

Solna tingsrätt
Avdelning 2
Box 1356
171 26 Solna

Per brev och fax 08 835066

Till Svea hovrätt

Stockholm den 18 mars 2013

ÖVERKLAGANDE, Mål nr T 4774-12 Swedavia AB ./. Lars Hjelmberg med enskilda firman
The Hjelmberg Co

Som ombud för Lars Hjelmberg enligt tidigare ingiven fullmakt i målet får undertecknade inge överklagande av Solna tingsrätts dom av den 25 februari 201 i mål T 4774-12.

1. YRKANDEN

Lars Hjelmberg yrkar att hovrätten meddelar prövningstillstånd.

Lars Hjelmberg yrkar att hovrätten, med ändring av tingsrättens dom, ogillar Swedavia AB:s talan.

Lars Hjelmberg yrkar att han befrias från skyldigheten att utge ersättning för Swedavia AB:s rättegångskostnader i tingsrätten.

Lars Hjelmberg yrkar att hovrätten förpliktar Swedavia AB att till Lars Hjelmberg utge ersättning för hans rättegångskostnader i tingsrätten.

Lars Hjelmberg yrkar slutligen att hovrätten förpliktar Swedavia AB att till Lars Hjelmberg utge ersättning för hans rättegångskostnader i hovrätten med ett belopp som senare kommer att anges.

2. GRUNDER OCH SAKOMSTÄNDIGHETER TILL STÖD FÖR FRÅGAN OM PRÖVNINGSTILLSTÅND

2.1 Inledning

Lars Hjelmberg åberopar samma grunder och omständigheter i hovrätten som i tingsrätten.

Målet gäller frågan huruvida Lars Hjelmberg varit skyldigt att avflytta från arrendområdet och flygplatsen då Swedavia AB:s ("Swedavia") uppsägningen är oskäligen och skall lämnas utan verkan med hänsyn till:

De speciella regler som gäller för flygplatshållaren och verksamhetsutövarna på en flygplats som Stockholm-Bromma, i detta fall lagen 2000:150 om marktjänster och Transportstyrelsen (tidigare Luftfartsverkets) föreskrifter samt att flygplatsen utgör ett riksintresse.

Luftfartsverkets myndighetsbeslut från 2004 omfattande dispositionsplan för flygplatsen är fortfarande gällande och planen som sådan anvisar ny mark för Lars Hjelmberg och affärsflyget för det fall arrenderad mark behöver tas i anspråk av Swedavia.

Att uppsägningshandlingen inte är tillräckligt preciserad när det gäller uppsägningsändamålet och att uppsägningsändamålet i tiden inte är för handen.

Att Lars Hjelmberg och den verksamhet som bedrivs i hans hangar, är en verksamhet inom det s.k. affärsflyget och av Transportstyrelsen angett tillståndspliktigt kommersiellt flyg, innebär med hänsyn till avtalet mellan Staten och Stockholms stad, det s.k. Brommaavtalet, och arrendeavtalet mellan Swedavia och Lars Hjelmberg, att han liksom övriga aktörer inom affärsflyget har en rätt att verka på flygplatsen.

Att Swedavia har en skyldighet att tillhandahålla ett markområde åt Lars Hjelmberg och dennes verksamhet.

Att Lars Hjelmberg åtnjuter ett indirekt besittningsskydd eftersom de förhållanden som gjorde att parterna avtalade bort det indirekta besittningsskyddet inte längre är för handen. Bromma kom som bekant inte att läggas ned.

Den lojalitetsplikt i avtalsförhållandet som finns mellan parterna med anledning av deras långa avtalsförhållande.

De utfästelser Swedavia har gjort mot sina kunder, dels i deras code of conduct och inte minst i det brev som Styrelseordföranden i Swedavia, tidigare generaldirektören i Luftfartsverket gjort i skrivelse till Lars Hjelmberg och övriga arrendatorer på flygplatsen.

2.2 Flygplatsen är ett riksintresse

Stockholm-Bromma flygplats är ett riksintresse. Detta innebär att det skall skyddas mot sådana åtgärder som kan begränsa anläggningens användning, såväl vad avser själva flygplatsområdet som inflygningvägar. Skulle markbrist uppstå, som i detta fallet då Swedavia inte kan anse sig kunna tillhandahålla mark åt Lars Hjelmberg, skall flygplatshållaren tillse att det finns mark att ta i anspråk. Det finns idag mark på flygplatsen som inte nyttjas för flygplatanknuten verksamhet, t.ex. en halkövningsbana och en golfbana. Det råder därmed ingen markbrist i egentlig mening för den verksamhet som Lars Hjelmberg med andra aktörer bedriver inom affärsflyget och övrig kommersiell luftfart.

2.3 Lagen 2000:150 om marktjänster ("marktjänstlagen")

Lars Hjelmberg och andra aktörer som bedriver affärsflygverksamhet och kommersiell luftfart har enligt nämnda lag rätt att utöva egenhantering av flygplan vilken är en form av marktjänst som faller under begreppet ramptjänst. Denna verksamhet sker i konkurrens med marktjänster som flygplatshållaren Swedavia tillhandahåller.

Detta skall göras väderskyddat vilket mot bakgrund av i Sverige rådande väderförhållanden kräver någon form av byggnad. Tillträdet till marktjänster skall dessutom vara fri och för det fall flygplatsen önskar inskränka verksamheten får detta göras endast efter ansökan och beslut av Transportstyrelsen, jmf 12 § nämnda lag vad avser egenhantering och 8 § vad avser tjänst till tredje man. I sammanhanget bör erinras om att Transportstyrelsen i ett beslut den 30 november 2012, [bilaga 1](#), avslog Swedavias ansökan om att begränsa marknaden för marktjänster vid Stockholm-Bromma flygplats. Beslutet, som även i sig redogör för lagens bestämmelser om fritt marknadstillträde och i vilka inskränkningar som kan medges, avsåg i och för sig Swedavias önskan att begränsa marknaden till förmån för Swedavias egen verksamhet med marktjänster till tredje man. Transportstyrelsen avslog Swedavias ansökan. I

förvarande mål kan Lars Hjelmberg konstatera att Swedavia inte följt lagen då Swedavia sagt upp Lars Hjelmberg och övriga aktörer som bedriver affärsflyg och övrig kommersiell flygverksamhet. Det har ålegat Swedavia att före det att de vill inskränka för dem som bedriver egenhantering att jämka, omfördela eller centralisera de utrymmen eller faciliteter som finns tillgängliga, ifall det skulle vara platsbrist på flygplatsen. Så har inte skett. Inte heller har Swedavia ansökt hos Transportstyrelsen om att få inskränka för de aktörer som bedriver egenhantering av sina flygplan, jmf. 8 – 12 §§ nämnda lag. Swedavia har således gått händelserna i förväg då de sagt upp Lars Hjelmberg och övriga aktörer inom affärsflyget från deras arrenden.

Bromma flygplats har vidare vid tiden för uppsägningarna saknat en användarkommitté på flygplatsen vilket 5 § marktjänstlagen förskriver. Att en sådan upprättas på flygplatsen åligger Swedavia. Detta har betydelse enligt 20 § marktjänstlagen då eventuella jämkningar och omfördelning av utrymme m.m. skall ske efter hörande med användarkommittén. Vidare skall det finnas en rätt att besvära sig över ett sådant beslut hos allmän förvaltningsdomstol. Någon sådan ordning har inte skett då Swedavia nu beslutat om att inskränka utrymmena för affärsflygets aktörer på flygplatsen.

Swedavia har således gått händelserna i förväg då de sagt upp Lars Hjelmberg och övriga aktörer inom affärsflyget från deras arrenden. Detta är anmärkningsvärt eftersom det för det fall det skulle föreligga brist på mark som innebär en inskränkning av verksamheter på flygplatsen, måste ett av Transportstyrelsen sålunda sanktionerat beslut även i sin tur godkännas av EU-kommissionen, jmf. direktivet 96/67 EG. Direktivet i sig ger inte Lars Hjelmberg några enskilda rättigheter jämfört med någon annan som berörs men innebär i sig att Swedavia haft att följa en särskild procedur innan Lars Hjelmberg och övriga aktörer inom affärsflyget sägs upp för avflyttning från flygplatsen under skäl att det inte finns utrymme för deras verksamhet.

2.4 Uppsägningshandlingen är opreciserad och ändamålet för uppsägningen är inte för handen

Som angetts i målet har inte Swedavia i tillräcklig mån preciserat skälen till att Lars Hjelmberg skall flytta. Som tingsrätten funnit behöver inte heller området tas i anspråk inom den närmaste framtiden. Om nu Swedavia inte behöver området, och då Swedavia enligt marktjänstlagen inte försökt jämka, omfördela eller centralisera för affärsflyget och övriga kommersiella aktörer som bedriver egenhantering, kan man dra slutsatsen att Swedavia för närvarande inte behöver området. Lars

Hjelmbergs intresse att sitta kvar på arrendestället överväger då Swedavias intresse att ta området i anspråk. Det är således oskäligt att uppsägningen skall få verkan mot honom, särskilt som Swedavia inte uppfyllt vad som åligger dem enligt marktjänstlagen, jmf 15 och 24 §§ marktjänstlagen. Vidare skall beaktas den s.k. lojalitetsplikten i avtalsförhållandet. Det är olojalt att säga upp avtalet om uppsägningsändamålet inte är för handen samtidigt som Swedavia inte lojalt, och i enlighet med sina skyldigheter i marktjänstlagen, ens försökt att lösa situationen för Lars Hjelmberg så att han kan fortsättningsvis kan bedriva sin verksamhet på flygplatsen.

2.5 Brommaavtalet, arrendeavtalet, Ingemar Skogös brev och code of conduct

Lars Hjelmbergs verksamhet är en del av affärsflyget. Brommaavtalet anger att affärsflyget skall ha en plats på flygplatsen. Själffallet skall Lars Hjelmberg och övriga aktörer inom affärsflyget kunna lita på att Swedavia fortsätter bedriva verksamheten på flygplatsen som tidigare och att affärsflyget även för framtiden får utrymme för att verka och bedriva egenhantering. Så har inte skett utan Swedavia har, utan att skäl för avflyttning är för handen och utan att ens försöka lösa situationen för de uppsagda aktörerna, såsom är föreskrivet i marktjänstlagen, valt att säga upp och därefter föra talan om avhysning av Lars Hjelmberg. En process som skulle vara helt onödig om Swedavia istället försökt att lösa situationen med plats för egenhantering för Lars Hjelmbergs verksamhet. Den företagna uppsägningen är oskälig mot bakgrund av avtalsinnehållet i avtalen och code of conduct och Ingemar Skogös utfästelse.

2.6 Skyldighet att tillhandahålla ett markområde

Som angetts menar Lars Hjelmberg att det föreligger en skyldighet att tillhandahålla ett markområde för honom så länge uppsägningsändamålet inte är för handen och så länge Swedavia inte försökt lösa situationen för honom på annat vis, genom att jämka, omfördela eller centralisera de utrymmen eller faciliteter som finns för egenhantering på flygplatsen enligt vad som förskrivs i marktjänstlagen och Luftfartsverkets dispositionsplan.

2.7 Det indirekta besittningsskyddet

Lars Hjelmberg är av uppfattningen att bortavtalandet av det indirekta besittningsskyddet saknar verkan då det enbart har sin plats i avtalet då det fanns en påtaglig risk att flygplatsen skulle läggas

ned. Det är egalt huruvida det varit en obalans mellan parterna i avtalsförhållandet eller vilken arrendenivå som varit avtalad. Vad Lars Hjelmberg menar är att det är oskäligt att mot bakgrund av senare inträffade förhållanden, att flygplatsen tilläts överleva för framtiden, tillerkänna det bortavtalade indirekta besittningsskyddet någon betydelse i förevarande tvist.

2.8 Lojalitetsplikt

Lars Hjelmberg menar att det mot bakgrund av parternas långa avtalsförhållande finns en lojalitetsplikt och att denna skall beaktas i frågan om den av Swedavia gjorda uppsägningen skall ha verkan eller ej. Särskilt som Swedavia inte synes ha uppfyllt vad som gäller eller marktjänstlagen för att om möjligt bereda Lars Hjelmberg och övriga aktörer inom affärsflyget fortsatt möjlighet att verka på Bromma. Av lojalitetsplikten följer att Swedavia i vart fall skall tillse att flygplatsen tillförsäkras ytor till just flygverksamhet och att affärsflyget får disponera ytor till att utöva egenhantering

2.8 Sammanfattande synpunkter och skäl för prövningstillstånd

Lars Hjelmberg har anfört en mängd omständigheter till stöd för att den gjorda uppsägningen skall jämkas eller lämnas utan avseende och därmed inte tillerkännas verkan. Tingsrätten har härvid ansett att ingen av de av Hjelmberg framförda omständigheter ensamma eller tillsammans ger att uppsägningen skall jämkas.

Hjelmberg menar att tingsrätten felbedömt både marktjänstlagen betydelse i målet om uppsägningen skall tillerkännas verkan eller ej. Detsamma gäller riksintresset. Det kan egentligen inte uppstå markbrist på flygplatsen eftersom den skall skyddas från åtgärder som kan inskränka verksamheten på flygplatsen.

Tingsrätten har vidare inte behandlat vad som anförts av Hjelmberg angående gällande dispositionsplan för flygplatsen.

Som angetts i målet så är uppsägningen utifrån ett fastighetsrättsligt perspektiv rätt utförd, den uppfyller de formaliakrav som ställs i 11 kap 6 § jordabalken. Nu är emellertid denna tvist i första hand inte en fråga om uppsägningen är korrekt gjord enligt jordabalken, utan om uppsägningen kan jämkas och därmed inte tillmätas någon betydelse mot bakgrund av de omständigheter som Lars Hjelmberg anför. Tingsrätten synes här inte ha tagit i beaktande att Swedavia som flygplatshållare har

ett särskilt ansvar att tillse att flygplatsens aktörer kan verka på anläggningen. Swedavia har här inte uppfyllt marktjänstlagens handlingskrav. Istället har Swedavia, utan att överhuvudtaget försöka att bereda Lars Hjelmberg och övriga uppsagda aktörer inom affärsflyget plats, sagt upp Lars Hjelmberg med flera för avflyttning. Lars Hjelmberg menar att detta förhållande gör att uppsägningen skall jämkas och lämnas utan avseende. Lika väl som det finns ett krav i jordabalken på att en uppsägning skall vara korrekt formulerad, så finns det ett krav att en flygplatshållare inte kan tvinga ut enskilda aktörer från flygplatsen utan att följa marktjänstlagen och bakomliggande EG-direktiv. Swedavia skulle ha tillhandahållit ett nytt område till Lars Hjelmberg, eller om det föreligger markbrist, jämka, omfördela eller centralisera de utrymmen på flygplatsen så att Lars Hjelmberg fortsättningsvis kan verka på flygplatsen. Om det inte går att genomföra nämnda åtgärder skall Swedavia hos Transportstyrelsen ansöka om att inskränka tillträdet till flygplatsen för Lars Hjelmberg och affärsflyget. Så har inte skett. Domen är således fel då den anger att Lars Hjelmberg eller någon annan aktör inte skulle ha några rättigheter enligt marktjänstlagen.

Även i övrigt ger de av Lars Hjelmberg åberopade omständigheterna att det var för sig, och i vart fall alla omständigheter sammantaget, att det föreligger skäl att jämka uppsägningen så att den inte tillerkänns någon betydelse. I sammanhanget bör även förtydligas att förevarande tvist inte omfattar privat mark utan allmänintresse, utan istället en av Sveriges absolut viktigaste flygplatser och ett riksintresse och där arrendeupplåtaren är ett av staten ägt bolag med en monopolliknande ställning. Från en sådan aktör bör man kunna förvänta sig att den uppfyller, inte bara kraven i jordabalken, utan jämväl kraven i marktjänstlagen.

Mot bakgrund av vad som anförts så finns det skäl att anta att hovrätten kommer till ett annat resultat än tingsrätten. Vidare bör det vara av vikt för rättstillämpningen om frågan om marktjänstlagens tillämnning avseende fråga om uppsägning av mark på flygplatser. Utöver Lars Hjelmbergs verksamhet har ytterligare cirka 30 företag som liksom Lars Hjelmbergs rörelse faller under affärsflyget och som sådana faller under marktjänstlagens regelverk sagts upp för avflyttning från flygplatsen.

3. Bevisuppgift

Som tingsrätten angett i sin slutliga sammanställning så är parterna överens om existensen av och lydelsen av avtal, uppsägningshandlingen, brev från Ingemar Skogö m.m. Av denna anledning åberopar Lars Hjelmberg samma bevisning som i tingsrätten.

Muntlig bevisning

Vittnesförhör med Lars Hjelmberg

Lars Hjelmberg skall höras om omständigheterna kring arrendeavtalets tillkomst och dess innehåll, regelverket kring flygplatsen, bl.a. riksintresset och lagen om marktjänst, till styrkande av att det föreligger en skyldighet att tillhandahålla mark och att det för närvarande saknas ett behov/grund för uppsägningen i vart fall inom den närmsta framtiden.

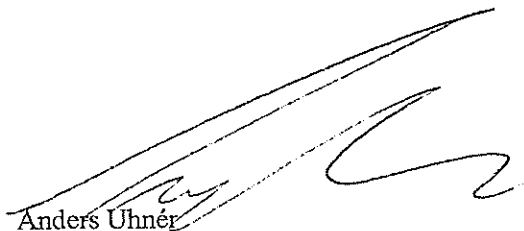
Lars Hjelmberg förbehåller sig rätten att kalla en sakkunnig vad avser marktjänstlagen. Anledningen till att han framför denna begäran är att det för målets utredning synes vara av intresse att en sådan sakkunnig hörs. För tydlighets skull så bör betonas att i ett sådant förhör skall inte tas upp någon omständighet som inte redan avhandlats i målet.

Skriftlig bevisning

1. Förslag till arrendeavtal och licensavtal, aktbilaga 28, till styrkande av att området där hangaren är belägen inte behöver tas i anspråk förrän i vart fall 2014.
2. Brev från Swedavia till Lars Hjelmberg, aktbilaga 29, till styrkande av att Swedavia bedömer att den slutliga dispositionen och behovet av omdisponeringar av verksamheter på flygplatsen kan vara klarlagd pm två år, d.v.s. runt årsskiftet 2015/2016 och att Swedavia således i närtid har behov av den mark Lars Hjelmberg för närvarande besitter.
3. Code of conduct/Etiska riktlinjer, aktbilaga 29, till styrkande av att Swedavia utfäst sig att vara en trovärdig affärspartner med långsiktiga affärsrelationer, att Swedavias affärsbeslut bygger på vid varje tillfälle objektiva grunder och kriterier samt att Swedavia följer konkurrensregler, arbetsmarknadslagar, avtal, säkerhetskrav och andra bestämmelser samt sätter ramar för Swedavias verksamhet.
4. Transportstyrelsens beslut den 30 november 2012, bilaga 1. Beslutet åberopas till styrkande av att det inte föreligger några särskilda utrymmes- eller kapacitetsskäl som skulle motivera en begränsning av bl.a. ramptjänst och bränslehantering på flygplatsen samt till styrkande av gällande regelverk.

Såvitt avser den muntliga bevisningen är det tillräckligt att videoförhöret spelas upp.

Som ovan



Anders Uhnér

Elektronisk kopia till

Patrik Pierd, Swedavia AB

Swedavia AB
Olle Sundin
168 67 Bromma**Part:**Swedavia AB
556797-0818
168 67 Bromma**Ansökan om begränsning av marknaden för
markttjänster vid Bromma Stockholm flygplats****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen avslår er ansökan om begränsning av marknaden för markttjänster.

Redogörelse för ärendet

Den 11 november 2011 inkom er ansökan om att begränsa antalet markttjänstleverantörer vid Bromma Stockholm flygplats (hädanefter kallad flygplatsen). Ansökan gällde att med stöd i 8 § i lag (2000:150) om markttjänster på flygplatser begränsa antalet markttjänstleverantörer till två för en period om fem år. Vid ett möte den 16 april 2012 mellan Transportstyrelsen och er framkom att ni avsåg justera er ansökan till att med stöd av 9 § begränsa antalet markttjänstleverantörer till en (er egen markttjänstorganisation). Den 10 maj 2012 anmodades ni att precisera er justerade ansökan och komplettera densamma. Den 4 juni inkom begärda precisering och komplettering.

Er justerade ansökan avser att begränsa antalet leverantörer till en enda leverantör enligt 9 §, samt att förbjuda egenhantering enligt 13 §. Ansökan omfattar följande tjänster enligt bilagan till lagen om marktjänster:

- 1.3 behandling, förvaring, hantering och administration av lastenheterna,
- 3 bagagehantering,
- 4.2 posthantering,
- 5 ramptjänster (5.1–5.7),
- 6.2 luftkonditionering och uppvärmning av kabinen, borttagning av snö och is från flygplanet, avisning av flygplanet och
- 7.1 organisering och verkställande av tankning och tömning av bränsle, inbegripet lagring av bränslet, kontroll av levererad kvalitet och kvantitet.

Den 15 juni 2012 begärde Transportstyrelsen ytterligare kompletteringar och den 27 juni besvarade ni Transportstyrelsens begäran. Av kompletteringen framgår att ni avser att ansöka om förlängning av en eventuellt beviljad begränsning med stöd av artikel 9.6 i rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen.

Den 18 oktober 2012 gav Transportstyrelsen er möjlighet att bemöta synpunkter som inkommit från andra intressenter. Samtidigt begärdes ytterligare en komplettering avseende 20 och 21 §§ i lagen om marktjänster, i synnerhet med avseende på centraliserad infrastruktur. Ni svarade den 31 oktober 2012. Av svaret framgår att ni är medvetna om möjligheterna i 20 och 21 §§, men att ni anser det omöjligt att ha mer än en leverantör av marktjänster vid flygplatsen på grund av utrymmesbrist. Vidare framgår att ansökan endast avser linjetrafik och seriemässig charter, inte allmänflyg, inklusive affärsflyg.

Skäl för beslutet

Regelverk

Enligt 6 § i lag om marktjänster på flygplatser ska bestämmelserna i lagen tillämpas på flygplatser med en årstrafik som är större än eller lika med två miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods. Bestämmelserna för vissa utpekade tjänster i 12 § som avser egenhantering ska tillämpas vid flygplatser med en årstrafik som är större än eller lika med en miljon passagerarrörelser eller 25 000 ton gods.

Enligt 7 § ska tillträdet till marknaden för marktjänster vara fritt. Trots detta får tillträdet begränsas enligt 8 och 9 §§ när det gäller leverantörer av marktjänster till tredje man och enligt 12 och 13 §§ när det gäller egenhantering. Detta får endast ske i den utsträckning säkerheten, kapaciteten eller utrymmet på flygplatsen kräver det.

Antalet leverantörer av marktjänster till tredje man kan begränsas för tjänster enligt 8 § första stycket, dvs.:

- bagagehantering,
- ramptjänster,
- påfyllning av bränsle och olja, och
- gods- och posthantering såväl vid ankomst och avgång som i transit, när det gäller den fysiska hanteringen av gods och post mellan terminalanläggningen och luftfartyget.

Enligt 9 § får rätten att tillhandahålla dessa tjänster begränsas till en enda leverantör för en tid av högst två år om det finns särskilda utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar. Rätten att tillhandahålla andra tjänster än de som angivits ovan (och som framgår av bilagan till lagen) får också begränsas om det finns särskilda utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar. Dock får antalet leverantörer inte begränsas till färre än två och begränsningen får gälla för en tid av högst tre år.

Också utövandet av egenhantering av de ovan angivna tjänsterna får enligt 12 § begränsas. Enligt 13 § får rätten att utöva egenhantering av dessa tjänster förbjudas eller begränsas till en enda användare för en tid av högst tre år om det finns särskilda utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar. Rätten att utöva egenhantering av andra tjänster än de som angivits ovan (och som framgår av bilagan till lagen) kan begränsas till minst två användare för en tid av högst tre år om det finns särskilda utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar.

Den förlängning av en eventuell begränsning som ni avser att söka regleras i artikel 9.6 i rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Enligt direktivet ska beslut om förlängning fattas av Europeiska kommissionen efter ansökan från medlemsstaten. Denna begäran kan innebära en förlängning med ytterligare två år, men avser endast tjänsterna till tredje man, inte förbud mot egenhantering.

Skäl för ansökan

Ni anför i era skrivelser att den begränsade ytan i lokaler för bagagehantering inte kan fördelas på ett rationellt sätt med fler än en leverantör och vill därför begränsa tillträdet till marknaden för bagagehantering. För ramptjänster anför ni brist på yta runt luftfartyget vid utförande av ramptjänster och brist på yta för parkering av ramputrustning. På samma sätt anføres brist på yta för uppställning av tankanläggningar och fordon för hantering av glykol och utförande av avisning. Som en följd av brist på utrymme anser ni att säkerhetsrisker kan uppstå. Ni har inte anført några skäl till varför antalet leverantörer av posthantering och tankning och tömning av bränsle, inbegripet lagring av bränslet, bör begränsas.

Ni anför vidare i er ansökan att det före den ombyggnation som planeras på flygplatsen är omöjligt att inrymma mer än en leverantör och att ombyggnationen kommer möjliggöra att marknaden för marktjänster på flygplatsen kan öppnas upp för fler leverantörer.

Transportstyrelsens bedömning

Bromma Stockholm flygplats har sedan 2010, enligt Sveriges officiella statistik, fler än två miljoner passagerarrörelser per år, varför lagens bestämmelser om leverantörer av marktjänster till tredje man och egenhantering är tillämpliga.¹ Er ansökan avser tjänsterna

- 1.3 behandling, förvaring, hantering och administration av lastenheterna,
- 3 bagagehantering,
- 4.2 posthantering,
- 5 Ramptjänster (5.1–5.7),
- 6.2 luftkonditionering och uppvärmning av kabinen, borttagning av snö och is från flygplanet, avisning av flygplanet, samt
- 7.1 organisering och verkställande av tankning och tömning av bränsle, inbegripet lagring av bränslet, kontroll av levererad kvalitet och kvantitet.

Ansökan innebär att ni för dessa tjänster vill begränsa antalet marktjänstleverantörer till en, dvs. endast tillåta er egen marktjänstorganisation att tillhandahålla dessa tjänster samt förbjuda egenhantering för linjefart och seriemässig charter.

¹ Luftfartsstatistik 2011 och 2012, Trafikanalys, <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Luftfart/>.

Tjänstekategorierna 1.3 och 6.2

Tjänstekategorierna 1.3 och 6.2 återfinns *inte* i 8 eller 12 §§. Antalet leverantörer av dessa tjänster till tredje man får inte begränsas till färre än två. Ett förbud mot egenhantering av dessa tjänster är inte möjlig. Det saknas därför skäl för Transportstyrelsen att ta ställning till omfattningen av de utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar som ni anför. Detta medför att ansökan avslås i denna del.

Tjänstekategorierna 3, 4.2, 5 och 7.1

Resterande tjänstekategorier i ansökan: 3, 4.2, 5 och 7.1, återfinns i 8 och 12 §§. En begränsning av tjänsterna till tredje man kan enligt 9 § göras till en enda leverantör för en tid av högst två år om det finns särskilda utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar. Av samma skäl och för en tid av högst tre år kan egenhantering av tjänsterna förbjudas enligt 13 §.

Generellt har ni anförut utrymmesbrist på flygplatsen som skäl till ansökan. Transportstyrelsen bedömer att ni inte har visat att det finns sådana särskilda utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar som kan motivera en begränsning av marknaden för marktjänster på det sätt som ansökan avser.

Transportstyrelsen bedömer att ytterligare leverantörer eller egenhantering inte innebär ett väsentligt ökat utrymmesbehov. En ny leverantör ersätter Swedavias marktjänstorganisation i de fall där den nye leverantören slutit avtal med flygföretag som trafikerar flygplatsen. Antalet trafik- eller passagerarrörelser kommer inte att öka som en följd av fler marktjänstleverantörer. Ett visst ökat behov av lokaler för administration, omklädningsrum och liknande kan uppstå.

Enligt 20 § lagen om marktjänster ska parterna ges tillträde till anläggningar i sådan omfattning och på sådant sätt som är nödvändigt för att de ska kunna tillhandahålla tjänsterna eller utöva egenhantering. Lagens förarbeten har även förutsett att det kan uppstå utrymmesbrist: *"De disponibla utrymmena skall fördelas mellan dem som utför marktjänster, och när så erfordras måste tjänstleverantörer och användare som bedriver egenhantering vara beredda på att avstå delar av tidigare tilldelade utrymmen för att bereda plats åt tillkommande operatörer eller att utrymmena får disponeras på annat sätt."*² Enligt 20 § andra stycket ges därför flygplatsens ledningsenhet möjlighet att besluta om sådana jämkningar och omfördelningar av utrymmen och liknande mellan alla som utför eller står i begrepp att börja utföra marktjänster på flygplatsen.

Vidare kan ytterligare leverantörer innebära mer infrastruktur för marktjänster på flygplatsen om varje leverantör har t.ex. egna bagagevagnar

² Proposition 1999/2000:41 Marktjänster på flygplatser, s.19.

och fordon. Lagstiftaren har även förutsett en sådan situation och har därför gett flygplatsens ledningsenhet möjlighet att centralisera infrastrukturen enligt 21 §.

Transportstyrelsen bedömer att ni inte har uttömt de möjligheter till jämkningar, omfördelningar och centraliseringar som lagens 20 och 21 §§ erbjuder.

Av era skrivelser framgår vidare att ombyggnationen enligt plan ska vara avslutad 2020. Den nya terminalbyggnaden ska enligt planen tas i drift någon gång under åren 2016–2018. Dessutom framgår det av underlagen att inga bindande beslut ännu är tagna och att alla nödvändiga tillstånd ännu inte är beviljade. Ett beviljande av er ansökan om begränsning av antalet leverantörer för vissa marktjänster, oavsett omfattning, skulle endast kunna gälla fram till och med årsskiftet 2014/2015. Eftersom er tidplan innebär att den nya terminalbyggnaden tas i drift först någon gång under perioden 2016–2018 är det inte sannolikt att de utrymmesproblem som anförts som skäl till ansökan avhjälpes när undantaget löper ut. Problemen skulle kvarstå även efter det att en eventuell begränsningsperiod löpt ut.

Ni anför också möjligheten till förlängning i er skrivelse av den 1 juni 2012. Den möjlighet till förlängning som ni refererar till har varken genomförts i lag om marktjänster på flygplatser eller förordning (2000:151) om marktjänster på flygplatser. Transportstyrelsen bedömer därför att det är regeringen som kan ansöka om den aktuella förlängningen hos Europeiska kommissionen. Transportstyrelsen har därför inte att avgöra huruvida en ansökan om förlängning ska begäras. Möjligheten till förlängning påverkar inte vår bedömning vad gäller de särskilda utrymmes- och kapacitetsbegränsningar som krävs för en begränsning.

Vid en sammanvägd bedömning finner Transportstyrelsen att ni inte visat att särskilda utrymmes- eller kapacitetsskäl föreligger i den omfattning som skulle kunna motivera en begränsning av marktjänsterna i tjänstekategorierna 3, 4.2, 5 och 7.1. Ansökan ska därför avslås även i denna del.

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring ni vill ha. Överklagandet ska ställas till Förvaltningsdomstolen i Linköping men skickas till Transportstyrelsen Luftfartsavdelningen, 601 73 Norrköping. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom 3 veckor från det att ni tog del av detta beslut eller, om ni företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom 3 veckor från den dag då beslutet meddelades.

Beslut i detta ärende har fattats av luftfartsdirektören Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog juristen Loella Fjällskog och handläggaren Anders Bäckstrand, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils
luftfartsdirektör