



YTTRANDE

2006-12-18 Dnr 542-6921-04 Rv

Stockholms tingsrätt
Avd 9, Miljödomstolen
Box 8307
104 20 STOCKHOLM

Mål nr M 31129-04

Angående Luftfartsverkets ansökan om ändring av villkor i det av regeringen i beslut 1991-08-15 meddelade tillståndet, enligt 4 kap lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m., att utvidga verksamheten på Arlanda flygplats med en tredje bana.

Naturvårdsverket har i tidigare yttranden klargjort att verkets inställning är att ansökan om ändring av villkor skall prövas enligt de förutsättningar som anges i 24 kap. 8 § miljöbalken.

Vid den muntliga förberedelse som ägde rum den 23 november 2006 framställde Luftfartsverket nya yrkanden. Naturvårdsverket redogör i det följande för sin inställning till Luftfartsverkets yrkanden.

Luftfartsverkets förstahandsyrkande

Luftfartsverket har i första hand yrkat att villkor 1 i regeringens beslut den 15 augusti 1991 skall upphävas och ersättas av ett nytt villkor med den justerade lydelse som framgår nedan och som angavs vid den muntliga förberedelsen.

”Luftfartsverket skall i samverkan med berörda statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer verka för att utsläppen av koldioxid och kväveoxider minskar från de aktiviteter som flygplatsen genererar.

För utsläppen från Luftfartsverkets egna verksamheter skall följande gälla:

- *Utsläppen av koldioxid med fossilt ursprung får inte överstiga 14 000 ton per år och med år 2010.*
- *Utsläppen av kväveoxider får inte överstiga 80 ton per år från och med år 2010.*

Med utsläpp från Luftfartsverkets egna verksamheter avses dels utsläpp genererade av uppvärmning, klimatkontroll, belysning och övrig drift av de byggnader och anläggningar som Luftfartsverket äger eller förvaltar på flygplatsen, dels utsläpp från Luftfartsverkets egen fordonspark och de markfordon som tillåts inom skalskyddet (airside).

Luftfartsverket skall till tillsynsmyndigheten senast den 31 mars varje år redovisa föregående års utsläpp av koldioxid och kväveoxider i den omfattning som myndigheten bestämmer.”

Luftfartsverket har därutöver gjort följande åtagande i samband med förstahandsyrkandet.

”Luftfartsverket åtar sig att för varje betalande parkerat fordon som inte är miljöbil (enligt ”Stockholmsförsökets” definition), på de av flygplatsen ägda parkeringarna som är öppna för allmänheten, av parkeraren ta ut en avgift. Denna avgift skall av Luftfartsverket användas till att köpa ”koldioxidsänkor” enligt gällande regler för CDM/JI - projektet, motsvarande koldioxidutsläppen för de parkerande bilarna, intill dess att vägtrafiken införlivas i eget system för handel med utsläppsrätter.”

Naturvårdsverket avstyrker bifall till Luftfartsverkets förstahandsyrkande. Naturvårdsverket anser att det inte finns förutsättningar enligt 24 kap. 8 § miljöbalken att mildra villkoret om ”utsläppstak” enligt yrkandet.

Av de skäl som anges i Naturvårdsverkets tidigare yttranden anser verket att det inte är uppenbart att villkoret inte längre behövs eller är strängare än nödvändigt. Inte heller påkallas ändringen av omständigheter som inte förutsågs när tillståndet meddelades.

Luftfartsverkets andrahandsyrkande

”Luftfartsverket skall inrikta verksamheten så att de samlade utsläppen av kväveoxider och koldioxid från flygverksamheten samt marktransporterna vid, till och från flygplatsen minimeras. Som riktvärde bör därvid gälla att utsläppen år 2000 inte bör överstiga 1990 års nivå. Det ankommer på koncessionsnämnden för miljöskydd att vid prövningen enligt miljöskyddslagen ange utgångspunkter för att bestämma utsläppens storlek. Utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygverksamheten får senast år 2016 inte överstiga 1990 års nivå. Luftfartsverket skall till länsstyrelsen i Stockholms län senast den 1 mars varje år redovisa föregående års utsläpp av kväveoxider och koldioxid från den nämnda verksamheten vid flygplatsen.”

Luftfartsverkets yrkande skiljer sig från det ursprungliga villkoret endast på så vis att ”...tio år efter det att rullbanan har färdigställts ...” ersätts av ”... år 2016 ...”.

Enligt Naturvårdsverkets uppfattning innebär även andrahandsyrkandet en mildring av villkoret. Verket avstyrker därför bifall till andrahandsyrkandet av samma skäl som ovan.

Därutöver vill Naturvårdsverket tillägga att det förhållandet att EU-kommissionen nu har uttalat sig positivt om att införa ett handelssystem för utsläppsrätter för flyget och att flera medlemsstater inom EU, däribland Sverige, är positiva till detta, inte innebär att det föreligger omständigheter som inte förutsågs när tillståndet meddelades. Naturvårdsverket vill än en gång framföra att det ännu inte finns något beslut om ett sådant handelssystem. Därmed vet vi inte om och i så fall när flyget kommer att omfattas eller hur ett sådant system kan komma att utformas. Det kan också tilläggas att det gällande villkoret avser såväl flyg- som landtransporter. Landtransporter omfattas inte av det handelssystem som nu diskuteras.

Luftfartsverkets tredjehandsyrkande

”Luftfartsverket skall inrikta verksamheten så att de samlade utsläppen av kväveoxider och koldioxid från flygverksamheten samt marktransporterna vid, till och från flygplatsen minimeras. Som riktvärde för därvid gälla att utsläppen år 2000 inte bör överstiga 1990 års nivå. Det ankommer på koncessionsnämnden för miljöskydd att vid prövningen enligt miljöskyddslagen ange utgångspunkter för att bestämma utsläppens storlek. Utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygverksamheten får senast år 2016 inte överstiga 1990 års nivå. Luftfartsverket skall till länsstyrelsen i Stockholms län senast den 1 mars varje år redovisa föregående års utsläpp av kväveoxider och koldioxid från den nämnda verksamheten vid flygplatsen.

För det fall anståndet tas i anspråk åtar sig Luftfartsverket att söka ett nytt miljötillstånd för hela verksamheten vid Stockholm-Arlanda flygplats enligt miljöbalkens regelverk.”

Även detta yrkande innebär enligt Naturvårdsverkets uppfattning en mildring av villkoret som skall prövas mot 24 kap 8 § miljöbalken.

För det fall Luftfartsverket inkommer med en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för hela verksamheten gäller balkens förutsättningar för att meddela villkor, bl.a. ska de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. tillämpas. Det nu aktuella villkoret meddelades av regeringen enligt naturresurslagen, som gav friare förutsättningar för att meddela villkor än de som gäller enligt miljöbalken. En ansökan om nytt tillstånd kommer vidare inte omfattas av regeringens obligatoriska tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken. Slutligen kan det inte uteslutas att ett villkor om utsläpp från flyg- och landtransporter meddelat med stöd av miljöbalken med hänsyn till den praxis som utbildats för villkor av förevarande slag, skulle kunna få en annan utformning än det gällande (se Högsta domstolens dom i mål nr T 2223-03).

Frågan är om dessa förändrade förutsättningar sammantaget skulle kunna vara sådana omständigheter som inte förutsågs när tillståndet meddelades och alltså skulle kunna utgöra grund för en ändring av villkoret, så att ett ikraftträdande av

gränsvärdet skjuts fram till dess det meddelats ett nytt tillstånd enligt miljöbalken. Naturvårdsverket överlämnar till domstolen att bedöma om denna omständighet kan utgöra grund för ändring av villkoret enligt 24 kap. 8 § miljöbalken.

Beslut om detta yttrande har fattats av vikarierande enhetschefen Anna Peters.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningsdirektörerna Åsa Wiklund Fredström och Kyriakos Zachariadis, den sistnämnde föredragande.

Anna Peters

Kyriakos Zachariadis