



Regeringskansliet
Näringsdepartementet
n.remissvar@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Er referens: N2014/04348/MRT

**Remiss av förslag till ändringar avseende regleringen av marktjänster vid flygplatser.
Lag 2000:150**

I sammanfattning av utredningsuppdraget till Transportstyrelsen anges att anledningen till genomgången hur direktiv 96/69 EG (i fortsättningen benämnt direktivet) implementerats som svensk lag är klagomål rörande tillträdet till centraliserad infrastruktur på Stockholm-Arlanda flygplats. Se EU Pilot 6964/14.

Vid genomgång av de frågor som EU-kommissionen ställt i det aktuella ärendet till Sveriges regering är det tydligt att Sverige icke på ett korrekt sätt implementerat marktjänstdirektivet i svensk lag. Därav de nu föreslagna ändringarna till marktjänstlagen 2000:150, i fortsättningen benämnt lagen/marktjänstlagen.

Vad som icke anges i utredningsuppdraget är att Sverige redan år 2013 anmälde till EU-kommissionen se EU Pilot 5578/13 och CHAP (2013)02139 och att Sveriges regering då till EU-kommissionen skriftligen anmält att man korrekt implementerat direktivet 96/69 EG i svensk lag 2000:150

” the Swedish Government is of the opinion that Swedish legislation on ground handling is fully compatible with the Directive”.

Se Regeringskansliets skrivelse N2013/4191/TE av den 11 november 2013 som svar på fråga 4 från EU-kommissionen.

EU Pilot 6964/14 visar att Regeringen fullständigt misslett EU-kommissionen.

Hjelmco Oil AB lämnar följande synpunkter på förslaget samt ser anledning att inkomma med tillkommande synpunkter med anledning av det sätt som utredningsärendet (N2014/04348/MRT) hanterats hos departementet och Transportstyrelsen.

Det som är intressant är att ärendet EU Pilot 5578/13 och CHAP (2013)02139 som avser ett 30-tal flygföretag/organisationer vars marktjänsträttigheter avslutats på flygplatsen Y i strid med lagen 2000:150 passerat det svenska rättssystemet i samtliga dess delar inkl. Högsta domstolen (mål Ö2506/13) och Högsta Förvaltningsdomstolen (mål 5310/13) och detta utan att rättssystemet givit de klagande rätt.

Se även:

http://www.hjelmco.com/news.asp?r_id=122363

http://www.hjelmco.com/news.asp?r_id=118863

Begäran hos svenska domstolar om att inhämta vägledning från EU:s rättsvårdande instanser har vid samtliga tillfällen vägrats.

Begäran hos Regeringen och Transportstyrelsen, Konkurrensverket att vidtaga korrigerade åtgärder har i huvudsak avisats och ibland helt negligerats. I de senare fallen har skriftlig begäran eller hemställan överhuvudtaget inte ens besvarats. Omfattande digital dokumentation finnes som visar på hur lag 2000:150 kan kringgås.

HJELMCO OIL AKTIEBOLAG.

A private company.
Registered office: STOCKHOLM, Sweden.
Registered number: 556210-9156.
V.A.T. ident. No.: SE556210915601.
URL <http://www.hjelmco.com>

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. +46 707 91 98 00

Supply & Marketing.

Runskogsvägen 4 B,
SE-192 48 SOLLENTUNA, Sweden.
Phone int. +46 8 626 93 86
Mobile phone int. +46 70 696 93 86

Se mål 6344-12 Transportstyrelsen/Hjelmco Oil Bilaga 9 i vår skrivelse till Förvaltningsrätten av den 21 febr. 2013. (kan översändas på begäran)

Ett antal viktiga slutsatser har dock framkommit vid beredningen av de ovan angivna domstolsärendena: Vi listar dessa och lämnar förslag på författningsändringar.

1. En myndighet som Transportstyrelsen äger själv rätt att avgöra om den skall öppna ett ärende och fatta ett beslut. En anmälan om brott mot lagen 2000:150 till Transportstyrelsen kan därför bli helt verkanslöst om Transportstyrelsen väljer att inte fatta beslut i frågan. Även om Transportstyrelsen "fattar ett beslut att inte fatta ett beslut" där *icke beslutet* till och med inkluderar en besvärshänvisning kan en svensk domstol inte hantera ärendet. En svensk domstol utövar vidare inte tillsyn över en myndighet som Transportstyrelsen. Av detta följer att författningsförslaget måste kompletteras med att Transportstyrelsen skall vara skyldig att öppna ett ärende när så begärts och även fatta beslut som innehåller substans i ärendet. Historiskt sett har Transportstyrelsen i fritt val kunna negligera anmälan. Författningsförslaget måste även innehålla uppgift om vart anmälan kan ske i fall då Transportstyrelsen väljer att inte fullgöra sina uppgifter, dvs till den enhet som utövar tillsyn över Transportstyrelsen eller domstol. Författningsförslaget skall också innehålla vilka sanktioner som skall drabba Transportstyrelsen och enskild tjänsteman när den inte följer lagen.

Det aktuella beslutet från Förvaltningsrätten i Linköping mål 6344-12 återfinns på http://www.hjelmco.com/news.asp?r_id=110018

Det finns en naiv uppfattning att svenska myndigheter inte omfattas av stora missförhållanden. De aktuella ärendena och efterföljande ärenden visar på att stora missförhållanden kan föreligga.

2. Lagens § 7 och direktivet anger fri etableringsrätt. Detta kan av svenska domstolar tolkas som om att – ja fri etableringsrätt föreligger – men inte just för sökanden, trots att några skäl härför vilka anges i lagen eller direktivet inte finnes eller anges. Se mål T 4474-12 Solna Tingsrätt. Orsak som "markbrist", security är vidare "gummiargument" som kan användas och som är påståenden som kan vara svåra att motbevisa. Här behövs annan och fristående instans som granskar och verifierar dessa argument om dessa förs fram. Se även nedan dokument.

http://www.hjelmco.com/news.asp?r_id=106819

http://www.hjelmco.com/news.asp?r_id=109064

3. Lagens § 8, 9, 12, 13 anger rätt för Transportstyrelsen att begränsa rättigheter – men först på ansökan av en ledningsenhet på flygplatsen. Men vad händer om ledningsenheten själv begränsar rättigheterna och samtidigt ej ansöker hos Transportstyrelsen? Då finns inget ärende hos Transportstyrelsen och Transportstyrelsen kan därvid inte agera. Om ledningsenheten inte gör ansökan skall möjlighet finnas att den som är tänkt som marktjänstoperatör eller är berörd själv skall kunna göra sakanmälan till Transportstyrelsen. Förfarandet att själv begränsa rättigheter och ej ansöka hos Transportstyrelsen har använts av ledningsenhet på svensk flygplats. Detta är således en realitet. Detta är således fakta och motsäger vad som framförs i utredningen, TSL 2018-2921 sidan 27 1:a stycket. Avvikelser mot direktivet har uppstått – men "manipulerats bort".
4. För att utföra marktjänst enligt lagen erfordras vanligtvis tillgång till mark. Tillgång till mark erhålles vanligen genom arrendeavtal. Med ett arrendeavtal kan ex.vis avtal om marktjänst tecknas. Arrendeavtal regleras och hanteras utanför lagen om marktjänst. Ett uppsagt arrendeavtal innebär därmed med automatik att marktjänst som fordrar tillgång till mark inte kan utföras. Ett arrendeavtal kan vara skrivet på sådant sätt så att arrendatorn saknar all rätt. Även om rättigheter i ett arrendeavtal kan hävdas sker detta i en arrendenämnd vilken i praktiken är ett medlingsinstitut. Motparten behöver inte ens infinna sig till denna medling.

Med detta sagt och såsom standardiserade arrende- och marktjänstavtal kan vara utformade i Sverige sätter dessa marktjänstlagen ur spel.

Lag 2000:150 går inte att tillämpa om inte jordabalken kompletteras med att arrendeavtal inte får avslutas/ändras som kan kopplas till tjänster enligt bilagan till marktjänstlagen 2000:150 innan ansökan skett till Transportstyrelsen och Transportstyrelsen fattat beslut och beslutet vunnit laga kraft.

Hjelmco tar upp denna punkt eftersom i flera fall ledningsenhet verkar undandra sig kraven enligt lag 2000:150 och istället på ett "bekvämt" sätt göra hela frågeställningen till ett "arrendeärende".

Berörda myndigheter som har att tillse att marktjänstlagen tillämpas samt övervaka denna verkar tyvärr historiskt sett varit införstådda med detta förfarande.

Man skall inte vara naiv om det finns stora ekonomiska värden ex.vis i befintliga marktjänstavtal/rättigheter och arrendeavtal på flygplatser vilka flygplatshållaren ser ekonomisk vinst i att ta från rättmätiga innehavare och mot "ersättning" överföra till andra parter. Det kan till och med föreligga politiska hänsyn varvid departement, flygplatshållare och Transportstyrelsen samverkar i en symbios gentemot de rättmätiga innehavarna. Så synes ha skett då det lätta affärs- och firmaflyget tvingades att flytta från flygplatsen Y. Det berörda flyget orsakades här skador i omfattningen 500-600 miljoner kronor. Existerande rättigheter, ibland 30-70 år gamla togs från en trafikantgrupp och flyttades över till en annan trafikantgrupp utan att detta gick att beivra och trots att marktjänstlagen 2000:150 varit etablerad i drygt 10 år!

Utredningen anger i TSL 2018-2921 på sidan 43 punkten 9.3 endast en möjlig konsekvens av om ändringar inte kommer stånd, men som framgår finns det andra och där mycket stora ekonomiska värden otillåtet flyttas mellan trafikantgrupper.

Punkten 9.7 i samma dokument är viktig. Att inte göra något innebär att små kommersiella aktörer förfördelas och påverkas ekonomiskt negativt. Även EU:s konkurrenslagar kan sättas ur spel.

Vad gäller själva förslaget till ändringar dokument TSL 2018-2921 har Hjelmco Oil följande synpunkter.

Fackordlistan:

Användare av flygplats: Det skall klargöras att denne även kan vara en ensam pilot som transporterar sig själv, ex.vis i ett firmaflygplan.

Marktjänst: Det skall klargöras att marktjänst kan utföras av en ensam pilot som även är användare av en flygplats. Ex.vis kan en pilot tanka ett flygplan själv, göra diverse mekanikersysslor i hangar osv.

Användarkommitté: Såsom texten är skriven blir det oklart om den endast får bestå av "företrädare" eller även av dem som företrädes?

Författningsförslaget:

Det kan konstateras att den befintliga lagen om marktjänst 2000:150 innehåller paragraferna 1-24 jämte bilaga förutom paragraf 4 ang. gamla flygplatsnämnden vilken utgått.

Hjelmco Oil kan konstatera med bakgrund av vad som anförts under punkterna 1-4 tidigare i denna skrivelse att i huvudsak samtliga paragrafer borde ha varit föremål för granskning/förändring och förtydliganden.

Transportstyrelsen ges i utredningsförslaget ansvar att utöva tillsyn över lagens efterlevnad. Detta är bra – men detta ansvar har Transportstyrelsen redan i dag utifrån dess instruktion 2008:1300 varvid kan nämnas § 2

"Transportstyrelsens tillsyn ska i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område utövas över den civila luftfarten"

Förordning 2008:1300 anger vidare enligt dess § 3 att Transportstyrelsen skall särskilt ansvara för frågor om

3) krav på infrastrukturförvaltare 4) nyttjande av infrastruktur 5) villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor § 4 2) .. fullgöra uppgifter enligt EU-rättsakter

Utifrån ovanstående ställer vi frågan varför Transportstyrelsen redan idag sett utifrån sin befintliga instruktion inte ser sig som ansvarig för att utöva tillsyn över den kompletta lagen om marktjänst 2000:150?

Vi ställer oss frågan eftersom det i flera andra ärenden kan uppstå frågeställningar ex.vis vad gäller tillsyn enligt EU:s rättsakter om berörda rättsakter när dessa införs som svensk lag det särskilt måste anges vilken myndighet som har ansvaret – trots att det torde vara uppenbart vilken myndighet som avses utifrån myndighetens egen instruktion?

Kan texten till lag 2000:150 "Lag om marktjänster på flygplatser" misstolkas vem som har ansvaret?

Vi hänvisar till direktivets artikel 3 punkten 3: "Om ledningsenheter är underställda en offentlig myndighets (=Transportstyrelsen) tillsyn eller kontroll skall denna myndighet (=Transportstyrelsen) inom ramen för sina lagstadgade skyldigheter se till att bestämmelserna i detta direktiv tillämpas

Frågan blir speciellt aktuell eftersom det i utredningsförslaget anges att Transportstyrelsen äger rätt att ta ut avgifter för sin tillsynsverksamhet och för de ärenden som skulle kunna inges till Transportstyrelsen som ett resultat av att direktivet och efterföljande lag övervakas.

Hjelmco Oil anser att övervakning av lagar skall betalas av det allmänna.

Om avgifter skall tagas ut skall dessa falla på den part som inför restriktioner/begränsningar eller motsvarande. Den part som förlorar eller riskerar förlora rättigheter skall inte behöva erlagga avgifter för att skydda sin rätt.

Lag 2000:150 (referens i paragrafer sker till idag befintlig lag och dess numrering)

Våra kommentarer och förslag nedan baseras på att befintlig skrivning i lag idag inte är genomblickbara och det kan ej garanteras att dessa är relevanta, objektiva och icke diskriminerande då omfattande "manipulation" är möjlig och har använts som sätter lagen ur spel.

§ 3

Hjelmco Oil tillstyrker att Transportstyrelsen säkerställer att den finns en användarkommitté liksom dess sammansättning där så är ett krav. Detta är nu nödvändigt eftersom det visat sig att vid kontroll c:a 10 år efter det att lagen 2000:150 infördes i huvudsak inga användarkommittéer fanns upprättade. Lagen har därvid inte kunnat tillämpas på ett korrekt sätt. Så var det ex.vis på flygplatsen Y när det lätta affärsflyget i strid med lagen tvingades flytta.

§ 6

Lagen bör kompletteras för att gälla även på samtliga flygplatser där det återfinns kommersiell trafik vad gäller hanteringen av flygdrivmedel.

Det är av yttersta vikt att miljömässigt bra drivmedel, ex.vis blyfri flygbensin, bio-Jetbränsle, används och att hinder inte finnes för att dessa kan införas på flygplatser.

Om det redan finns etablerad struktur för drivmedelshantering på en flygplats och denna är kontrollerad av ett drivmedelsbolag som inte har intresse av att marknadsföra miljödrivmedel kan idag ett annat drivmedelsbolag som gärna vill marknadsföra dessa effektivt hindras utifrån lag 2000:150 eller på plats där lag 2000:150 inte är tillämplig.

Förtydliganden i lagen är önskvärda för att påskynda införandet av miljödrivmedel och att inga tröskelvärden skall vara gällande.

Som exempel kan nämnas att Hjelmcö Oil införde blyfri flygbensin med rikstäckande distribution i Sverige redan 1981. Trots att vi idag har år 2018 saknar de flesta kommersiella flygplatser i Sverige idag blyfri flygbensin eftersom tillträdet i realiteten inte är fritt. Det är inte svårt att dra slutsatser.

§ 7

Tillträdet skall vara fritt – men utifrån att säkerheten, kapaciteten eller utrymmet medger detta. Ett exempel kan vara på sin plats: På flygplatsen Y tvingades som tidigare angivits ett 30 tal mindre kommersiella aktörer för c:a 5 år sedan att lämna flygplatsen baserat utifrån att arrenden sades upp eftersom flygplatsinnehavaren bl.a. angav att det inte fanns något tillgängligt markutrymme. Det kan nu som då konstateras att dessa uppgifter icke var sanningsenliga. För närvarande används på flygplatsen inte c:a 100.000 m² som i Luftfartsverkets ursprungliga dispositionsplan var avsedda för den aktuella trafiken. Tolkningsföreträde tilldelades flygplatsinnehavaren och aktörerna tvingades flytta till Västerås, Eskilstuna och Nyköping trots att principerna för riksintresse var applicerbara!

Lagen bör kompletteras med att berörda parter skall kunna begära in sakutlåtande från andra parter och att ett beslut från Transportstyrelsen i denna fråga särskilt skall kunna överklagas.

Se punkten 2 och 4 i våra inledande kommentarer.

§ 8

Vilka konsekvenser blir det om en ledningsenhet själv väljer att begränsa antalet leverantörer och undviker att göra ansökan till Transportstyrelsen?

Lagen bör kompletteras enligt vad som vi anger under punkten 3 i vår inledning. En ledningsenhet skall inte tillåtas påverka en möjlig leverantör/egenhanterare i sakfrågan och försöka förhindra denne att bli leverantör/egenhanterare eller självmant dra in rättigheter. Ledningsenheten skall enbart tillåtas att sammanställa fakta och redogöra för ärendet samt hänskjuta detta till Transportstyrelsen för beslut. Det skall härvid noteras att EU-kommissionen uttalat sig att avtal inte alltid är ett krav för att utföra egenhantering. Självbetjäning vid tankstation, daglig tillsyn av mindre luftfartyg, enklare parkeringstjänster osv fordrar ej avtal om egenhantering – de är så att säga redan beviljade egenhanteringsverksamhet i egenskap av små "operatörer".

Det är inte ovanligt att en ledningsenhet verbalt förmedlar sin egen uppfattning till den möjliga leverantören/utövaren och detta på ett sätt så att denne uppfattar det som om att frågeställningen omöjlig kan lösas till dennes fördel. Detta förfarande bör således inte vara tillåtet.

§ 9

Lagen är tydlig då den anger att " det är omöjligt att öppna marknaden"

Förarbetena till lagen bör kompletteras och beskriva vad "omöjligt" innebär. För vissa innebär omöjligt någonting helt annat än för andra personer. Omöjligt skall betyda "omöjligt".

Bevisbördan skall här falla på ledningsenheten.

Se även punkten 3 i vår inledning.

§ 12

Begränsning av marknaden för egenhantering bör inte få förekomma när det gäller flygplan med upp till 10 st passagerarstolar. Denna storlek av flygplan är tillåten att flygas kommersiellt och verksamheten drivs ofta med endast en pilot för att kunna erbjuda service på ekonomiskt rimliga villkor till kund. Utöver att vara pilot skall det vara möjligt ex.vis själv vilja ledsaga sig själv och ev. passagerare till/från luftfartyget, utföra daglig tillsyn, utföra tankning på självbetjäningssanläggning, ta luftfartyg in och ut ur hangar, enklare rampuppgifter mm. .

Tvång att köpa dessa tjänster innebär oftast att verksamheten inte kan bedrivas. I fall där pilot är ensam ombord som ex.vis för mindre firmaflygplan mm finns det helt enkelt ingen ekonomi att köpa dessa tjänster.

§ 13

Se kommentarer till § 9.

§ 15

Utredningsuppdraget har missuppfattat på vilket sätt denna paragraf kan tolkas av en ledningsenhet på en flygplats.

Kontraktsvillkor innebär som oftast bl.a. när det gäller markttjänst och av helt naturliga orsaker tillgång till mark som vanligen regleras i ett arrendeavtal.

I ett sådant arrendeavtal kan föreskrivas att det skall finnas ett markttjänstavtal. I båda dessa avtal kan sedan föreskrivas om det ena sägs upp eller förfaller så upphör det andra med automatik.

Att säga upp ett arrendeavtal kan vara enkelt och om ingen kontroll sker före hur ett arrendeavtal är utformat kan verksamhet tvingas att upphöra oavsett vad lag 2000:150 säger.

Det hela blir då ett arrendeärende och helt utanför de principer och regler som EU vill skall gälla.

Se vad som är skrivet under punkten 4 i början av denna skrivelse.

Att Transportstyrelsen kan granska detta i sin tillsyn och efteråt innebär att detta kan vara för sent – arrendeavtal kan ha upphört – part kan ha flyttat etc.. Eller om arrendeavtal redan är tecknat mellan 2 parter – kan Transportstyrelsen gå in och bryta detta för att få till stånd korrekta avtal? Svaret torde vara nej.

Detta kan ex.vis innebära att ett arrendeavtal för markttjänst att utföras som egenhantering i praktiken kan se ut hur som helst, dvs enligt ovan – egenhanterare blir utan det skydd som direktivet anger.

Utredningens slutsats i TSL 2018-2921 sid 28 måste därför anses vara felaktig.

Ledningsenheten kan referera till att detta är deras standardavtal vid avtalstecknandet mellan parterna. Förslaget att samråd inte skall avse egenhantering saknar argumentation och kan därmed inte anses vara motiverat och skall utgå.

Som § 15 är föreslagen av utredningen är texten icke acceptabel. Den kan nämligen resultera i diskriminerande villkor och i strid med konkurrenslagarna.

§ 17

För att få verka som leverantör av markttjänster eller utföra egenhantering styrs detta normalt av flera regelverk inkl. olika avtal. De olika avtalen och regelverken kan sättas upp av ledningsenhet på en flygplats utan samråd eller godkännande av annan part. Exempel är AR (Airport Regulations) och AI (Airport Information). Uppfylls inte berörda regelverk eller har ett avtal en passus som tolkas på ett visst sätt av ledningsenheten – kan ledningsenheten självmant se till att avtalen upphör och det utan att göra ansökan hos Transportstyrelsen.

Förslaget bör därför kompletteras med att i samtliga fall oavsett orsak skall ansökan till Transportstyrelsen *alltid* förekomma.

Ett beslut hos Transportstyrelsen är därefter överklagningsbart vilket ger säkerhet i processen. Att enbart överlåta till en ledningsenhet eller annan enhet på en flygplats eller flygplatsgrupp att kunna gripa in och påtvinga ett resultat som innebär återkallelse (förbud) av rätten att utföra markttjänster trots att sådant beslut inte fattats av Transportstyrelsen är inte acceptabelt.

Som tidigare nämnts har EU-kommissionen ansett att särskilt godkännande inte alltid är nödvändigt, ex.vis för pilotåtaganden på eget och mindre luftfartyg!

Vad som vi beskriver ovan har i realiteten hänt i Sverige. Många gånger står mycket stora värden på spel och det kan vara i en flygplatsgrupps intresse att "överföra" rättigheter från en part till en annan enbart på grund av egen ekonomisk vinning.

Det skall noteras att vissa flygplatsbolag ofta har 2 enheter, en så kallad "real estate-enhet" och en flygplatsdriftsenhet. Real-estate enheten har oftast helt andra intressen än flygplatsdriftsenheten även om de ingår i samma koncern. Det är inte ovanligt med olika typer av personliga resultat "bonus".

§ 18 - 19

Paragrafen är mycket viktig – men har historiskt sett över huvud taget inte beaktats i Sverige. Fram till början av 2010-talet beaktades den inte trots att lagen 2000:150 varit gällande i drygt 10-talet år.

Den bör frigöras från kravet på begränsningar med hänsyn till flygplatsverksamhet utan bör gälla samtliga flygplatser där kommersiell trafik förekommer.

I flertalet fall påtvingas enskilda företagare på flygplats att betala orimliga avgifter för "obligatorisk" snöröjning, tvångsinköp av el och fjärrvärme från flygplatsen – trots att alternativ kan finnas till lägre kostnad. Dessa tvångsavgifter kan sedan användas till egen marktjänstverksamhet som i sin tur kan konkurrera med ex.vis annan parts rampverksamhet.

Transportstyrelsen måste vidare inneha kunskap att kunna förstå och läsa dessa intyg. Vidare bör Bolagsverket i sina system ha markering om att godkänt intyg erfordras för att revisionshandling som inlämnas till Bolagsverket som sådan skall anses vara godkänd.

Skriftlig anmälan från förfördelad part inlämnad under årens lopp till Transportstyrelsen om att intyg inte utställts eller att intyg som inlämnats varit uppenbarligen felaktiga / missvisande har av Transportstyrelsen historiskt sett lämnats utan åtgärd.

Härvid uppkommer frågan, vilket ansvar kan här ställas på Transportstyrelsen?

Utredningsförslaget anger att samtliga leverantörer av marktjänster omfattas, dvs ett 100 tal företag. Vi har svårt att se att detta är relevant för ex.vis ett bolag som säljer flygbränslen om bränslebolaget inte samtidigt tillhandahåller andra tjänster enligt bilagan till lagen. Det måste så att säga finnas annan marktjänstverksamhet mot 3:e man att "subventionera".

§ 18 har även i lagen infört ett nytt begrepp "flygplatsmyndighet". Den finns inte definierad. Vad betyder detta? Är en ledningsenhet alltid en myndighet?

§ 20

Utredningsförslaget anger att Transportstyrelsen "kan utöva tillsyn", "kan granska", "tillsyn" kan också avse".

Skrivningen är för lam. På begäran av leverantör av marktjänster eller utövare av egenhantering skall skyldighet finnas för Transportstyrelsen att utföra dessa uppgifter.

I fall ledningsenhet fattar beslut skall detta vara skriftligt, tydligt och väl dokumenterat.

Ett muntligt besked, ex.vis via telefon utan bakgrund – hur skall detta kunna överklagas enligt § 24? (ny § 28)

Beslut har historiskt visat sig vara icke skriftliga och utan dokumentation. Begäran om skriftligt beslut med dokumentation har ofta avvisats av ledningsenhet.

§ 21

Se kommentar under § 20. Beslut skall kunna överklagas till förvaltningsdomstol.

Men - Hur skall detta kunna ske om ledningsenhet vägrar att ta ett skriftligt och formellt beslut vilket kommuniceras till berörd part?

Den som är berörd måste själv kunna anmäla ärendet till Transportstyrelsen vilken anmodar ledningsenhet att fatta skriftligt och dokumenterat beslut.

Att Transportstyrelsen granskar ifall ledningsenheten fattat formellt beslut är inte tillräckligt eftersom Transportstyrelsen därvid inte har någon skyldighet att föra ärendet vidare.

Se punkten 1 tidigare i denna skrivelse.

§ 22

Återigen anges i förslaget att Transportstyrelsen ”kan säkerställa” något genom tillsyn. Skrivningen är för vag.

När de tidigare refererade företagen tvingades lämna flygplatsen Y skulle en användarkommitté ha varit inblandad i processen. Vid tillfället fanns ingen användarkommitté på flygplatsen trots att lagen varit gällande mer än 10 år. Skriftlig anmälan till Transportstyrelsen att förfarandereglerna enligt lagen inte hade följts följdes aldrig upp/avvisades av Transportstyrelsen.

Vad som utredningen TSL 2018-2921 anger på sidan 40, 5:e stycket har således skett och är därför inte främmande i svensk rättstradition!

Lagen anger ”skall” och då skall också detta gälla Transportstyrelsen i sin tillsyn.

Lagen bör också inkludera att de som utför egenhantering skall ha rätt att ingå i användarkommittén samt att samrådsskyldighet även skall gälla samtliga parter.

Användarkommittén skall också kunna sammankallas på begäran när en given %-andel av användarna så begär. Mycket kan hända om krav endast finns på 1 möte per år.

En användarkommitté skall ha ett formellt sätt att sammanträffa. En standardiserad föredragningslista skall kunna förekomma. Ledningsenheten skall alltid informera kommitténs ledamöter om dess rättigheter och om lagen.

Förelägganden och viten (nya paragraferna 24-25)

Hjelmco Oil instämmer i utredningsförslaget vad avser Transportstyrelsens möjligheter att sätta in verkningfulla åtgärder när lagen inte efterlevs men också när *verksamhet manipuleras så att lagen inte blir tillämplig*.

Ledningsenhet för flygplats är vanligtvis en flygplatschef. Att enbart kunna tilldela varning eller fastställa vite är icke tillfyllest. I fallet vad avser de 30 talet företagare vilka tvingades bort från flygplatsen Y uppgick skadorna till > 500 miljoner kronor. När en företagare fick sitt arrende indraget och samtidigt hade pantsatt sin villa för luftfartyget som användes i den kommersiella flygrörelsen sade banken omedelbart upp lånet. Personlig tragedi inträffande med stora ekonomiska och känslomässiga förluster. Försök att få Transportstyrelsen att dra in behörighet för flygplatschefen eller på annat sätt straffa flygplatsen avvisades.

Försök att få rätsida på problemen synes vidare förhindrats från ledningsstruktur i flygplatskoncern.

Istället befordrades flygplatschefen till en större flygplats och erhöll en ännu större status.

Därefter fortsatte problemen även med efterföljande flygplatschef. Denne befordrades senare av regeringen till generaldirektör i en myndighet.

Transportstyrelsen måste här tilldelas mycket kraftiga möjligheter att agera eftersom mycket stora penningvärden kan stå på spel. Flygplatschefers behörighet skall kunna dragas in. Flygplatsens certifikat skall kunna dragas in och överordnad koncernledning måste personligen kunna ställas till ansvar. Ärende skall kunna lämnas till åklagare och långvarigt fängelsestraff skall kunna utmätas.

Detta låter ”ovanligt” – men låt oss se vad det kan handla om och ta ett hypotetiskt exempel.

EU-flygbolaget Z vill bygga en egen passagerar/bagageterminal på en storflygplats. Ledningsenheten godkänner detta och ett arrendeavtal liksom marktjänstavtal upprättas. Nästan samtliga aktiviteter som återfinns i bilagan till lag 2000:150 utförs.

Flygbolagets verksamhet går bra – och miljontals passagerare använder faciliteterna. Detta ses inte med blida ögon av det nationella flygbolaget som delvis ägs av staten. Även flygplatsbolaget ägs av staten. Värden för flera hundratals miljoner kanske miljardbelopp kan vara i potten.

Ett diskutabel (AR) Airport Regulations utfärdas och synpunkter framförs beträffande security.

Arrendeavtalet upphävs, och därmed faller automatiskt även marktjänstavtalet. Ett standardiserat arrendeavtal på en flygplats omfattar vanligen att när ett arrende upphör skall marken återställas i ursprungligt skick.

Rivningskostnaden för passagerar/bagageterminalen är omfattande varför ledningsenheten "erbjuder" sig att ta hand om detta och utan kostnad vilket flygbolaget Z tvingas godkänna för att minimera sina förluster.

Efter dessa aktiviteter erbjuds det nationella flygbolaget passagerar/bagageterminalen mot hyra fastställd av ledningsenheten.

Det nationella flygbolaget har uppnått sina syften, flygplatsen har "gratis" fått en terminal, ledningsenheten förbättrar flygplatsens resultat och erhåller bonus och staten har eliminerat en konkurrent till flygbolaget som man har andel i.

Självklart skall detta kunna beivras genom lag 2000:150 och man skall inte vara naiv. När mycket pengar står på spel har ett vite med de belopp som vanligtvis används i Sverige i praktiken ingen verkan.

Här kan endast ett långvarigt fängelsestraff avskräcka. Det kan nämligen handla om mycket grov ekonomisk brottslighet.

Inte exakt enligt ovan – men med likheter - gick det till när ett 30 tal mindre kommersiella flygaktörer tvingades ge upp sina arrenden på flygplatsen Y och lägga ner eller flytta till Västerås, Nyköping och Eskilstuna.

Fråga uppkommer även vad som kan göras om Transportstyrelsen inte agerar. I Sverige är det ju så att Staten äger den stora flygplatskoncernen. Det kan således i flera fall finnas en direkt koppling med vad som sker genom påverkan från Staten, dvs något sker med regeringens goda minne.

Såsom tidigare är anfört har Transportstyrelsen all rätt att fatta s.k. icke beslut – dvs låta saker bero och utan åtgärd. Detta förfarande står inte i samklang med intentionerna med direktivet – men är troligen mycket svårt att ändra på.

En som är drabbad skall därför även kunna gå förbi Transportstyrelsen om Transportstyrelsen inte skyndsamt agerar och anmäla ärendet direkt till Förvaltningsdomstol för prövning.

Prissättning (ändring av förordning 2000:151, § 6

Prissättning för marktjänster till tredje part måste följa fastställda regler även om den är fri. Ett de facto monopol (duopol) kan missbrukas. Som exempel kan nämnas transporter av besättning och passagerare till mindre luftfartyg. Det finns exempel på svenska flygplatser där en vanlig personbil som gör en transport med besättning om 1-2 personer på säg 500 meter debiterar 1000:- kr som transportkostnad. Utifrån säkerhetskrav mm kan ledningsenhet ange att transport måste köpas och det kan finnas ett egenintresse att hålla så hög avgift som möjligt för att avvisa viss "oönskad" - mindre lönsam typ av luftfart. När tvång föreligger för köp av vissa marktjänster ex.vis transporter skall taxa presenteras och fastställas av Transportstyrelsen. Förordningens § 6 och dess punkt 10 skall därför kompletteras med att även inkludera tjänster såsom exempel transporter inom flygplatsen. När ledningsenhet för stor flygplats med rätta klagat över orimliga taxikostnader mellan flygplatsen och staden, 5.000:- kr eller mer för 40 km, kan marktjänsten hos samma flygplats gladeligen debitera en färd med identisk personbil 1000:- kr för en sträcka om 500 meter men då innanför flygplatsens staket.

Konklusioner.

Detta remissvar är lite ovanligt eftersom det omfattar en stor mängd detaljer och exempel på hur missbruk har skett.

Remissvaret följer inte heller fastställd ordning för att lämna remissvar. Orsaken till detta är att vi hävdar att utkastet till förändring av marktjänstlagen inte är komplett.

Vi hävdar att eftersom lagen 2000:150, även om utkastet till förändring i lag genomförs, inte uppfyller direktivets krav har vi rätt att framföra våra synpunkter på detta sätt och att dessa skall beaktas.

Flera av de kommentarer som vi lämnat kan av praktiska skäl vara svåra att reglera i själva marktjänstlagen men som anges i utredningen TSL 2018-2921 sidan 43 punkten 9.4, skall de ändå genomföras i lagform.

Vi vänder oss därför särskilt till Lagrådet att vidtaga lämpliga åtgärder.

Utkastet till ändring av lagen och remissen är därför inte komplett som vi angivit tidigare eftersom regeringen är skyldig att implementera direktivet 96/67/EG och direktivet sin artikel 23 anger följande:

Artikel 23:

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att detta direktiv skall kunna följas senast ett år efter det att det har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning och skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Direktivet innehåller även 28 inledande punkter varav vi kan nämna punkten 23

23. Av samma skäl måste medlemsstaterna behålla rätten att utfärda och tillämpa de regler som är nödvändiga för att flygplatsernas infrastrukturer skall fungera väl. Dessa regler bör ha samband med det uppställda målet och inte leda till att tillträdet till marknaden eller utövandet av egenhantering i realiteten blir av mindre omfattning än vad som anges i detta direktiv, och de måste respektera principerna om objektivitet, genomblickbarhet och icke-diskriminering.

samt punkten 25

25. Tillträdet till flygplatsernas anläggningar måste säkerställas för de tjänsteleverantörer som har tillstånd att tillhandahålla marktjänster och de transportörer som har tillstånd att tillämpa egenhantering i den utsträckning som är nödvändig för utövandet av deras rättigheter och för en effektiv och lojal konkurrens, men tillträdet bör ändå kunna vara förenat med att en avgift tas ut.

Som förklaring vad ett direktiv är anges följande:

EU anger på sin hemsida (http://ec.europa.eu/eu_law/introduction/what_directive_sv.htm) vad som gäller:

I ett direktiv anger EU vilka mål som medlemsländerna ska uppnå, men de får själva bestämma hur det ska gå till. Direktivet kan gälla ett eller flera medlemsländer eller alla medlemsländer. För att de principer som fastställs i direktivet ska få effekt för medborgarna måste medlemslandets lagstiftare införliva direktivet med nationell rätt genom en rättsakt som anpassar direktivets mål till medlemslandets lagstiftning.

Syftet är att vissa mål skall uppnås. Detta innebär att nationell lag således inte får vara så oprecis att angivna mål ej uppnås eller kan kringgås/manipuleras. Ej heller får myndigheter agera på ett sådant sätt att målen inte uppnås.

Med detta inkluderas att regeringen - myndigheterna själva har skyldighet att införa förordningar, föreskrifter eller ta beslut som kompletterar lag för att målen skall uppnås.

Det finns en anledning till Hjelmcö Oil:s engagemang i denna fråga. Vi tillhör nämligen en av de som drabbades mycket hårt med anledning av att Sveriges regering inte korrekt implementerat direktiv 96/69 EG och vi tvingades flytta verksamhet från flygplatsen Y. Vi hänvisar här till ovan artikel 23 i direktivet samt till Transportstyrelsens klargörande i sin konsekvensbedömning (TSL 2018-2921) punkten 9.1 och dess 4:e stycke.

Sveriges regering har därtill fört EU-kommissionen bakom ljuset genom att skriftligen påskina att direktivet korrekt och fullständigt blivit implementerat enligt vad som tidigare anförts.

EU-kommissionen har därvid trott på den svenska regeringens försäkringar och inte agerat ytterligare i ärende Pilot 5578/13 CHAP (2013) 02139.

Alla försök att via svenska myndigheter och domstolar att få rätsida på problemen har misslyckats. Ansvariga myndigheter har förnekat problemen och till och med vägrat att vidtaga åtgärder även när problem med fakta presenterats för dem.

I och med EU-kommissionens krav på lagändring och i och med utredningsuppdraget till Transportstyrelsen och Transportstyrelsens remissunderlag har Transportstyrelsen intygat att det verkligen är så dåligt ställt i Sverige vad gäller direktivet och lagen som Hjelmcoco Oil anför.

Lagrådet borde ta sig en funderare på vad som ytterligare kan göras, speciellt vad avser domstolars i dessa fall motstånd att ta till sig information och tolka lag eller motstånd att begära vägledning från EU.

Transportstyrelsen har i sina förslag inte till fullo presenterat de problem som föreligger.

Regeringen skall därför komplettera utredningsuppdraget och ärendet återsändas till Transportstyrelsen. De ändringar Hjelmcoco Oil framför i denna skrivelse innebär således ett helt nytt uppdrag.

Enligt fördraget skall Sverige på ett korrekt sätt införliva EU-direktiv i svensk lag om inte undantag har medgivits.

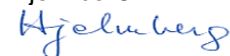
I detta fall har inga undantag medgivits.

Direktivet ålägger medlemsstaten att säkerställa genom lagar, förordningar och författningar att direktivet kan följas.

Genom att så inte sker och ännu inte skett trots att det gått 18 år sedan lagens tillkomst bär Sverige och sakansvariga på departement och myndigheter det fulla ansvaret.

Sollentuna den 12 oktober 2018

Hjelmcoco Oil AB



Lars Hjelmberg

VD