. Detta innebär att ekonomisk lönsamhet inte kan erhållas för en ombyggnad. Denna fråga går här att jämföra med äldre personbilar som fortfarande rullar i Sverige utan katalysatorsystem.

Ombyggnad av luftfartyg kräver certifiering och besiktning

En ombyggnad av ett luftfartyg, för tex. gasåterföring, kräver att en internationell standard är utvecklad, tagen och accepterad, att material tagits fram avseende exempelvis tankningshålets utseende, bränsletankarnas ventilationssystem mm och att detta granskats och certifierats av luftfartsmyndigheter utifrån synsättet att ett bibehållande av flygplanets luftvärdighet skall baseras på flygsäkerhet. Denna procedur är mycket omfattande, mycket kostsam och tar mycket lång tid.

Avsaknad av standarder styr tidsintervallet för resultat.

Eftersom standarder för gasåterföringssystem på luftfartyg inte föreligger är det inte realistiskt att gasretursystem kan införas på luftfartyg inom den tid som miljödomstolens dom lättvindigt anger, speciellt som det fordrar koordinering av en stor mängd länders uppfattningar i frågan.

Vem är ansvarig för utarbetande av standarder för gasåterföringssystem för flyget.

Hjelmcö Oil känner ej till att någon internationell instans eller organisation har framfört intresse av att driva denna fråga. Frågan står enligt vår mening utanför,

det svenska Luftfartsverkets och därmed Bromma Flygplats', eller på Bromma Flygplats verksamma bränslebolags arbetsområde och ansvar.

Sverige kan inte heller ensidigt ställa krav på ombyggnad av utländska luftfartyg för att tillfredsställa realistiska svenska regler.

En omfattande erfarenhet i en parallellfråga angående utfasning av äldre s.k. bullrande chapter II jetmotorer till flygplan finnes.

Aktuell fråga har således en internationell politisk dimension, bl.a i frågor som handelshinder, fri rörlighet av transportmedel mm, som går utanför Miljödomstolens i Stockholm kompetens.

Flygbränslesystem erfordrar avancerad utformning av luftningshål.

Även om man tekniskt sett hade löst gasreturfrågan med exempelvis påfyllningshålets utseende, tankningspistol och slang skulle detta system i princip ändå vara verkningslöst.

En flygbränsletank måste nämligen även ha ventilationshål, dvs hål som tillåter att bränsle tages ut ur tanken utan att vacuum inträffar och att tanken därigenom deformeras. Den måste även kunna hantera utsläpp av gaser på grund av exempelvis naturliga fysikaliska reaktioner hos bränslet.

Det är således ingen enkel fråga om ett vanligt "hål" utan ett problem som fordrar kvalificerat ingenjörsarbete, uttestning och flygsäkerhetscertifiering.

Flygplanet kan till skillnad från en bil befinna sig både på marken vid plus 40 grader Celsius och uppe på höga höjder där utetemperaturen kan vara minus 50 grader Celsius. Utöver temperatur och luftfuktighet varierar därvid även lufttrycket kraftigt både på grund av olika flyghöjd men också på grund av tryckskillnader orsakade av flygplanets aerodynamiska utformning, nosläge och roderutslag.

Detta innebär att luftningshålen exempelvis kan isa igen. Därför har luftfartyg i normalfallet speciella till utformningen flygplansindividunika luftningshål, för att förhindra detta. Hålens utformning är därtill vanligtvis särskilt certifierat av luftfartsmyndighet där det vid omfattande tests prövats och visats att exempelvis igenfrysning inte kan ske.

För dessa till utseendet och ofta för varje flygplansindivid unika luftningshål erfordras därför om ett gasåterföringssystem skulle användas särskilda och flygplansindividunika anslutningar till berörda gasreturslangar.

**Luftfartyg har till skillnad från bilar
flera bränsletankar.**

Varje flygplansindivid har i normalfallet åtminstone två bränsletankar, en i varje flygplansvinge. Det är även vanligt med ända upp till sex stycken bränsletankar, dvs tre stycken på varje vinge eller på annan plats. Konstruktionen med flera bränsletankar på en flygplansvinge sker ofta med hänsyn till att en optimal belastning av vingen ur hållfasthetssynvinkel skall erhållas. Eftersom det ofta är förbindelse mellan de olika bränsletankarna, erfordras för att en tät gasretur skall erhållas, att i exemplet med sex tankar, ända upp till sex stycken gasreturslangar samtidigt skall vara anslutna till luftfartyget.

Till skillnad mot personbilar vilka tankas med slanglängder om c:a 5 meter är ofta en flygbensinslang ända upp till 40 meter lång. Slangens längd styrs huvudsakligen av flygplanets vingspann.

Med en gasretur kopplad till bränslepåfyllningsslangen och exempelvis de övriga sex lufthålen blir gasåterförings-systemet, som en tekniskt insatt person förstår, mycket komplicerat.

Det kan enkelt beskrivas som en ohanterlig "bläckfisk", där risken för skador på luftfartyg och de personer som är satta att använda systemet blir omfattande.

Risken för brand och explosion vid tankning kan därvid samtidigt förutses att öka.

Kolväteutsläpp skall minska med 70 %.

Miljödomstolen i Stockholm har i sin dom beslutat att ett gasåterföringssystem skall införas. Domstolen har vidare fastställt att det är tekniskt möjligt att införa ett sådant system.

Utifrån vilken teknisk bevisning och kompetens har detta beslut tagits och hur skall ett dylikt system se ut framgår inte. Däremot har domstolen beslutat att, under särskilda villkor på sidan två i domen, fastställa att systemet skall minska utsläppen med 70 %.

Med referens till de tekniska beskrivningar vi lämnat i denna skrivelse och de tekniska problem som förefinnes är det inte oförståeligt att det gasåterföringssystem som domstolen beslutat om varken har utvecklats eller existerar.

Uppgifven utsläppsmängd 2 ton kolväten ifrågasätts.

Domstolen vill med sitt beslut förhindra att en uppgiven mängd om c:a 2 ton kolväten per år släpps ut på Bromma flygplats. Mängden synes uppenbarligen referera till en historisk högre nivå för verksamheten på Bromma flygplats med bensindrivna luftfartyg än den som kan ses gälla från den 1 januari 2003.

Genom ett nytt avtal mellan Luftfartsverket och Stockholms stad som trädde i kraft den 1 januari 2003 är totala antalet flygplansrörelser för Bromma flygplats maximerat till 65.000 st. per år mot tidigare 100.000.

Luftfartsverket har infört som mål att det lätta allmänflyget, som till nästan 100 % framdrives med bensinmotorer, skall utgöra 25 % av dessa rörelser.

Volymen flygbensin som hanteras på Bromma var år 1999 c:a 1200 m3 och bedöms för år 2002 ha uppgått till c:a 750 m3. För år 2003 är på grund av ovanstående nya avtal och redan utflyttad flygverksamhet en ny årlig bränslevolym om c:a 500 m3 mer trolig.

Detta innebär en reduktion med nästan 60 % eller att mängden kolväten som uppskattat släpps ut från flygbensin på Bromma flygplats istället för uppgivna 2 ton per år för år 2003 kan bedömas bli c:a 840 kg. Denna mängd avser således en situation utan att gasåterföringssystem installeras.

Av dessa 840 kg vill domstolen återvinna c:a 70 % eller c:a 590 kg, varför endast c:a 250 kg gas av kolväte skulle få släppas ut.

Denna mängd, c:a 250 kg, är c:a 50 % av i domen på sidan 22, 5:e stycket, angiven eftersträvad och accepterad utsläppsmängd.

För att samla in dessa c:a 590 kg skall som ovan beskrivits en omfattande verksamhet igångsättas. Denna verksamhets åtgärder kan ställas i proportion till övrig miljöstörande verksamhet runt flygplatsen liksom till om flygplatsområdet används för annan verksamhet än flyg.

Barrskog på flygplatsen en miljöfara?

Bromma flygplats omfattar 142 hektar mark. Den totala svenska skogsmarken är c:a 22.7 miljoner hektar. Skogsträd släpper även de ut kolväten, s.k. naturliga kolväten eller terpenener. Dessa terpenener är liksom kolväten från flytande bränslen hälsofarliga. Gränsvärden finns uppsatta för ex.vis personal vid sågverk. Enligt en uppgift som Hjelmcö Oil inhämtat från Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg, professor Göran Petersson är de totala utsläppen från svenska barrskogar c:a 200.000 ton årligen. (se bilaga nr 1.) Denna uppgift är även verifierad i produktdatablad över d-limonen (CAS-nr 5989-27-5) utställd av Kemikalieinspektionen i Stockholm. (se bilaga 2.)

En enkel matematisk beräkning visar således på att om området för Bromma Flygplats i sin helhet vore täckt av barrskog skulle utsläppen av naturliga kolväten utgöra

200.000.000 kg/22.700.000 ha = 8.81 kg/ha eller på Bromma Flygplats' 142 ha c:a 1250 kg/år.

Denna mängd utgör således nästan 50 % mer än om det på flygplatsen bedrevs flygbensindrivmedelsverksamhet i den omfattning som tidigare redovisats.

Vi ställer oss därför frågan: Om Bromma Flygplats vore bevuxen med barrskog, skulle någon domstol ställa krav på att 50 % av denna barrskog skulle huggas ner för att begränsa kolväteutsläpp inom Stockholms ytterstad?

Omfattande fordonstrafik runt Bromma flygplats släpper ut kolväten.

Runt Bromma Flygplats finns även annan verksamhet som släpper ut kolväten.

Enligt uppgift från Stockholms Gatu- och Fastighetskontors tekniska handbok (utgåva 2000-01-01, se bilaga 3) trafikeras Ulvsundavägen vid korsningen Flygplatsinfarten av c:a 35.000 fordon/dygn, Ulvsundavägen/Karlsbodavägen av 37.000 och Ulvsundavägen/Kvarnbacksvägen av 53.000 fordon/dygn.

C:a 10 % förutsatts vara tung trafik och således dieseldriven.

Längs Ulvsundaleden från nya infarten till Brommas Köpcentrum (vid SAS gamla huvudkontor) och fram till kvarnen vid korsningen Kvarnbacksvägen finns totalt 4 st trafikljuskorsningar.

Det är rimligt att antaga att sannolikheten att behöva stanna vid rött ljus är 50 %, dvs varje bil stoppas vid åtminstone 2 trafikljus på denna vägsträcka.

Om väntetiden vid varje trafikljus i snitt är 60 sekunder och varje bil under väntetiden med motorn på tomgång förbrukar 3 dl bränsle per timme och utsläppen av oförbrända kolväten vid stillaståendet är 10 % av detta blir resultatet av utsläpp från fordonstrafiken följande: Avrundat 30.000 fordon/dygn x 2 stopp x 1 minut = 60.000 minuter = 1.000 timmar.

Varje timme och fordon förbrukar 0,3 liter bensin = 300 liter och 10 % oförbrända kolväten är 30 liter/dygn. Med en densitet på bilbensin med 0,75 kg/liter ger detta 22,5 kg/dygn eller c:a 820 kg/per helår.

Utsläppen från personbilar som väntar vid trafikljus längs Ulvsundavägens sträckning kring Bromma Flygplats torde således i det närmaste vara lika stora som utsläppen av kolväten från flygplatsens flygbensinhantering.

Att bygga bort köerna på Ulvsundaleden med broar och kulvertar som inte fordrar trafikljus kan göras med idag känd befintlig teknik. Därtill skulle c:a 1.000 arbetstimmar i köande sparas varje år. Detta torde emellertid inte vara samhällsekonomiskt lönsamhet men förtjänar ändå att nämnas i detta sammanhang.

Bensinhantering för personbilar i anslutning till Bromma Flygplats medför årligen utsläpp av c:a 3 ton kolväten.

Längs Ulvsundavägen kring Bromma Flygplats finns 2 st bilbensinstationer, en HYDROstation vid korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen och en SHELLstation på Ulvsundavägen vid Lillsjön. Därtill finns en JETstation vid Solvalla travbana.

Hjelmco Oil har icke tillgång till sekretessbelagda volymuppgifter angående dessa bilbensinstationers volymomsättning. Dock är det känt att för att uppnå lönsamhet för en bilbensinstation erfordras en omsättning av minst 2 miljoner liter/år.

Om omsättningen för 2 stationer är 4 miljoner liter, och uppgiften från Statens Provningsanstalt att det släpps ut c:a 1 gram kolväte för varje liter bilbensin som tankas är korrekt, ger detta 4.000 liter eller c:a 3 ton i årliga kolväteutsläpp.

Detta är nästan 4 ggr mer än den gräns som domstolen satt upp för flygbensinhanteringen på Bromma Flygplats.

Insatser mot kolväteutsläpp från flygbensintankning på Bromma Flygplats är inte ekonomiskt försvarbara

Grundprincipen för övervägande av åtgärder, där exempelvis av miljödomstol fastställda riktvärden utgör slutmål måste vara att de åtgärder som vidtages skall vara samhällsekonomiskt lönsamma, dvs generera större nytta än kostnad.

I annat fall kan de samhällsekonomiska konsekvenserna av ett domstolsbeslut inte överblickas och dessa konsekvenser ej heller som i detta fall sättas i relation till de transportpolitiska målen och för all del även privatpersoners lagstadgade, både svensk och EU, rätt till skydd av privat egendom.

Många flygplan baserade på Bromma som framdrives med flygbensin är privatägda.

Bromma Flygplats är vidare av regeringen befullmäktigad myndighet anmäld till Förenta Nationernas flygorgan ICAO för att där vara upptagen i den Europeiska regionalplanen för internationella flygplatser. På dessa flygplatser gäller bl.a. internationella luftfartslagar, exempelvis ICAO:s Annex IX - Facilitation.

Flygplatsen är även av Sverige till EU anmäld som s.k. ICAP-flygplats, dvs internationell gränsflygplats med alla de förpliktelser detta innebär.

Att Bromma Flygplats existerar och har den trafik den har är således ett av regeringen taget politiskt beslut och har därför en internationellt förpliktigande politisk dimension.

Rekommendationer från Statens Institut för
Kommunikationsanalys (SIKA)

Myndigheten SIKA, Näringsdepartementets utredningsinstitut i trafikfrågor, har i rapport 2002:4 framräknat nya kalkylvärden vad gäller samhällsekonomisk lönsamhet i fråga om åtgärder mot exempelvis kolväteutsläpp. På sidan 111-120 (se bilaga 4) anges kalkylvärden utifrån lokala effekter, såsom hälsoeffekter etc., och regionala effekter såsom förstärkt växthuseffekt och påverkan på stratosfärens ozonskikt.

Den lokala effekten är värderad per exponeringsenhet, dvs i princip exponeringen av en person under ett år för halten 1 mikrogram/m³.

Den regionala effekten har indirekt värderats utifrån politiska ställningstaganden.

Vid den senaste översynen av kalkylvärdena avseende kolväten, är det som vi förstår det så att Naturvårdsverket, vår motpart, har accepterat dessa kalkyler och till och med använder dem i sitt eget arbete.

SIKA rekommenderar på sidan 119 i nämnda rapport att vid beräkning av värdet av kolväteutsläpp den lokala komponenten, inom Stockholms ytterstad, tages upp till 35 kr/kg och den regionala till 31 kr/kg. Sammantaget således 66 kr/kg i 2001 års prisnivå.

Miljödomstolen har beslutat att 70 % av uppgivna kolväteutsläpp om 2 ton, 1.400 kg, eller enligt vår uppfattning mera korrekt 70 % av 840 kg/år eller 590 kg/år skall återvinnas.

Enligt SIKA:s rekommendationer har dessa 590 kg/år ett värde av 590 x 66 kr eller 38.940:- kr per år.

Tankningsutrustning såsom slangar, tankningspistoler etc. som används inom Hjelmcö Oil har en avskrivningsperiod på 5 år.

Om 4 % kalkylränta används ger en vanlig beräkning en annuitet om 0.225, dvs de ovan angivna 38.940:- tål en investering motsvarande c:a 173.000:- kr.

Med dagens kostnadsnivå för tankningsutrustning inom flyg skulle ovanstående belopp, även om standarder funnits, produkter vore utformade, framtagna, tillverkade, certifierade och tillhandahållna, icke ens räcka till att åtgärda en enda tankpump.

De på Bromma Flygplats verkande 3 bränslebolagen använder i dag 5 st fasta pumpar samt en specialbyggd tankbil för leverans av flygbensin.

Även om man utgick från de angivna 70% av 2 ton/år kvarstår konsekvenserna av ovanstående.

Än mindre skulle beloppet räcka till för att samtidigt anpassa berörda Brommabaserade liksom inhemska och utländska luftfartyg för att enbart passa världsunika 5 st installerade gasåterföringssystem på fasta tankanläggningar och en på en mobilt rörlig på Bromma flygplats.

Det är nämligen att förmoda att de krav som Miljödomstolen fastställt inte bedöms som realistiska av andra som eventuellt kan ha intresse att kraven införes. Skulle de c:a 40.000 bensindrivna luftfartyg som finns i Europa och Ryssland behöva byggas om skulle säkerligen belopp i storleksklassen flera miljarder kronor erfordras.

Bromma Flygplats har den enskilt största flygbensinförbrukningen i Sverige.

I domskälen sid 28, 3:e stycket anges att det även vid andra flygplatser har bedömts rimligt att införa gasåterföringssystem vid hantering av flygbensin. De bedömningar som härvid oberoas är inte sakliga med hänsyn till vad vi anfört i denna skrivelse.

Om det inte ur samhällsekonomisk synvinkel kan försvaras investeringar ens i en enda tankpump på Bromma Flygplats där flygplatsen omsätter c:a 500.000 liter/år - då kan inte heller refererade bedömningar vara sakliga för andra flygplatser där flygbensinomsättningen är dramatiskt mycket lägre. Totalt har Sverige cirka 200 flygplatser.

Ägare av privat egendom, och huvuddelen bensindrivna luftfartyg är privatägda, har en grundlagsskyddad rätt och internationella lagar på sin sida när det gäller beslut från myndigheter och domstolar i fråga om skyddet av sin egendom och förmögenhet. Detta skydd omfattar även beslut exempelvis från domstolar om att vidtaga kostsamma åtgärder, eller beslut som dramatiskt reducerar värdet på privat egendom.

Flygbensin - alkylatbensin med överlägsna miljöegenskaper

Hjelmco Oil har tillhandahållit blyfri flygbensin på Bromma Flygplats oavbrutet sedan år 1981.

Det är därav att betänka att först år 1987, dvs 6 sex år efter införandet av blyfri flygbensin på Bromma Flygplats infördes rikstäckande distribution av blyfri bilbensin i Sverige.

Den blyfria flygbensin som Hjelmco Oil tillhandahåller på Bromma flygplats idag lanserades 1991 och är en s.k. alkylatbensin, dvs mer än 80 % av flygbensinen innehåller särskilt rena specialversioner av alkylat och isomerisat. Bensinkomponenterna är ur miljösynvinkel helt jämförbara med eller bättre än s.k. alkylatbensin, gräsklipparsbensin etc. som tillhandahålles i den öppna handeln. Bensenhalten är vanligtvis c:a 50 ggr lägre än i bilbensin miljöklass 1, och aromathalten är ända ner till en tredjedel av vad som återfinns i bilbensin.

Bränslets ångtryck är därtill c:a hälften av bilbensinens och avdunstningsbenägenheten således ända ner till c:a en fjärdedel av bilbensinens.

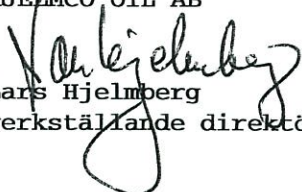
Alkylatbensin har den 1 november 2002 av riksdagen beviljats en särskild skattereduktion på grund av dess överlägsna miljöegenskaper i jämförelse med bilbensin.

Blyfri flygbensin är således mycket renare än blyfri bilbensin och därmed är skadlighetsnivån på grund av kolväteutsläppen väsentligen lägre.

Miljödomstolen anger i sin dom inget om dessa väsentliga bakgrundsfaktorer som därför ej ha påverkat domstolen vid dess domslut.

Domstolen har således dömt i fråga om utsläppsmängder utan att ha kunskap och kännedom om vilka utsläpp som avsågs.

SOLLENTUNA DAG SOM OVAN
HJELMCO OIL AB


Lars Hjelmberg
verkställande direktör.

Bilagor: 4 stycken.