

Förslag till ändringar avseende regleringen av marktjänster

Översyn av regelverket och utökat tillsynsansvar för
Transportstyrelsen

Innehåll

1	FACKORDLISTA	5
2	SAMMANFATTNING	7
2.1	Uppdraget	7
2.2	Vårt förslag.....	7
3	FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	10
3.1	Förslag till ändring i lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser.....	10
3.2	Förslag till ändring i förordning (2000:151) om marktjänster på flygplatser.....	15
4	INLEDNING	17
5	DEN FORMELLA UNDERRÄTTELSEN	18
6	UPPDRAGET	20
7	MARKTJÄNSTER	21
8	ÖVERVÄGANDEN	23
8.1	Portalparagraf	23
8.1.1	Luffartsskydd	23
8.1.2	Relevans, objektivitet, genomblickbarhet och icke-diskriminering	25
8.2	Begränsningar och urval.....	26
8.2.1	Formellt fastställande av begränsningar	26
8.2.2	Nytt urval av leverantör	27
8.3	Kontraktsvillkor och tekniska specifikationer	28
8.4	Återkallelse och förbud	29
8.5	Ersättning för utnyttjande av anläggningar	30
8.5.1	Innehav.....	30
8.5.2	Ersättning	31
8.6	Tillsyn.....	32
8.6.1	Ett tillsynssystem införs	32
8.6.2	Vad omfattas av tillsynen	32
8.6.3	Föreläggande och vite	35
8.7	Bemyndiganden.....	36
8.7.1	Allmänt bemyndigande.....	36
8.7.2	Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet	38
8.7.3	Utpekandet av Transportstyrelsen i lag och förordning.....	39
8.8	Överklagande.....	40
9	KONSEKVENSBEDÖMNING	42
9.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	42

9.2	Vad ska uppnås?	42
9.3	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?	43
9.4	Vilka möjliga lösningar finns?	43
9.4.1	Alternativ som inte innebär reglering	43
9.4.2	Regleringsalternativ	44
9.5	Samhällsekonomisk analys	45
9.5.1	Företag	45
9.5.2	Konsumenter/passagerare	47
9.5.3	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning	47
9.5.4	Statens finanser	51
9.6	Jämställdhet	51
9.7	Fördelningsanalys	51
9.8	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	51
9.9	Miljö	52
9.10	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa	52
10	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	53
10.1	Förslag till ändring i lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser	53
10.2	Förslag till ändring i förordning (2000:151) om marktjänster på flygplatser	58
BILAGA 1	60
	Marktjänster enligt bilagan till marktjänstlagen 2000:150	60
BILAGA 2	62
	Sammanställning över flygplatser och lagens tillämpningsområde enligt 1 och 6 §§	62

1 Fackordlista

Användare av flygplats	Varje fysisk eller juridisk person som med flyg transporterar passagerare, post eller gods, från eller till den berörda flygplatsen.
Användarkommitté	Kommitté på flygplatsen upprättad av ledningsenheten. Består av företrädare för användarna av flygplatsen. Alla användare har rätt att ingå i kommittén eller får företrädas av en organisation som han eller hon anförtror detta uppdrag.
Egenhantering	En situation där en användare av en flygplats skaffar sig en eller flera typer av marktjänster utan att ingå något som helst kontrakt om detta med tredje man. Användare anses dock inte som tredje man, i förhållande till varandra, om den ena innehar majoritet i den andra, eller samma enhet innehar majoriteten i var och en av dem.
EU Pilot	Informellt förfarande hos EU Kommissionen innan överträdelseförfarande inleds.
Ledningsenhet	Den som tillsammans med eller självständigt från annan verksamhet och i kraft av lagar och andra författningar har i uppdrag att administrera flygplatsens infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som aktörer som befinner sig på berörd flygplats eller berört flygplatssystem bedriver.

Leverantör av marktjänst	Varje fysisk eller juridisk person som tillhandahåller tredje man en eller flera typer av marktjänster.
Marktjänst	En tjänst som utförs på en flygplats åt en användare av en flygplats och finns upptagen i bilagan till marktjänstlagen. Tjänsterna finns i Bilaga 1.

2 Sammanfattning

2.1 Uppdraget

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde på marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (direktivet) har huvudsakligen genomförts genom lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser (marktjänstlagen). Enligt direktivet ska tillträdet till marknaden för marktjänster vara fritt och egenhantering utövas fritt. Centraliserad infrastruktur är i vissa fall godtagbart. Tillträde till flygplatsanläggningar ska garanteras och disponibla utrymmen ska fördelas mellan leverantörer och egenhanterare utifrån villkor och kriterier som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Ifall en avgift tas ut för tillträdet till flygplatsens anläggningar ska den bestämmas på grunder som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Med anledning av klagomål till Europeiska kommissionen rörande tillträdet till centraliserad infrastruktur på Stockholm-Arlanda flygplats har kommissionen efter viss skriftväxling sänt över en formell underrättelse till Sverige och gör gällande att Sverige i några fall inte tillämpat reglerna i direktivet korrekt.

Några av kommissionens påpekanden är sådana att den svenska lagstiftningen på området snarast bör justeras. Det gäller främst i förhållande till direktivets krav på att villkor för tillgång till centraliserade anläggningar ska vara relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande samt en tillförsäkran om att inga otillåtna avgifter tas ut, dvs säkerställa att tillträdet till marknaden är fritt.

För att säkerställa att lagstiftningen efterlevs bör Transportstyrelsen få ett tillsynsansvar samt ges rätt att meddela förlägganden och förbud, vilka får förenas med vite. Transportstyrelsen bör också ges rätt att ta ut en avgift för sin tillsynsverksamhet.

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av Näringsdepartementet att ta fram ett underlag avseende erforderliga ändringar i marktjänstlagstiftningen utifrån den aktuella EU Piloten och formella underrättelsen. Utredningen ska presentera problemet, ge förslag på åtgärder, utreda eventuella andra behov av förtydliganden i lagen samt innehålla en konsekvensutredning, författningsförslag och författningskommentarer.

Lag- och förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2019.

2.2 Vårt förslag

Begränsning av marknaden

Trots att marknaden för marktjänster ska vara fri kan den i vissa fall begränsas. Det föreslås att luftfartsskyddet ska läggas till som ett skäl till varför en begränsning ska kunna införas.

Om Transportstyrelsen beslutar om en begränsning av marknaden ska detta beslut fastställas genom ett formellt förfarande hos kommissionen. Avser beslutet leverantörer av marktjänster och urval därefter gjorts ska, om en leverantör som blivit utvald upphör sin verksamhet före den beslutade tiden, en ersättare väljas ut enligt föreskrivet förfarande.

Ersättningar

Ersättningar som tas ut för utnyttjandet av anläggningar ska fastställas utifrån direktivets övergripande principer om relevans, objektivitet, genomblickbarhet och icke-diskriminering. Ersättning får tas ut av den som innehar eller på andra grunder tillhandahåller anläggningar som används av marktjänstutövare. Inga andra ersättningar än för utnyttjandet får tas ut.

Kontraktsvillkor och tekniska specifikationer

Kontraktsvillkor och tekniska specifikationer som måste uppfyllas av de som vill utöva marktjänster fastställs av ledningsenheten. Avser dessa villkor och specifikationer för leverantörer ska dessa samrådas med användarkommittén på flygplatsen. Samråd krävs inte när dessa avser egenhanterare.

Förbud att utföra marktjänster

En möjlighet att förbjuda en leverantör av marktjänster eller den som utövar egenhantering från att utöva marktjänster ifall denne bryter mot vissa bestämmelser ersätter den idag gällande bestämmelsen om att rätten att utöva marktjänster kan återkallas.

Nytt tillsynssystem

Transportstyrelsens föreslås få ett utpekat tillsynsansvar över att bestämmelserna i marktjänstlagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen efterlevs. Som en del av tillsynsansvaret ska Transportstyrelsen kunna besluta om förelägganden och förbud som kan vara förenade med vite.

Bemyndiganden

Transportstyrelsen föreslås få ett bemyndigande om att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i marktjänstlagen. Transportstyrelsen ges också bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter avseende tillsyn och ärendehandläggning.

Överklagande

Möjligheten att överklaga beslut eller enskilda åtgärder som tillkommit genom samrådsförfaranden mellan ledningsenheten, användarkommittén och de företag som tillhandhåller markttjänster införs i lagen. Även de förelägganden och förbud som Transportstyrelsen beslutat ska kunna överklagas. Överklagandet sker hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

3 Författningsförslag

3.1 Förslag till ändring i lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser

Härigenom föreskrivs ifråga om lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser

dels att nuvarande 24 § ska betecknas 28 §,

dels att 7, 10, 15, 17, 20 och 28 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före nuvarande 24 § ska sättas närmast före 28 §,

dels att det i lagen ska införas fyra nya paragrafer, 24-27 §§, samt närmast före 24 och 26 §§ två nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Tillträdet till marknaden för marktjänster skall vara fritt. Trots detta får tillträdet begränsas enligt 8, 9, 12 och 13 §§, dock endast i den utsträckning som säkerheten, kapaciteten eller utrymmet på flygplatsen kräver det.

Vid tillämpningen av denna lag skall, med undantag för ärenden som skall prövas med stöd av 23 §, beslut fattas och villkor uppställas utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Tillträdet till marknaden för marktjänster *ska* vara fritt. Trots detta får tillträdet begränsas enligt 8, 9, 12 och 13 §§, dock endast i den utsträckning som säkerheten, *luftfartsskyddet*, kapaciteten eller utrymmet på flygplatsen kräver det.

Vid tillämpningen av denna lag *ska*, med undantag för ärenden som *ska* prövas med stöd av 23 §, beslut fattas, *villkor uppställas och ersättningar fastställas* utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

10§

Om antalet tjänsteleverantörer är begränsat enligt 8 eller 9 § skall leverantörerna väljas efter en anbudsinfordran.

Om antalet tjänsteleverantörer är begränsat enligt 8 eller 9 §§ *ska* leverantörerna väljas efter en anbudsinfordran.

Beslut om urval av leverantörer av marktjänster fattas av ledningsenheten efter samråd med användarkommittén om ledningsenheten inte

tillhandahåller liknande mark tjänster, inte direkt eller indirekt kontrollerar något företag som tillhandahåller sådana tjänster, och inte på annat sätt har anknytning till ett sådant företag. I andra fall beslutar Transportstyrelsen efter samråd med användarkommittén och ledningsenheten om urval av leverantörer.

Den som får fatta beslut om urval av leverantörer av mark tjänster skall upprätta en anbudsinfordran och se till att denna offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Beslut om urval får fattas för en tid av högst sju år.

Ledningsenheten skall informera användarkommittén om de beslut som fattas enligt denna paragraf.

Den som får fatta beslut om urval av leverantörer av mark tjänster *ska* upprätta en anbudsinfordran och se till att denna offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Beslut om urval får fattas för en tid av högst sju år. *Om en leverantör av mark tjänster upphör med sin verksamhet före utgången av den beslutade tiden ska en ersättare väljas ut enligt det förfarande som anges i tredje stycket.*

Ledningsenheten *ska* informera användarkommittén om de beslut som fattas enligt denna paragraf.

15 §

När ledningsenheten avser att uppställa kontraktsvillkor eller tekniska specifikationer som måste uppfyllas av leverantörer av mark tjänster eller av dem som önskar utöva egenhantering, skall dessa villkor eller specifikationer fastställas efter samråd med användarkommittén på flygplatsen. Villkoren eller specifikationerna skall fastställas i särskilda beslut.

När ledningsenheten avser att uppställa kontraktsvillkor eller tekniska specifikationer som måste uppfyllas av leverantörer av mark tjänster eller av dem som önskar utöva egenhantering, *ska* dessa villkor eller specifikationer fastställas *i särskilda beslut. Avser villkoren eller specifikationerna leverantörer av mark tjänster ska dessa fastställas efter samråd med användarkommittén på flygplatsen.*

17 §

När en leverantör av markttjänster eller ett företag som utför egenhantering inte längre utnyttjar sin rätt att bedriva verksamheten får denna rätt återkallas av Transportstyrelsen. Rätten att utföra markttjänster får också återkallas från den som saknar nödvändiga tillstånd, eller från den som på ett icke ringa sätt åsidosätter regler i denna lag eller andra bestämmelser, som syftar till att en flygplats skall fungera tillfredsställande.

Ledningsenheten vid berörd flygplats får hos Transportstyrelsen ansöka om återkallelse enligt första stycket.

Om en leverantör av markttjänster eller ett företag som utför egenhantering saknar nödvändiga tillstånd eller på ett icke ringa sätt åsidosätter regler, i denna lag eller andra bestämmelser, som syftar till att en flygplats ska fungera tillfredsställande, får Transportstyrelsen förbjuda denne att utöva markttjänster.

Ledningsenheten vid berörd flygplats får hos Transportstyrelsen ansöka om *förbud* enligt första stycket.

20 §

Leverantörer av markttjänster och användare som utövar egenhantering skall ges tillträde till anläggningar i sådan omfattning och på sådant sätt som är nödvändigt för att de ska kunna tillhandahålla tjänster till tredje man eller utöva egenhantering

Om det behövs för att bättre och effektivare kunna utnyttja tillgängliga utrymmen och liknande, eller för att kunna bereda plats för tillkommande leverantörer av markttjänster och användare som utövar egenhantering får ledningsenheten efter att ha hört användarkommittén besluta om jämkningar eller omfördelningar av utrymmen och liknande mellan alla som utför eller står i begrepp att börja utföra markttjänster på flygplatsen.

Den som innehar anläggningar som används av leverantörer av markttjänster eller användare som utövar egenhantering får ta ut en ersättning för utnyttjandet.

Leverantörer av markttjänster och användare som utövar egenhantering *ska* ges tillträde till anläggningar i sådan omfattning och på sådant sätt som är nödvändigt för att de ska kunna tillhandahålla tjänster till tredje man eller utöva egenhantering.

Den som innehar *eller på andra grunder tillhandahåller* anläggningar som används av leverantörer av markttjänster eller användare som utövar egenhantering får ta ut ersättning *endast* för utnyttjandet.

Tillsyn

24 §

Transportstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Transportstyrelsen har, om det behövs för tillsynen, rätt att på begäran få

- 1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som tillsynen gäller, och*
- 2. tillträde till flygplatsen samt de lokaler och anläggningar som tillsynen gäller.*

25 §

Transportstyrelsen får meddela de förelägganden och förbud som behövs för tillsynen och för efterlevnaden av lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Ett beslut om föreläggande eller förbud får förenas med vite.

Bemyndiganden

26 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter (i de avseenden som behandlas i lagen) om

- 1. flygplatsens användarkommitté,*
- 2. tillträdet till marknaden,*
- 3. de beslut, villkor och ersättningar som anges i 7 § andra stycket,*
- 4. begränsningar av marknaden samt urval av leverantörer av marktjänster*

*till tredje man och användare som utövar egenhantering,
5. tillstånd,
6. förbud,
7. bokföring,
8. tillträde till anläggningar,
9. jämkningar och omfördelningar av utrymmen och liknande,
10. ersättningar för utnyttjande av anläggningar,
11. centraliserade anläggningar,
12. samråd med användarkommittén, och
13. tillsyn.*

27 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Överklagande

24 §

Transportstyrelsens eller ledningsenhetens beslut enligt 8–15 och 17 §§, 20 § första och andra styckena och 21 § samt beslut om avgifter enligt 4 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

28 §

Transportstyrelsens eller ledningsenhetens beslut enligt 8–15 och 17 §§, 20 § första och andra styckena och 21, 22 och 25 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2019.

3.2 Förslag till ändring i förordning (2000:151) om marktjänster på flygplatser

Härigenom föreskrivs ifråga om förordningen (2000:150) om marktjänster på flygplatser att det i förordningen ska införas tre nya paragrafer, 5-7 §§, samt närmast före 5 och 6 §§ två nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Beslut om begränsning

5 §¹

Transportstyrelsen ska minst tre månader före ikraftträdandet anmäla till kommissionen varje beslut om begränsning, enligt 9 och 13 §§ lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser, samt de skäl som berättigar till begränsningen.

Senast tre månader före utgången av den beviljade begränsningen enligt 9 och 13 §§ lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser ska Transportstyrelsen fatta ett nytt beslut om undantag och anmäla det till kommissionen enligt första stycket.

Transportstyrelsens beslut om begränsningar enligt 9 § lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser som avser tjänster som anges i 8§ i samma lag får endast förlängas en gång med ytterligare två år genom anmälan till kommissionen enligt första stycket.

¹ Tidigare 5 § upphävd genom förordning 2004:1130.

Bemyndiganden***6 §²***

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter (i de avseenden som behandlas i lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser) om

- 1. flygplatsens användarkommitté,*
- 2. tillträdet till marknaden,*
- 3. de beslut, villkor och ersättningar som anges i 7 § andra stycket,*
- 4. begränsningar av marknaden samt urval av leverantörer av marktjänster till tredje man och användare som utövar egenhantering,*
- 5. tillstånd,*
- 6. förbud,*
- 7. bokföring,*
- 8. tillträde till anläggningar,*
- 9. jämkningar och omfördelningar av utrymmen och liknande,*
- 10. ersättningar för utnyttjande av anläggningar,*
- 11. centraliserade anläggningar,*
- 12. samråd med användarkommittén, och*
- 13. tillsyn.*

7 §³

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2019.

² Tidigare 6 § upphävd genom förordning 2004:1130.

³ Tidigare 7 § upphävd genom förordning 2004:1130.

4 Inledning

Den 15 oktober 1996 antogs Rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Direktivet genomfördes i Sverige genom lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser och förordningen (2000:151) om marktjänster på flygplatser, se prop. 1999/2000:41 och Ds 1999:59.

Marktjänstlagen reglerar bl.a. följande:

- Tillträdet till marknaden för marktjänster ska vara fritt.
- Användarkommittéer och samrådskrav.
- Begränsning av marknaden och val av leverantörer av marktjänster till tredje man.
- Begränsning av marknaden och val av användare som får utöva egenhantering.
- Uppdelning i bokföringen.
- Tillträde till anläggningar (även centraliserade anläggningar), jämkningar eller omfördelningar av utrymmen samt uttagande av ersättning för utnyttjande av anläggningar.
- Överklagningsförfarande.

För en beskrivning av marktjänster se avsnitt 7.

Under 2013 inledde Europeiska kommissionen ett informellt ärende mot Sverige, en s.k. EU Pilot, som innebär skriftväxling i ärenden där oklarheter i genomförandet av olika EU-rättsakter kan klaras ut på ett förhållandevis enkelt sätt. Ärendet gällde brister i genomförandet och tillämpningen i Sverige på Stockholm-Arlanda flygplats av direktivets bestämmelser. Stockholm-Arlanda flygplats drivs av Swedavia AB. Pilotärendet avslutades med att kommissionen konstaterade att man inte var nöjd med de svar som lämnats från Sverige.

5 Den formella underrättelsen

Den 10 december 2015 beslutade kommissionen en formell underrättelse i vilken kommissionen framför att Sverige underlåtit att korrekt tillämpa bestämmelser i direktiv 96/67/EG på tre punkter.

Artikel 16.1

Punkten gäller felaktig tillämpning av artikel 16.1 i direktivet. I sak står det i artikel 16.1 att ”Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att tjänsteleverantörerna respektive användarna som önskar tillämpa egenhantering skall garanteras tillträde till flygplatsanläggningarna, i den mån tillträde är nödvändigt för utövandet av deras verksamheter. Om flygplatsens ledningsenhet eller i förekommande fall den statliga myndigheten eller annan kontrollmyndighet uppställer villkor för tillträdet, skall dessa vara relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.”

Bestämmelsen motsvaras delvis av 20 § 1 st i marktjänstlagen. Där anges att ”Leverantörer av marktjänster och användare som utövar egenhantering skall ges tillträde till anläggningar i sådan omfattning och på sådant sätt som är nödvändigt för att de skall kunna tillhandahålla tjänster till tredje man eller utöva egenhantering.” Av 7 § 2 st framgår att beslut som fattas och villkor som uppställs skall göras utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Kommissionen ansåg att avsaknaden av i förväg tydligt fastställda villkor för alla potentiella egenhanterare eller tjänsteleverantörer innebär att villkoren för tillträde inte är genomblickbara. De ansåg också att det heller inte kan garanteras att dessa villkor är relevanta, objektiva och icke-diskriminerande.

Artikel 16.3

Punkten gäller felaktig tillämpning av artikel 16.3 i direktivet. I sak står det i artikel 16.3 att ”När tillträdet till flygplatsens anläggningar är förenat med att en avgift tas ut, skall avgiften bestämmas på grunder som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.”

Bestämmelsen motsvaras delvis av 20 § 3 st i marktjänstlagen. Där anges att ”Den som innehar anläggningar som används av leverantörer av marktjänster eller användare som utövar egenhantering får ta ut en ersättning för utnyttjandet”. Av 7 § 2 st framgår att beslut som fattas och villkor som uppställs ska göras utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Kommissionen ansåg att uttagandet av en avgift som avser kostnader för undersökning av framför allt teknisk genomförbarhet, juridisk och ekonomisk expertis samt prissättningen i samband med ett tillträde, som dessutom inte

garanterar tillträde till anläggningarna inte är förenlig med artikel 16.3 då avgiften inte avser användningen av själva infrastrukturen.

Artikel 7.1

Punkten gäller felaktig tillämpning av artikel 7.1 i direktivet. I sak står det i artikel 7.1 att ”Medlemsstaterna skall, i enlighet med bestämmelserna i artikel 1, vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att egenhanteringen kan utövas fritt.”

Bestämmelsen motsvaras delvis av 7 § 1 st i marktjänstlagen. Där anges att ”Tillträdet till marknaden för marktjänster skall vara fritt”. Eftersom de svenska myndigheterna inte har uppfyllt bestämmelserna i artikel 16.1 och 16.3 i direktivet, anser kommissionen att även artikel 7.1 i direktivet inte har respekterats.

Sverige svarade på den formella underrättelsen den 7 mars 2016 och angav i svaret att avgifter och villkor för tillträde till anläggningarna ska tillgängliggöras av den som tillhandahåller anläggningen inom en viss tid efter att en intressent begärt att få ta del av dessa. Om en avgift tas ut som inte avser utnyttjandet av anläggningar kan denna prövas i allmän domstol.

Den 25 juli 2016 fick Sverige del av en kompletterande underrättelse från kommissionen. Kommissionen vidhöll att Sverige inte uppfyllt sina skyldigheter att vidta nödvändiga åtgärder för att tjänsteleverantörer och egenhanterare på Stockholm-Arlanda flygplats ska garanteras nödvändigt tillträde till flygplatsanläggningarna, vilket strider mot artikel 16.1 och 16.3 i direktivet. Följaktligen har Sverige även underlåtit att vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att egenhantering kan utövas fritt, vilket strider mot artikel 7.1 i direktivet.

Sverige svarade på den kompletterande underrättelsen den 25 oktober 2016 och meddelade att man avsåg att komplettera marktjänstlagen med bestämmelser om ett tillsynssystem. Den tillsynsmyndighet som utses kan dels meddela föreskrifter om bl.a. grunderna för avgifternas beräkning, dels kontrollera att bestämmelserna följs och dessutom vidta åtgärder mot den som ändå inte följer dem. Dessutom avses 20 § 3 st justeras så att det i enlighet med Europeiska domstolens praxis framgår att inga andra avgifter än de som avser utnyttjandet av anläggningar är tillåtna.

6 Uppdraget

Transportstyrelsen fick den 30 november 2017 i uppdrag av Näringsdepartementet att ta fram ett underlag avseende erforderliga ändringar i marktjänstlagen utifrån aktuell EU Pilot och den formella underrättelsen. Vid ett uppstartsmöte den 16 januari 2018 förtydligades att utredningen ska presentera problemet, ge förslag på åtgärder, utreda eventuella andra behov av förtydliganden i lagen samt innehålla en konsekvensutredning, författningsförslag och författningskommentarer. Uppdraget ska redovisas till departementet senast den 30 april 2018.

Transportstyrelsen gjorde i ett första skede en jämförelseanalys mellan direktivet och marktjänstlagstiftningen för att säkerställa att direktivet tolkats och införlivats korrekt. I analysen noterades några delar av direktivet som saknade motsvarighet i den svenska lagstiftningen och viss diskrepans vad gäller ordval.

Transportstyrelsens fokus har framför allt varit att komma till rätta med de brister som kommissionen påpekat. Utöver detta har även frågor som bedömts ha betydelse för tillämpningen av lagen prioriterats. Andra språkliga avvikelser, som inte bedömts ha inverkan på tillämpningen, har myndigheten inte arbetat vidare med.

Omfattningen av Transportstyrelsens föreslagna tillsyn och avgifter kopplade till detta kommer att utredas vidare vid framtagandet av myndighetens föreskrifter. Inom ramen för det arbetet kommer även en mer specifik konsekvensutredning att tas fram.

7 Marktjänster

Marktjänster är tjänster som utförs på en flygplats åt en användare av en flygplats och finns upptagen i bilagan till marktjänstlagen, se bilaga 1.

Marktjänster på större flygplatser tillhandahålls ofta av stora internationella aktörer, t.ex. SAS Ground Handling, Aviator Airport Services eller Menzies Aviation som erbjuder användare ett basutbud av olika marktjänster. Bolag kan specialisera sig och erbjuda en utvald marktjänst som t.ex. catering. Dessa bolag kan också vara stora internationella aktörer som opererar i flera länder såsom t.ex. Gate Gourmet och LSG Sky Chefs.

För att få bedriva marktjänster på en flygplats måste leverantören ingå ett marktjänstavtal med flygplatsen. På de statliga flygplatserna ansöker marktjänstbolag om att få bedriva marktjänst på flygplatsen och därefter förs en dialog kring tjänsten/tjänsterna som bolaget avser utföra, eventuella kunder på den aktuella flygplatsen samt resurser och kompetens hos utövaren. Därefter tecknas ett marktjänstavtal.

Ett marktjänstavtal innehåller bestämmelser om den tjänst som får utövas, behörighet att vistas på flygplatsen, ersättningar, regelverk att följa, safety och security etc. Först efter att avtal ingåtts kan marktjänstutövaren ansöka om att få en behörighetshandling för tillträde till områden inom flygplatsen till vilka det krävs särskild behörighet.

För att tillmötesgå de internationella regelverk som flygplatsen har att följa (bl.a. Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014⁴, ADR.OR.D.025) genomgår operatören en obligatorisk utbildning för nya aktörer eller en tillträdesrevision där man går igenom gällande regelverk som operatören har att uppfylla innan verksamheten får påbörjas på flygplatsen.

På flera av Swedavias flygplatser finns det, vad gäller tillhandahållande av flygbränsle, infrastruktur som ägs av andra än av flygplatsen själva. På Arlanda ägs bränsledepån av ett annat bolag (AFAB, Arlanda Flygbränslehantering AB) som har ett arrendeavtal med flygplatsen avseende den markyta där anläggningen byggts. Depån är sammankopplad med flygplatsens hydrantsystem som går runt flygplatsen och där dispenserbolag (SFS, Stockholm Fueling Services AB) som utför själva tankningarna till luftfartyg hämtar bränsle. Swedavia har avtal med AFAB om att de som så önskar ska få utnyttja depån för bränslehantering, t.ex. ett flygbolag som igår avtal med ett oljebolag om leverans. De som utför själva tankningarna (dispenserbolagen) är marktjänstoperatörer och har marktjänstavtal med Swedavia. AFAB anses tillhandhålla en marktjänst genom det

⁴ Kommissionens förordning (EU) 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

sammankopplade systemet och har därför även de ett marktjänsttaval med Swedavia. På Landvetter finns en liknande lösning där bränsledepån ägs av ett annat bolag (GFC, Gothenburg Fuelling Company) än flygplatsen. På Landvetter finns dock inget hydrantsystem och bränsledepån är därför separat och bränsle hämtas med speciella flygtankningsbilar från tre cisterner för leverans till luftfartyg.

8 Överväganden

Förslag

Lag om marktjänster ändras så att

- marknaden kan begränsas med hänsyn till luftfartsskyddet,
- ersättningar som tas ut för utnyttjandet av anläggningar ska fastställas utifrån direktivets övergripande principer om relevans, objektivitet, genomblickbarhet och icke-diskriminering,
- en ersättare ska väljas ut enligt föreskrivet förfarande ifall en leverantör som blivit utsedd upphör med sin verksamhet innan den beslutade tidens utgång,
- samråd inte krävs vid fastställandet av kontraktsvillkor och tekniska specifikationer som avser egenhanterare,
- Transportstyrelsen kan förbjuda en leverantör eller egenhanterare att utöva marktjänster,
- endast ersättning för utnyttjande av anläggningar får tas ut av den som innehar eller på andra grunder tillhandahåller anläggningar,
- Transportstyrelsen får ett utpekad tillsynsansvar och kan besluta om förelägganden och förbud som kan förenas med vite,
- regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter i de avseende som behandlas i marktjänstlagen och föreskrifter om avgifter avseende tillsyn och ärendehandläggning, och
- beslut avseende samrådsförfarandet samt Transportstyrelsens beslut om förelägganden och förbud får överklagas.

Förordning om marktjänster kompletteras så att

- en begränsning av marknaden ska fastställas enligt ett formellt förfarande hos kommissionen, och
- Transportstyrelsen ges bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i marktjänstlagen och föreskrifter om avgifter avseende tillsyn och ärendehandläggning.

8.1 Portalparagraf

I marktjänstlagen 7 § finns några allmänna bestämmelser. Dels regleras att tillträdet till marknaden får begränsas i vissa lägen trots att det som huvudregel ska vara fritt. Dels regleras att beslut och villkor enligt lagen ska fattas och uppställas utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

8.1.1 Luftfartsskydd

Vad gäller möjligheten att begränsa marknaden får detta enligt 7 § marktjänstlagen endast göras i den utsträckning som säkerheten, kapaciteten

eller utrymmet på flygplatsen kräver det. Vid en jämförelse mellan direktivet och marktjänstlagstiftningen kan konstateras att begreppet säkerhet inte återfinns i någon artikel i direktivet. Begreppet anges emellertid i skälen till direktivet (ingresspunkt 11). Vid jämförelse med den engelska versionen av direktivet framkommer att både *safety* och *security* anges i den engelska medan den svenska endast nämner *säkerhet*. Begreppet *security* brukar på svenska motsvaras av (*luftfarts*)*skydd* medan *safety* motsvaras av *säkerhet*.

Även om säkerhetsbegreppet inte återfinns i någon artikel i direktivet så har det införts i marktjänstlagen. Att då inte även omfatta luftfartsskyddet som är omnämnt i samma skäl i den engelska versionen innebär en inkonsekvens som begränsar syftet med direktivet. Direktivet kom redan 1996 och det var inte förrän i början på 2000-talet som luftfartsskyddet utvecklades till det som det är idag. Därför kan man anta att begreppsförvirring uppstått i samband med översättningen av direktivet, då uppfattningen ofta är att säkerhet är ett fullgott begrepp. Inom luftfarten är det dock stor skillnad på begreppen luftfartsskydd och säkerhet.

Luftfartsskydd handlar om de åtgärder som syftar till att förhindra kriminella och olagliga handlingar riktade mot flyget. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Med olagliga handlingar avses till exempel brottsliga angrepp såsom sabotage, kapningar och gisslantagningar. Säkerhetsskyddet tar höjd för aktuell hotbild och innebär bl.a. att personer som ska ha eget tillträde till flygplatsen registerkontrolleras i enlighet med säkerhetsskyddslagstiftningen. Detta skydd bryts på så sätt ner på individnivå då antalet personer som får tillträde till en flygplats kan begränsas utifrån godkänd registerkontroll. För att beakta luftfartsskyddet i marktjänstlagstiftningen skulle det däremot kunna innebära att leverantörer och egenhanterare påverkas på företagsnivå, dvs deras rättigheter att utöva marktjänsterna begränsas. Många leverantörer av marktjänster eller egenhanterare på en flygplats skulle kunna innebära en stor mängd fordon på flygsidan på en flygplats. En riskbedömning utifrån luftfartsskyddet skulle kunna innebära att man räknar med en ökad risk i och med att ett fordon som används vid utövandet av marktjänster på en flygplats skulle kunna användas vid en olaglig handling. Innan ledningsenheten på en flygplats ansöker om begränsning hos Transportstyrelsen måste en sådan riskanalys finnas och kunna påvisa den ökade risken.

Säkerhet å andra sidan handlar om att minimera riskerna för olyckor. Olyckor skulle kunna uppstå på en flygplats ifall antalet leverantörer och egenhanterare blir för många. Detta problem har däremot starkare koppling till den möjlighet att begränsa marknaden utifrån utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar som redan finns i marktjänstlagen.

För att möjliggöra begränsningar av marknaden för marktjänster med hänsyn till luftfartsskyddet måste detta skäl omnämnas i marktjänstlagen. Att endast ta med luftfartsskyddet som ett skäl i Transportstyrelsens föreskrifter om hur begränsningar ska ske är inte tillräckligt. Därför föreslås att luftfartsskyddet läggs in som ytterligare ett skäl i 7 § till när marknaden för marktjänster kan begränsas.

8.1.2 Relevans, objektivitet, genomblickbarhet och icke-diskriminering

I 7 § marktjänstlagen regleras också att beslut och villkor enligt lagen ska fattas och uppställas utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Dessa begrepp är genomgående förekommande i direktivet och har därför en övergripande betydelse för marktjänstlagen. Vid införlivandet av direktivet valde man därför att ha dessa begrepp i lagens portalparagraf, något som bör kvarstå.

Enligt artikel 16.3 får en avgift tas ut för utnyttjandet av anläggningar om avgiften bestäms på grunder som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. De fyra grundskälen återfinns i 7 § marktjänstlagens och att en avgift får tas anges i 20 §. Däremot anger inte 7 § avgifter specifikt. Detta innebär en viss otydlighet kring om avgiftsfrågor ingår i begreppet villkor och kring införlivandet av bestämmelserna i artikel 16.3.

Om skälen som anges i 7 § inte är kopplade till när avgifter tas ut kan den som beslutar om avgifter fastställa dessa utan att ta hänsyn till bestämmelserna i direktivet vilket påverkar marknaden negativt. Europadomstolen har i en dom angett hur dessa skäl ska tolkas och detta kan sammanfattas på följande sätt:

Mål C-181/06 Lufthansa

Vad gäller relevans och objektivitet måste samband finnas mellan de faktiska kostnaderna och avgiftsbeloppet. Villkoret om genomblickbarhet kan bara anses vara uppfyllt om det tydligt preciseras i nationella bestämmelser vilka tjänster som tillhandhålls och hur avgiften ifråga ska beräknas. Villkoret om icke-diskriminering innebär att både leverantörer och egenhanterare ska erlägga avgiften vid utnyttjande.⁵

För att uppfylla artikel 16.3 i direktivet föreslås ett tillägg i 7 § andra stycket som tydliggör att ersättningar också ska fastställas på skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Artikel 16.3 använder begreppet *avgift*, medan man i marktjänstlagen 20 § tredje stycket sedan tidigare använder begreppet *ersättning*. Ersättning ses som ett samlingsnamn

⁵ Punkt 26-28 i domen.

för olika typer av avgifter och kan t.ex. avse nyttjandeavgifter, hyror och liknande. För att följa den tidigare begreppsanvändningen i lagen föreslås att ordet *ersättning* används i 7 §.

Hur skälen ska uppfyllas, jfr domstolens tolkning ovan, är detaljer som bör framgå av föreskrifter på lägre nivå än lag. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas i förordning eller i myndighetsföreskrifter.

Med förslaget att lägga in ersättningar i 7 § ges kopplingen till att alla åtgärder som följer av bestämmelserna i lagen ska grunda sig på skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Det enda begrepp som inte bokstavligen återges i 7 § är ”fastställandet av tekniska specifikationer” som finns i direktivets artikel 11 och i 15 § marktjänstlagen. Tekniska specifikationer som tas fram är dock att se som en del av de villkor som ska uppfyllas för att en leverantör eller egenhanterare ska kunna få utöva marktjänster på flygplatsen. Villkor är redan omnämnda i 7 § och därmed omfattas begreppet ”tekniska specifikationer” och något tillägg avseende detta behöver inte göras.

8.2 Begränsningar och urval

Transportstyrelsen har tittat på några frågor där jämförelseanalysen påvisat avvikelser i lagen i förhållande till direktivet vad gäller begränsningar och urval. Det första avser det formella fastställandet av begränsningar som beskrivs i artikel 9 i direktivet och det andra avser det ersättningsförfarande som beskrivs i artikel 11.1.e.

8.2.1 Formellt fastställande av begränsningar

Artikel 9 i direktivet anger att beslut om begränsningar som fattats pga. utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar ska fastställas genom ett specifikt gransknings- och godkännandeförfarande hos kommissionen.

Dessa beslut ska minst tre månader före ikraftträdandet anmälas till kommissionen, samt innehålla de skäl som motiverar begränsningen. Senast tre månader före utgången av den beviljade perioden ska ett nytt beslut om undantag fattas och anmälas till kommissionen. Beslut som avser begränsningar av leverantörer får endast förlängas en gång med ytterligare två år genom anmälan till kommissionen.

Ingen del av detta förfarande återfinns i marktjänstlagen. Detta innebär att eventuella beslut om begränsningar inte kommuniceras med och granskas av kommissionen på det sätt som direktivet föreskriver. Ett sådant beslut skulle eventuellt kunna förklaras ogiltigt i en situation där en leverantör eller egenhanterare ifrågasätter det fattade beslutet.

Några beslut om begränsningar enligt 9 och 13 §§ marktjänstlagen har hittills inte fattats av Transportstyrelsen, så någon avvikelse mot direktivet har inte uppstått och det kommer inte heller påverka någon tidigare utsedd leverantör eller egenhanterare. Men för att säkerställa ett korrekt fastställande i enlighet med direktivet föreslås att det detaljerade gransknings- och godkännandeförfarandet införs i föreskrifter.

Eftersom fastställandet är en detaljerad process bör detta framgå av föreskrifter på lägre nivå än lag och föreslås därför införas i 5 § marktjänstförordningen med ett utpekat ansvar för Transportstyrelsen.

Det noteras att det enligt 24 § marktjänstlagen går att överklaga Transportstyrelsens beslut om begränsningar av tillträdet till marknaden. Förfarandet med ett fastställande av kommissionen kan eventuellt komma att påverka ett sådant överklagande. Transportstyrelsens beslut om begränsning bör kunna villkoras med att kommissionen ska fastställa beslutet, dvs att beslutet inte träder ikraft förrän kommissionen godkänt det. Dock måste Transportstyrelsens beslut överklagas av den det berör inom tre veckor från det att denne tagit del av beslutet. Det faktum att kommissionen ska fastställa beslutet bör kunna hanteras av myndigheterna genom en öppen kommunikation om hur fastställandeförfarandet fortlöper.

8.2.2 Nytt urval av leverantör

Jämförelseanalysen visar också att artikel 11.1.e inte införlivats i svensk lagstiftning. Enligt direktivet ska en ersättare väljas ut enligt urvals- och anbuds-förfarandet när en leverantör upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken han valts ut.

Att inte ha med motsvarande bestämmelse i marktjänstlagen skulle på en begränsad marknad med två leverantörer kunna innebära att endast en enda leverantör blir tillgänglig när den andra upphör med sin verksamhet. Detta leder då till att ett faktiskt val mellan leverantörer inte kan göras vilket bryter mot artikel 6 i direktivet. Att inte tillämpa förfarandet med urval av en ny leverantör kan också innebära att en annan leverantör kan utses på ett informellt sätt och därmed får utöva sina tjänster trots att andra leverantörer lämnat anbud i ett tidigare skede. Dessa situationer är inget som gynnar den öppna marknaden.

Nyvals-förfarandet ska tillämpas oavsett hur många leverantörer som valts ut i det första skedet och blir aktuellt först när en leverantör upphör med sin verksamhet före utgången av den beslutade tiden, dvs den tid för då leverantören valts ut.

För att uppfylla artikel 11.1.e i direktivet bör det i 10 §, som handlar om urval av leverantörer, införas ett nytt stycke som motsvarar artikel 11.1.e.

8.3 Kontraktsvillkor och tekniska specifikationer

Bestämmelser om kontraktsvillkor och tekniska specifikationer som uppställs för leverantörer och egenhanterare finns i marktjänstlagen 15 §. När ledningsenheten avser att uppställa sådana villkor och specifikationer ska dessa fastställas efter samråd med användarkommittén på flygplatsen.

Kravet på samråd med användarkommittén av villkor och specifikationer för leverantörer kommer från artikel 11.1.a i direktivet. Dock finns inget krav på samråd vad gäller villkor och specifikationer för egenhanterare. Samrådskravet har genom implementeringen i 15 § fått ett vidare tillämpningsområde än vad direktivet åsyftar.

Av skäl 16 framgår följande:

För att en effektiv och lojal konkurrens skall kunna upprätthållas när antalet tjänsteleverantörer är begränsat krävs det att urvalet av dessa sker på ett genomblickbart och opartiskt sätt. Användarna bör rådfrågas vid denna urvalsprocess eftersom det är de som främst berörs av kvaliteten och priset på de tjänster som de förväntas ta i anspråk.

Även detta tyder på att samrådet med användarkommittén endast är avsett för villkor och specifikationer som ska avse leverantörer som utövar marktjänster till tredje man.

Med anledning av detta föreslås att paragrafen formuleras om och att det framgår att endast villkor och specifikationer som avser leverantörer ska samrådaskommittén.

När flygplatsens ledningsenhet fastställer kontraktsvillkor och tekniska specifikationer för egenhanterare behöver man således inte samråda med användarkommittén. Villkoren ska ändå uppställas utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Om en användare anser att villkoren inte uppfyller kraven 7 § kommer denne kunna använda sig av det tillsynssystem som föreslås inrättas (se avsnitt 8.6).

Kontraktsvillkor och tekniska specifikationer som måste uppfyllas av leverantörer av marktjänster eller av de som önskar utöva egenhantering är något som fastställs av ledningsenheten för att kunna bevilja tillträde till flygplatsen. Swedavia har t.ex. ett s.k. licensieringsavtal med de som utövar marktjänster på sina flygplatser som reglerar bl.a. upplåttna rättigheter, ersättning, safety, security och miljöhänsyn. Kontraktsvillkor och tekniska specifikationer kan därför anses utgöra kriterier som ska uppfyllas för att få utöva marktjänster på en flygplats. Detta oavsett om marknaden är öppen för alla som vill utöva marktjänster eller som Transportstyrelsen beslutat om att begränsa marknaden. Vid en öppen marknad fastställer ledningsenheten

villkoren och specifikationerna och ingår avtal med utövare om att dessa ska följas. Om en begränsning av marknaden blir aktuell kommer tillämpningen se något annorlunda ut. I vissa fall, som följer av bestämmelser i 10 § marktjänstlagen, får ledningsenheten själva besluta om urval av leverantörer. I dessa fall borde en liknande hantering som vid en öppen marknad bli aktuell. Är det däremot Transportstyrelsen som ska besluta om urval av leverantörer kommer Transportstyrelsen behöva få dessa villkor och specifikationer framtagna av ledningsenheten för att veta vilka kriterier en leverantör ska uppfylla för att kunna utöva marktjänster på den aktuella flygplatsen. Att ledningsenheten ska ta fram detta underlag till Transportstyrelsen är detaljer som bör framgå av föreskrifter på lägre nivå än lag. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas i myndighetsföreskrifter. En liknande hantering kommer även bli aktuell i de fall egenhanterare ska väljas då det är Transportstyrelsen som beslutar om urval av dessa enligt 14 §.

8.4 Återkallelse och förbud

I 17 § marktjänstlagen finns möjligheten att återkalla rätten att utöva marktjänster för en leverantör eller egenhanterare som inte längre utnyttjar sin rätt. Likaså kan rätten återkallas för de som saknar nödvändiga tillstånd eller på ett icke ringa sätt åsidosätter regler som syftar till att flygplatsen ska fungera tillfredsställande.

Att första meningen av paragrafen anger att rätten kan återkallas kan dock innebära problem vid tillämpningen. Att återkalla något, i detta fall rätten att utöva marktjänster, kräver att rätten från början har getts till någon. Artikel 14 i direktivet ger medlemsstaterna möjlighet att införa ett godkännandesystem av de som utövar marktjänster. Detta har dock inte införts i marktjänstlagen. Därför kan bestämmelserna i 17 § 1 meningen inte tillämpas i den nuvarande lydelsen.

Om Transportstyrelsen beslutat om en begränsning av marknaden och ett urval av marktjänstutövare har gjorts kan man däremot anse att en rätt givits till dessa. Däremot bedöms inte Transportstyrelsen behöva återkalla denna rätt då detta torde lösa sig på annat sätt, t.ex. genom att utövarna inte längre uppfyller de av ledningsenheten fastställda villkoren och specifikationerna. Det föreskrivna förfarandet innebär en onödig administrativ uppgift för Transportstyrelsen. Redan i propositionen till marktjänstlagen⁶ ifrågasatte Luftfartsverket denna reglering då den ansågs överflödigt så länge det finns klara och tydliga avtal.

Därför föreslås att första meningen i 17 § utgår.

⁶ Prop. 1999/2000:41 s. 46.

Resterande bestämmelser i paragrafen bedöms däremot behövas framöver. Om en leverantör eller egenantere bryter mot bestämmelser som syftar till att flygplatsen ska fungera tillfredsställande ska denne enligt artikel 15 i direktivet kunna förbjudas att utöva marktjänster. Bestämmelsen har införts i 17 § 2 meningen marktjänstlagen men har liksom första meningen kommit till att formuleras så att rätten att utöva marktjänster kan återkallas. Som beskrivits ovan ges inte någon rätt till att utöva marktjänsterna utöver de fall där ett urval görs efter en begränsning. Möjligheten att förbjuda någon enligt artikel 15 kräver inte att ett urval gjorts utan ska kunna tillämpas även i fall där begränsning inte gjorts. En leverantör eller egenantere som bryter mot bestämmelser som syftar till att flygplatsen ska fungera tillfredsställande ska kunna förbjudas att utöva marktjänsterna. Begreppet *återkalla* i andra meningen 17 § bör därför bytas ut mot *förbjuda* för att på så sätt tydliggöra att det inte finns något krav på urval i dessa fall utan endast grundar sig på att flygplatsen ska fungera tillfredsställande. Samma bedömning görs ifall en leverantör eller egenantere saknar nödvändiga tillstånd. I samband med utbyte av ordet *återkalla* till *förbjuda* föreslås också en språklig justering av 17 § 1 st.

Som en följd av förslaget till 17 § 1 st behöver andra stycket justeras på motsvarande sätt så att det anges att ledningsenheten ansöker om *förbud* enligt första stycket.

Ett ärende om förbud kan utöver en ansökan från ledningsenheten även initieras av Transportstyrelsen vid sin tillsynsverksamhet över att bestämmelserna i lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen efterlevs.

8.5 Ersättning för utnyttjande av anläggningar

8.5.1 Innehav

Ersättning för utnyttjande av anläggningar får enligt 20 § 3 st marktjänstlagen tas ut, vilket motsvarar artikel 16.3 i direktivet. I direktivet anges att när tillträdet till anläggningar är förenat med att en avgift tas ut ska avgiften bestämmas på grunder som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Direktivet nämner inget om vem som får ta ut avgiften medan det i marktjänstlagen anges att det är den som innehar anläggningarna som får ta ut denna ersättning.

Innehav av anläggningar kan grunda sig på olika sätt. En flygplats kan själv ha införskaffat anläggningar som används vid utövandet av marktjänster. Men någon annan kan också ha införskaffat dessa anläggningar som finns på flygplatsen. Det kan också finnas fall där bolag, leverantör eller egenantere genom avtal med flygplatsen kommit överens om drift av anläggningarna. Med innehav av anläggningar avses bl.a. juridisk rådighet över anläggningar,

faktiskt förfogande över anläggningar samt innehav och tillhandahållande genom avtal eller på andra grunder. Oavsett vem som tillhandahåller anläggningarna och på vilken grund dessa tillhandahålls ska bestämmelserna om ersättning för utnyttjandet, och grunderna för ersättningen, tillämpas av denne.

Därför föreslås ett förtydligande i 20 § tredje stycket med att alla tillhandahållanden, oaktat grund, faller inom bestämmelsens tillämplighet. Det innebär att det inte endast blir ledningsenheten på en flygplats som omfattas av bestämmelserna utan alla som tillhandahåller anläggningar, vilket kan vara statliga bolag, kommunala bolag, de som ingått avtal om drift av anläggningar med flygplatsen etc. I annat fall möjliggörs ett kringgående av direktivets syfte och lagens bestämmelser.

8.5.2 Ersättning

I det fall som initierade EU Piloten togs en ersättning ut för att pröva huruvida flygbolaget som ville utöva egenhantering skulle kunna få tillträde till anläggningarna. Detta ansågs av kommissionen vara en slags prövningsavgift och alltså inte en ersättning för utnyttjandet av anläggningarna. En sådan ersättning är inte förenlig med direktivet.

Europadomstolen har fastslagit detta i en dom som kan sammanfattas på följande sätt:

Mål C-363/01 Lufthansa

Det är inte tillåtet att ledningsenheten vid en flygplats begär att en leverantör av marktjänster, eller en användare som tillämpar egenhantering, för att få tillträde till marknaden för marktjänster vid flygplatsen ska betala en tillträdesavgift som motprestation för att vinstdrivande verksamhet möjliggörs, utöver den avgift som dom betalar för att få tillgång till flygplatsens anläggningar. Ledningsenheten har däremot rätt att ta ut en avgift för nyttjande av flygplatsens anläggningar, som kan bestämmas med beaktande av att ledningsenheten har ett vinstintresse. Denna avgift ska fastställas i enlighet med de kriterier som anges i artikel 16.3 i direktivet.⁷

För att en liknande situation som den i EU Piloten inte ska uppstå igen föreslås att bestämmelsen i 20 § 3 st förtydligas med att det *endast* är ersättningar för utnyttjandet av anläggningar som får tas ut.

Ordet *en* föreslås också tas bort från paragrafen då ordet kan läsas som ett räkneord och därmed föranleda syftningsfel.

⁷ Punkt 63 i domen.

8.6 Tillsyn

8.6.1 Ett tillsynssystem införs

Kommissionen har i sitt formella yttrande ansett att vissa bestämmelser i direktivet inte tillämpats korrekt i Sverige. Detta innebär att leverantörer och egenhanterare inte kan utöva sina marktjänster på ett korrekt sätt. Det är t.ex. inte tydligt att avgifter som tas ut för utnyttjande av anläggningar är fastställda på grunder som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. Därför föreslås att ett tillsynssystem inrättas så att bestämmelsernas efterlevnad kan garanteras. Med ett sådant system kan en tillsynsmyndighet dels meddela föreskrifter om bl.a. grunderna för avgifternas beräkning, dels kontrollera att bestämmelserna följs och dessutom vidta åtgärder mot den som ändå inte följer dem.

Transportstyrelsen har idag liknande tillsynsuppgifter för områden inom såsom järnvägs- och fartygsäkerhetsområdet. Transportstyrelsen föreslås utses till tillsynsmyndighet för hela marktjänstlagen då viss tillsyn av separat bokföring enligt 18 och 19 §§ redan åligger myndigheten.

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av marktjänstlagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Vid denna tillsyn ska Transportstyrelsen kunna begära att få upplysningar och ta del av sådana handlingar som tillsynen gäller. En aktör (ledningsenhet eller marktjänstutövare) ska vid tillsynen bistå Transportstyrelsen med dessa uppgifter. Transportstyrelsen ska också kunna begära att få tillträde till flygplatsen, lokaler och anläggningar som tillsynen gäller. Detta förfarande finns inom andra tillsynsområden t.ex. i järnvägslagen (2004:519) och är ett förfarande som Transportstyrelsen är välbekant med.

Föremål för Transportstyrelsens tillsyn kommer både flygplatsens ledningsenhet, leverantörer av marktjänster och den som innehar *eller på andra grunder tillhandahåller* anläggningar som används av marktjänstutövare att vara, d.v.s. alla som har att efterleva något av marktjänstregelverkets bestämmelser. En genomgång av de bestämmelser vars efterlevnad som Transportstyrelsen kan utöva tillsyn över görs i följande avsnitt.

8.6.2 Vad omfattas av tillsynen

Vid en genomgång av marktjänstlagen (inklusive de förslag som följer av denna utredning) framkommer att följande bestämmelser i lagen kommer att omfattas av Transportstyrelsens tillsyn.

5 § Användarkommitté

Transportstyrelsens tillsyn ska säkerställa att det finns en användarkommitté på de flygplatser som omfattas av lagen, d.v.s. alla flygplatser som är öppna för kommersiell trafik (idag ett 40-tal). Tillsynen ska också omfatta sammansättningen av kommittén och rätten att få ingå i den.

6 § Tjänster till tredje man och egenhantering – omfattning

I enlighet med tröskelvärdena i 6 § kommer Transportstyrelsens tillsyn att vara uppdelad på vissa flygplatser beroende på vilka marktjänster som tillhandhålls/utövas, kopplat till årstrafiken på flygplatsen.

Bestämmelserna om marktjänster till tredje man ska tillämpas på flygplatser med en årstrafik som är större än eller lika med två miljoner passagerarrörelser eller 50 000 ton gods. De fem flygplatser som för närvarande överstiger dessa tröskelvärden är; Arlanda Airport, Landvetter Airport, Bromma Airport, Malmö Airport och Stockholm Skavsta Airport.

Bestämmelserna om egenhantering av bagagehantering, ramptjänster, påfyllning av bränsle och olja samt 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) tillämpas på flygplatser med en årstrafik som är större än eller lika med en miljon passagerarrörelser eller 25 000 ton gods. De flygplatser som överstiger dessa tröskelvärden är utöver de fem som nämndes i stycket ovan även Luleå Airport och Umeå Airport.

Bestämmelserna om egenhantering av andra marktjänster ska tillämpas på alla flygplatser som står öppna för kommersiell trafik, d.v.s. ett 40-tal.

Se bilaga 2 för en sammanställning av samtliga flygplatser och den uppdelning som görs i 6 §.

7§ Portalparagrafen

Transportstyrelsen kan genom tillsyn säkerställa att marknaden för marktjänster är fri.

Tillsynen kan också säkerställa att beslut, villkor och ersättningar fattats utifrån skälen som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Denna bestämmelse ska tillämpas av alla kommersiella flygplatser, d.v.s. ett 40-tal.

10§ Urval av leverantörer

När ledningsenheten gör urval av leverantörer kan Transportstyrelsens tillsyn säkerställa att detta görs utifrån bestämmelserna i 10 §. Där anges att urval

görs efter en anbudsinfordran som offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning. Urvalet får avse högst sju år. Tillsynen kan också avse de fall en leverantör av markttjänster upphört med sin verksamhet före utgången av den beslutade tiden och att en ersättare väljs ut enligt det fastställda förfarandet. Ledningsenhetens informationsplikt kan också komma att vara föremål för tillsyn.

Denna bestämmelse ska tillämpas av de fem flygplatser som överstiger tröskelvärdena i 6 § för leverantörer, d.v.s. Arlanda Airport, Landvetter Airport, Bromma Airport, Malmö Airport och Stockholm Skavsta Airport.

11 § Ledningsenheten tillhandahåller markttjänster

Transportstyrelsens tillsyn kan säkerställa att villkoren i 11 § är uppfyllda i de fall flygplatsens ledningsenhet själva (eller ett företag som de direkt eller indirekt kontrollerar eller kontrolleras av) tillhandahåller markttjänster då Transportstyrelsen beslutat om en begränsning av leverantörer. Ledningsenheten har i dessa fall en informationsplikt som också kan omfattas av Transportstyrelsens tillsyn.

Denna bestämmelse ska tillämpas av de fem flygplatser som överstiger tröskelvärdena i 6 § för leverantörer, d.v.s. Arlanda Airport, Landvetter Airport, Bromma Airport, Malmö Airport och Stockholm Skavsta Airport.

15 § Kontraktsvillkor och tekniska specifikationer

Det åligger ledningsenheten att fastställa kontraktsvillkor och tekniska specifikationer i särskilda beslut. Detta samt skälen för dessa, enligt 7 §, kan Transportstyrelsen granska i sin tillsyn. Även det formella kravet på samråd med användarkommittén vad gäller villkor och specifikationer för leverantörer kan kontrolleras.

Denna bestämmelse ska tillämpas av alla kommersiella flygplatser, d.v.s. ett 40-tal.

18 och 19 §§ Bokföring

Transportstyrelsen har redan idag ett utpekat granskningsansvar för att ledningsenheter och leverantörer har en strikt uppdelning i sin bokföring vad gäller verksamhet som är knuten till tillhandahållandet av dessa tjänster och övrig verksamhet. En flygplats får inte subventionera sin markttjänstverksamhet med inkomster från andra områden.

Årligen ska ett intyg skickas till Transportstyrelsen av den som reviderar företaget som visar på att en strikt uppdelning har gjorts i bokföringen.

Denna bestämmelse ska tillämpas av alla kommersiella flygplatser, d.v.s. ett 40-tal, samt av alla leverantörer av markttjänster till tredje man, vilket är drygt 100 stycken.

20 § Tillträde till anläggningar

Transportstyrelsen kan utöva tillsyn över att leverantörer av markttjänster och användare som utövar egenhantering ges tillträde till anläggningar i sådan omfattning och på sådant sätt som är nödvändigt för att de skall kunna tillhandahålla tjänster till tredje man eller utöva egenhantering.

Transportstyrelsen kan också granska ifall villkoren för jämkningar eller omfördelningar av utrymmen och liknande är uppfyllda.

Tillsyn kan också avse ersättningar som tas ut för utnyttjandet av anläggningar.

Denna bestämmelse ska tillämpas av alla kommersiella flygplatser, d.v.s. ett 40-tal, samt den som innehar eller på andra grunder tillhandhåller anläggningar som används av leverantörer eller egenhanterare.

21 § Centraliserade anläggningar

Transportstyrelsens granskning avser ifall ledningsenheten fattat formellt beslut om centraliserade anläggningar utifrån giltiga skäl enligt 7 och 21 §.

Denna bestämmelse ska tillämpas av alla kommersiella flygplatser, d.v.s. ett 40-tal.

22 § Samråd

Att ledningsenheten minst en gång om året samråder med användarkommittén och företag som tillhandahåller markttjänster kan säkerställas genom Transportstyrelsens tillsyn. Även vad det samråds om kan granskas.

Denna bestämmelse ska tillämpas av alla kommersiella flygplatser, d.v.s. ett 40-tal.

8.6.3 Föreläggande och vite

För att tillsynsverksamheten ska vara effektiv krävs att Transportstyrelsen har möjlighet att sätta in verkningsfulla åtgärder för att upprätthålla efterlevnaden av lagen.

Tillsynsförfarandet enligt andra regelverk är i många fall knutet till granskningen efter det att tillstånd har beviljats, certifikat utfärdats eller liknande och kan då innebära en uppföljning av att villkoren för tillståndet fortfarande är uppfyllda.

När det gäller marktjänstlagen utfärdar Transportstyrelsen inte något tillstånd, vare sig till ledningsenheten, till leverantörer eller till egenhanterare. Det innebär att granskningen inte kan knytas till uppföljning av ett tillstånd, utan att den istället kommer att kopplas till tillsyn över att de aktuella bestämmelserna efterlevs.

Ett ärende kan initieras av Transportstyrelsen via det löpandet tillsynsarbetet eller via någon extern part. Vid intern initiering kan t.ex. tillsynen utföras på respektive flygplats utifrån t.ex. en tidplan som Transportstyrelsen tagit fram. Extern initiering kan ske av t.ex. en leverantör av marktjänster som anser att en ledningsenhet bryter mot bestämmelser i lagen och därför kontaktar Transportstyrelsen

För att ge Transportstyrelsen möjlighet att effektivt kunna utöva sin tillsyn bör myndigheten ha rätt att vidta vissa åtgärder om det som föreskrivs inte efterlevs. Det föreslås därför att marktjänstlagen kompletteras med en bestämmelse som ger Transportstyrelsen rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs för tillsynen och för att lag eller de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas.

För att föreläggandet ska vara verkningsfullt bör det vara kopplat till någon form av ekonomisk sanktion. Vite ger ett ekonomiskt incitament att följa det som föreskrivs. Det föreslås därför att Transportstyrelsen ska få möjlighet att förena förelägganden och förbud med vite. Vitet ska kunna dömas ut om den som har fått föreläggandet inte vidtar de åtgärder som föreskrivits i föreläggandet. Av föreläggandet ska tydligt framgå på vilket sätt och inom vilken tid parten ska agera för att följa föreläggandet och undvika eventuell vitessanktion.

Allmänna bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten. Utdömda viten tillfaller staten (se prop. 1984/85:96 s. 20).

Transportstyrelsens beslut i frågor om föreläggande och förbud bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd bör krävas vid överklagan till kammarrätten. Se avsnitt 8.8.

8.7 Bemyndiganden

8.7.1 Allmänt bemyndigande

Transportstyrelsen föreslås bl.a. få ett utökat tillsynsansvar som beskrivs i avsnitt 8.6. Detaljerade föreskrifter om t.ex. regelefterlevnad, tillsyn och ärendehantering kan behöva meddelas. Sådana föreskrifter bör dock inte finnas på lagnivå.

Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas i myndighetsföreskrifter. Ett

bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen föreslås därför införas i en ny paragraf, 26 §. I marktjänstförordningen, 6 §, föreslås därefter Transportstyrelsen utpekas som den myndighet som får meddela dessa föreskrifter.

För att tydliggöra vilka områden som omfattas av bemyndigandet bör följande delar anges i paragrafen:

1. *Flygplatsens användarkommitté ,*
2. *tillträdet till marknaden,*
3. *de beslut, villkor och ersättningar som anges i 7 § andra stycket,*
4. *begränsningar av marknaden samt urval av leverantörer av marktjänster till tredje man och användare som utövar egenhantering,*
5. *tillstånd,*
6. *förbud,*
7. *bokföring,*
8. *tillträde till anläggningar,*
9. *jämknings- och omfördelningar av utrymmen och liknande,*
10. *ersättningar för utnyttjande av anläggningar,*
11. *centraliserade anläggningar,*
12. *samråd med användarkommittén, och*
13. *tillsyn.*

Bemyndigandet till Transportstyrelsen är nödvändigt för att kunna ta fram kompletterande föreskrifter för marktjänsterna. Det behövs t.ex. för att säkerställa de övergripande principerna om objektivitet, relevans, genomblickbarhet och icke-diskriminering. Även grunderna för hur avgifter för utnyttjande av anläggningar beräknas kommer behöva regleras ytterligare. Dessa exempel grundar sig på kommissionens ställningstagande vad gäller EU Piloten men med beaktande av Transportstyrelsens nu föreslagna utökade tillsynsansvar kan det finnas behov av ytterligare föreskrifter på flera områden inom marktjänstlagen som idag är svåra att förutsäga. Därför föreslås ett relativt långtgående mandat till Transportstyrelsen i marktjänstlagen, 26 §, och marktjänstförordningen, 6 §.

Transportstyrelsen har redan idag ett visst ansvar vad gäller ärendehantering samt tillsynsansvar enligt marktjänstlagen och att lägga det nu föreslagna bemyndigandet på en annan myndighet framstår därför inte som något lämpligt alternativ.

8.7.2 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet

I prop. 2010/11:30⁸ görs bedömningen att Transportstyrelsens verksamhet som avser ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning i huvudsak bör finansieras med avgifter.

Tillsyn

Tillsyn utövas för att säkerställa att reglerna i marktjänstlagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen efterlevs. Som beskrivits i avsnitt 8.6 föreslås Transportstyrelsen få ett utökat tillsynsansvar av marktjänstlagen som totalt kommer att omfatta bestämmelserna i 5-7, 10, 11, 15, 18-22 §§.

Tillsyn som Transportstyrelsen utövar kan initieras antingen via det löpandet tillsynsarbetet eller via någon extern part. Vid intern initiering kan t.ex. tillsynen utföras på respektive flygplats utifrån en riskbaserad tidplan som Transportstyrelsen tagit fram. Extern initiering kan ske av t.ex. en leverantör av marktjänster som anser att en ledningsenhet bryter mot bestämmelser i lagen och därför kontaktar Transportstyrelsen.

För att finansiera Transportstyrelsens tillsyn i enlighet med prop. 2010/11:30 bör Transportstyrelsen ges möjlighet att ta ut en avgift för den tillsyn som behövs över att bestämmelserna i marktjänstlagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen efterlevs.

De bestämmelser i marktjänstlagen, som nämnts ovan, och som kommer omfattas av tillsynen riktar sig mot flygplatsernas ledningsenheter. Bestämmelserna i 18 och 19 §§ (om redovisning) gäller även leverantörer av marktjänster och de i 20 § (om avgifter för anläggningar) de som innehar eller på andra grunder tillhandahåller anläggningar som används av marktjänstutövare.

Vilka avgifter som ska tas ut och storleken på dessa är detaljerade och bör därför framgå av föreskrifter på lägre nivå än lag. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas i myndighetsföreskrifter. Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt marktjänstlagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen föreslås därför i en ny paragraf, 27 §. I marktjänstförordningen, 7§, föreslås därefter Transportstyrelsen utpekas som den myndighet som får meddela dessa föreskrifter.

Ärendehandläggning

Begreppet "ärendehandläggning" är ett samlingsbegrepp för viss verksamhet som utövas inom Transportstyrelsen. Det handlar om prövningar av t.ex. godkännanden, behörighetsbevis, licenser, certifikat, dispenser eller andra

⁸ Regeringens proposition 2010/11:30, Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet.

särskilda rättigheter som meddelas företag och individer inom transportsektorerna. Ärendena kan initieras av såväl sökanden genom anmälan som av myndigheten själv.

Ärendehandläggning enligt lag om marktjänster är redan idag ålagd Transportstyrelsen och omfattar; begränsningar av marknader i enlighet med 8 eller 9 §§, urval av leverantörer enligt 10 §, begränsningar av marknaden i enlighet 12 och 13 §§, urval av egenhanterare enligt 14 § samt förbud enligt 17 §.

Ärenden om begränsningar och förbud initieras av ledningsenheterna då dessa finner behov av begränsningar på flygplatserna. Urval enligt 10 § är en följd av det beslut som fattats enligt 8 eller 9 §§ och hanteras av Transportstyrelsen ex officio.

De som kommer att beröras av denna avgift är som beskrivits ovan ledningsenheten vid en eventuell ansökan om begränsning eller förbud. Hur utrymmen, kapacitet, säkerhet och luftfartsskydd kommer påverka möjligheterna till att ha en öppen marknad för marktjänster eller inte är svårt att förutsäga. Men med tanke på att inga begränsningar hittills har beslutats av Transportstyrelsen så kan man anta att det inte blir en stor mängd ärenden. Att förbjuda någon att utöva marktjänster blir en ny hantering hos Transportstyrelsen. Med hänsyn till att de flesta befintliga avtal mellan ledningsenhet och marktjänstutövare innehåller tydliga regler (se avsnitt 8.4) förutses denna fråga mer sällan komma att aktualiseras.

För att finansiera Transportstyrelsens ärendehandläggning i enlighet med prop. 2010/11:30 bör Transportstyrelsen ges möjlighet att ta ut en avgift för handläggningen av de ärenden som följer av marktjänstlagen.

I marktjänstlagen 27 § föreslås ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter för avgifter för ärendehantering. I marktjänstförordningen, 7 §, föreslås därefter Transportstyrelsen utpekad som den myndighet som får meddela dessa föreskrifter.

8.7.3 Utpekandet av Transportstyrelsen i lag och förordning

Det konstateras att formuleringen av Transportstyrelsens tillsynsansvar och föreskriftsbemyndigande görs på olika sätt i marktjänstlagen. Vad gäller tillsyn av separat bokföring utpekad Transportstyrelsen redan idag i marktjänstlagen som tillsynsmyndighet. För att få en enhetlighet vad gäller tillsynsbestämmelserna, och som beskrivits ovan i avsnitt 8.6, anges därför Transportstyrelsen som ansvarig för det nya tillsynssystemet i lagen. Man kan dock inte peka ut en förvaltningsmyndighet i lagen som behörig att meddela föreskrifter utan bemyndigandet måste gå via regeringen. Därför anges det i

markttjänstlagen att det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som får meddela föreskrifter och därefter utpekas Transportstyrelsen som behörig myndighet i markttjänstförordningen.

8.8 Överklagande

Då det tillkommit bestämmelser om tillsyn och bemyndiganden behöver ordningsföljden på paragraferna justeras så att den som avser överklaganden återfinns sist i lagen. Nuvarande 24 § föreslås därför bli 28 §.

I markttjänstlagen 24 § finns särskilda bestämmelser om överklaganden. I denna sägs att beslut enligt 4 § får överklagas. Denna paragraf upphävdes genom lag 2004:1095, men hänvisningen till den i 24 § blev kvar troligtvis p.g.a. förbiseende. Hänvisningen föreslås därför nu tas bort.

Enligt artikel 21 i direktivet ska varje part som kan bevisa sitt legitima intresse kunna föra talan mot vissa beslut eller enskilda åtgärder som tillkommit genom vissa bestämmelser i direktivet. Flertalet av dessa är sedan tidigare införda i markttjänstlagen. Det finns dock ingen hänvisning om hur man för talan mot sådana beslut eller enskilda åtgärder som tillkommit genom det samrådsförfarande som minst en gång om året ska ske mellan ledningsenheten, användarkommittén och de företag som tillhandhåller markttjänster. Då direktivet anger att överklagningsmöjligheter ska finnas för beslut eller enskilda åtgärder bör det i 28 § läggas till att beslut som fattas inom ramen för ett samrådsförfarande enligt 22 § kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Överklagandet av dessa beslut bör ske till allmän förvaltningsdomstol, liksom för övriga ärenden som lagen avser. Enligt artikel 21 i direktivet kan ett överklagande prövas av någon annan än nationell domstol. I sådana fall får talan föras inför en annan statlig myndighet än den berörda flygplatsens ledningsenhet och som, vid behov, ska vara fristående från den statliga myndighet som kontrollerar flygplatsens ledningsenhet. Någon bedömning om t.ex. Transportstyrelsen skulle kunna vara en sådan myndighet som prövar ett överklagande har inte gjorts då det skulle innebära ett avsteg från instansordningen vad gäller övriga ärenden.

Eftersom artikel 21 specifikt anger beslut eller enskilda åtgärder i samband med samrådet kan tanken knappast ha varit att ett uteblivet samrådsförande i sig måste kunna prövas i domstol. Ett sådant förfarande ter sig främmande för den svenska rättstraditionen och det framstår också som oklart vad en sådan prövning skulle leda fram till. Om ledningsenheten bryter mot den föreskrivna skyldigheten om samrådsförande i 22 § är detta lämpligen en fråga som istället bör hanteras inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn.

För att säkerställa att bestämmelserna i markttjänstlagen efterlevs föreslås att Transportstyrelsen ges möjlighet att besluta om förelägganden och förbud och att dessa får förenas med vite, se avsnitt 6.6.3. Även dessa beslut ska kunna

överklagas och varför dessa beslut enligt 25 § ska läggas in i paragrafen om överklaganden. Även i dessa fall görs överklagandet till allmän förvaltningsdomstol.

9 Konsekvensbedömning

9.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

Det har i samband med EU Piloten och kommissionens formella underrättelse uppmärksammats att rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster inte tillämpats korrekt i Sverige. Med direktivets bestämmelser om en gemensam luftfartspolitik vill man förverkliga den inre marknaden och avveckla inskränkningar i friheten att tillhandhålla tjänster inom gemenskapen. Man ser också att driftskostnader för flygbolagen kan minska och att användarna får bättre service. För leverantörer av marktjänster och de som vill utöva egenhantering på en flygplats ska marknaden i huvudsak vara fri.

Avsaknaden av i förväg tydligt fastställda villkor för tillträde för alla potentiella egenhanterare eller tjänsteleverantörer innebär att dessa villkor inte är genomblickbara och kan inte heller garanteras vara relevanta, objektiva och icke-diskriminerande. Detta bryter mot direktivet artikel 16.1.

Trots nationella bestämmelser om att en ersättning endast får tas ut för utnyttjandet av anläggningar har en part som tillhandahåller dessa anläggningar krävt ytterligare ersättning av leverantör av marktjänster för att utreda ett eventuellt tillträde. Denna ersättning är inte förenlig med direktivet artikel 16.3.

Då Sverige inte säkerställt att bestämmelserna i artikel 16.1 och 16.3 tillämpats korrekt tillämpas inte heller artikel 7.1 på ett korrekt sätt. Någon tillsynsfunktion finns inte enligt marktjänstlagen, ej heller enligt direktivet. Men för att säkerställa att bestämmelserna efterlevs på korrekt sätt bör en sådan funktion finnas som kan hantera eventuella avvikelser och på så sätt tillvarata de intressen som finns för en fri marknad för marktjänster.

I samband med denna utredning har en jämförelse gjorts av bestämmelserna i direktivet i förhållande till marktjänstlagen. Jämförelsen påvisar en viss diskrepans mellan direktivet och lagen. Vissa delar av direktivet innehåller rättsregler som bedöms vara nödvändiga att införliva genom lagstiftning för att direktivet ska anses vara fullt ut implementerat. Jämförelsen har även omfattat en språklig översyn där det konstaterats en viss begreppsskillnad, som kan vara förvirrande.

9.2 Vad ska uppnås?

Ändringar i marktjänstlagen och marktjänstförordningen föreslås för att Sverige ska leva upp till direktivets krav och på ett korrekt sätt implementera och tillämpa bestämmelserna.

Förslagen är tänkta att leda till att Sverige bättre uppfyller sina internationella åtaganden. Genom att föra in en möjlighet för Transportstyrelsen att besluta om sanktioner i form av förelägganden och förbud som kan förenas med vite förstärks myndighetens möjligheter att verka för en bättre efterlevnad av bestämmelserna och därigenom också verka för att syftet med direktivet och lagen uppfylls.

9.3 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?

Om de föreslagna ändringarna som grundar sig i EU Piloten inte genomförs kommer kommissionen fortsättningsvis att anse att Sverige inte har tillämpat direktivet korrekt. Kommissionen kan då gå vidare med ett motiverat yttrande, dvs en formell uppmaning att följa lagstiftningen. Om det därefter fortfarande kvarstår brister kan kommissionen överlämna ärendet till EU-domstolen som i sin tur prövar ärendet och även kan utdöma böter mot Sverige.

Utöver den ovan nämnda överträdelseprocessen kvarstår riskerna för att direktivet inte tillämpas på det sätt som var tänkt och Sverige uppfyller således inte sina internationella åtaganden. Det som påtalats i EU Piloten är att villkor som ställs upp för tillträde till marknaden inte är genomblickbara och inte heller kan garanteras vara relevanta, objektiva och icke-diskriminerande, ytterligare ersättningar utöver de för utnyttjandet av anläggningar kan tas ut och tillträdet till marknaden är inte fritt.

Risk finns också för att företag som tillhandahåller anläggningar som utnyttjas av marktjänstutövare faller utanför lagens tillämpningsområde och därmed inte följer bestämmelserna i lagen.

9.4 Vilka möjliga lösningar finns?

9.4.1 Alternativ som inte innebär reglering

I propositionen 1999/2000:41 till marktjänstlagen fastslogs att reglerna rör ekonomiska förhållanden för enskild och gör att direktivet, med hänvisning till 8 kap. 2 § regeringsformen, huvudsakligen måste genomföras i lagform.⁹ Denna bedömning står sig fortfarande och det mesta som föreslås behöver införas i marktjänstlagen.

Då förslagen innebär ett införlivande av bestämmelser från direktivet och föreskrifter som säkerställer bestämmelsernas efterlevnad har några alternativ till en reglering inte bedömts vara möjliga.

⁹ Se prop. 1999/2000:41 s 29. Referensen då var till 8 kap 3 § i regeringsformen.

9.4.2 Regleringsalternativ

Om man inte inför möjligheten att begränsa en marknad med hänsyn till luftfartsskyddet i 7 § kan detta göras i myndighetsföreskrifter. Detta stämmer dock inte överens med den tidigare gjorda bedömningen om att direktivet i huvudsak ska genomföras i lagform då bestämmelserna avser regler om ekonomiska förhållanden för enskild.

Ett alternativ till den föreslagna förändringen i 10 §, angående tillsättning av leverantör som ska ersätta den först utvalda leverantören enligt ett särskild förfarande, kan vara att välja ersättare genom en annan förutbestämd process, eller ingen process alls. Dessa alternativ är dock inte förenliga med direktivet.

Att behålla samrådsprocessen gällande villkor och specifikationer för egenhanterare, vilket regleras i 15 §, är inte i enlighet med direktivet.

Istället för att justera 17 § till att avse ett förbud skulle marktjänstlagen kunna kompletteras med ett godkännandeförfarande av leverantörer och egenhanterare. Möjligheten för detta finns enligt marktjänstdirektivet artikel 14.1, men vid införlivandet av direktivet valde man att inte införa denna. Att införa det nu har inte setts som något rimligt alternativ.

Ett alternativ till att utvidga omfattningen av 20 § till att avse alla som oavsett grund tillhandahåller anläggningar är att endast omfatta de som genom avtal tillhandhåller dessa. Det skulle dock kunna innebära att inte alla som faktiskt tillhandhåller anläggningarna omfattas av bestämmelserna och därmed uppfylls inte bestämmelserna i direktivet.

Istället för att utse Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet i marktjänstlagen 24 § skulle någon annan myndighet kunna utses som tillsynsmyndighet. Dessutom skulle riksdagen genom marktjänstlagen kunna överlämna till regeringen att besluta om vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet i marktjänstförordningen. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen redan idag har ett visst ansvar vad gäller ärendehantering och tillsyn enligt marktjänstlagen framstår det inte som ändamålsenligt att lägga sådana uppgifter på någon annan myndighet.

Ett alternativ till att införa vitesmöjligheter i 25 § är att ge Transportstyrelsen möjlighet att utfärda en sanktionsavgift. Då överträdelser inom luftfartsområdet oftast regleras med förelägganden/förbud med vite så vore det ett avsteg från övrig lagstiftning att införa sanktionsavgifter på marktjänstområdet.

Istället för att ge Transportstyrelsen föreskriftsbemyndigande i marktjänstlagen 26 och 27 §§ och marktjänstförordningen 6 och 7 §§ skulle någon annan myndighet kunna utse som föreskrivande myndighet. Som tidigare konstaterats har Transportstyrelsen redan uppgifter enligt den

befintliga marktjänstlagen och det framstår därför som mindre lämpligt att lägga dessa uppgifter på någon annan myndighet. Ytterligare regleringsalternativ vad gäller bemyndigandena i 26 och 27 §§ är att inte specificera samtliga områden utan att bara ge ett generellt mandat att föreskriva ytterligare om marktjänster och avgifter.

Gällande möjligheten i 28 § att överklaga beslut fattade inom ramen för samrådsförfarandet hade ett regleringsalternativ kunna varit att peka ut Transportstyrelsens som överklagningsinstans. Detta hade däremot inte gått vad gäller de beslut som Transportstyrelsen själva beslutar och stämmer heller inte överens med befintlig reglering i marktjänstlagen där allmän förvaltningsdomstol pekas ut som överklagningsinstans.

9.5 Samhällsekonomisk analys

9.5.1 Företag

Det finns ett 40-tal flygplatser i Sverige och samtliga kommer att beröras av det förändrade regelverket, men i olika avseenden.

Företag som innehar någon form av tillstånd på luftfartsområdet följer de bestämmelser som gäller för den verksamhet som tillståndet avser. För dessa företag kommer inga direkta konsekvenser att uppstå. De företag som inte följer bestämmelserna kan komma att drabbas av kostnader. Ur generellt hänseende bör en konsekvens av t.ex. ökade sanktionsmöjligheter vara att fler företag blir angelägna av att följa bestämmelser för att inte riskera att drabbas av sanktioner.

Ledningsenheten på flygplatserna

Flygplatserna ägs och drivs av olika aktörer. Swedavia som är ett statligt bolag driver 10 flygplatser (varav två används både för civil och militär trafik). Tre flygplatser är privatägda och 29 stycken kommunägda. Av de privata flygplatserna är två av dessa helt eller delvis ägda av kommuner. Endast en är helt privatägd. Av de kommunägda flygplatserna drivs verksamheten direkt av kommunen på fem flygplatser medan övriga 24 drivs som aktiebolag med kommunen/kommuner som majoritetsägare.

Ledningsenheterna på flygplatser och deras hantering av leverantörer av marktjänster och egenhanterare på flygplatser kommer att beröras av förslaget. På vilket sätt de påverkas kan dock variera, beroende av hur många aktörer som finns representerade på respektive flygplats och hur marknadstillträdet till flygplatsen är ordnat. I de fall där ledningsenheten inte fastställer beslut på grunder som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kan administrativa kostnader uppstå för att uppfylla kraven. Likväl uppkommer administrativa kostnader för att hantera ett nytt upphandlingsförfarande om en marktjänstleverantör upphör med sin

verksamhet på en flygplats vars marknad är begränsad. Däremot minskas eventuell administrativ börda för ledningsenhet och användarkommittén genom att kravet på samråd av villkor och tekniska specifikationer för egenhanterare tas bort. Ledningsenheten behöver således inte skicka ut material innan samrådet och användarkommittén behöver t.ex. inte läsa in sig på utskickat underlag. Ifall ett överklagande sker av samråd med användarkommittén kan detta medföra kostnader för ledningsenheten.

Etablering av ett tillsynssystem för Transportstyrelsen kommer att innebära ökade kostnader för flygplatserna. Nivån på kostnaden är dock inte utredd, utan kommer att undersökas i samband med att föreskriftsarbetet hos Transportstyrelsen inleds. Vidare kan kostnader uppkomma om flygplatsens ledningsenhet får erlægga vite på grund av att bestämmelser inte efterlevs. Transportstyrelsens bemyndigande om att ta ut avgifter kommer vidare att påverka ledningsenheten genom att ärenden som t.ex. handlar om begränsning av en marknad kommer bli förenade med en avgift.

Därtill tillkommer administrativa kostnader för flygplatserna för inläsning av regelverk, eventuell utbildning och upprättande av interna rutiner och processer.

De kostnader som tillkommer för ledningsenheter kommer troligtvis att flyttas till de som nyttjar anläggningarna. Leverantörerna kommer i sin tur att höja sina avgifter gentemot de som köper tjänsterna, vilka som en följd av detta lägger på kostnaden i sin beräkning av slutpris till resenärer och de som köper godstransporttjänster.

Företag som tillhandahåller anläggningar

Genom förtydligandet av 20§ i marktjänstlagen kommer samtliga företagskonstruktioner som innehar eller på andra grunder tillhandahåller anläggningar som används av leverantörer eller egenhanterare omfattas av bestämmelserna om att avgift endast får tas ut för utnyttjandet av anläggningarna. Förtydligandet innebär en utvidgning av lagens tillämpningsområde, och minst två till aktörer kommer att omfattas. Ett resultat av förändringen kommer att bli att grunden för att ta ut ersättningar kommer att bli reglerad. De kommer att omfattas av Transportstyrelsens nya tillsynssystem vilket kan medföra avgifter. Transportstyrelsen har också möjlighet att besluta om förelägganden och förbud, förenade med vite, gentemot dom som tillhandahåller anläggningar om de inte följer aktuella bestämmelser, vilket innebär att kostnaden kan komma att öka för dem.

Regelförändringarna kommer att innebära att samtliga företag som tillhandahåller anläggningar behöver läsa in sig på regelverket, ta fram rutiner samt eventuellt utbilda anställda.

Leverantörer av marktkjänster och användare av flygplatser som bedriver egenhantering

Det finns ett 100-tal leverantörer som tillhandahåller marktkjänster på en eller flera svenska flygplatser och ett 30-tal användare av flygplatser som bedriver egenhantering. Flera av leverantörerna är större internationella företag som erbjuder flera marktkjänster i sitt koncept, men det finns även förutom flygplatserna själva några mindre aktörer som levererar någon eller några marktkjänster.

En förändring av 7§ och möjlighet att begränsa marknaden av ytterligare ett skäl, luftfartsskydd, kan leda till att marknaderna kan komma att bli begränsad och således påverka befintliga och framtida aktörer.

Administrativa kostnader tillkommer för marktkjänstutövare när de ska läsa in sig på det nya regelverket, ta fram rutiner för hantering i enlighet med lagen samt i tillämpliga fall utbilda anställda. Vidare kan ett föreläggande/förbud med vite komma att påverka marktkjänstleverantörer om de inte följer lagens bestämmelser om att skicka in intyg om separat redovisning.

9.5.2 Konsumenter/passagerare

Då förslaget medför att vissa kostnader kommer att påföras företagen kan dessa kostnader komma att överföras till konsumentledet. Det kan röra sig om ökade kostnader för passagerare som reser med ett flygbolag, eller ökade fraktkostnader för någon som skickar ett paket. Transportstyrelsens bedömning i dagsläget är dock att förslagets ekonomiska påverkan på företagen är marginell, varför effekterna för privatpersoner kan antas vara begränsad. En mer detaljerad bedömning vad gäller kostnader för tillsyn etc. för företagen på marknaden kommer att göras av Transportstyrelsen i samband med framtagandet av föreskrifter på området.

9.5.3 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen erhåller i och med förslaget flera nya uppgifter. Dels finns ytterligare ett skäl till när Transportstyrelsen kan besluta om att marknaden ska begränsas (luftfartsskydd). Dels finns krav på nyval av en leverantör ifall en utsedd sådan upphör med sin verksamhet. Dels kan Transportstyrelsen förbjuda en leverantör eller egenhanterare att utöva marktkjänst. Utöver dessa uppgifter ges Transportstyrelsen ett tillsynsansvar över att bestämmelserna i marktkjänstlagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen efterlevs.

Ifall en begränsning av marknaden blir aktuell och om ett omval av leverantör måste göras kan man i förväg inte förutsäga. Likaså behovet av att förbjuda

någon att utöva marktjänst. Detta är något som flygplatserna i första skedet styr över. Vad gäller tillsynsuppdraget fastställer Transportstyrelsen själva över hur tillsynen ska genomföras. I ett inledande skede måste marknaden kartläggas utifrån vilka aktörer som finns tillgängliga och som omfattas av bestämmelserna. En tillsynsplan, styrande dokument (så som föreskrifter och rutiner), mallar etc. måste tas fram.

Tillsynsuppgifterna ska finansieras av avgifter med full kostnadstäckning och Transportstyrelsen uppskattar att detta arbete tillsammans med det senare löpande tillsynsarbetet, som också inkluderar möjligheterna att besluta om förelägganden och förbud som kan förenas med vite, kommer generera ytterligare arbetsuppgifter för vilket det krävs en ytterligare årsarbetskraft. Detta innebär att Transportstyrelsen önskar ett ökat anslag för att kunna omhänderta uppgifterna.

Enligt Transportstyrelsens finansieringsprinciper ska verksamhet inom tillsyn finansieras med avgifter, vilket gör att utökningen avser anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet och kommer att motsvaras av intäkter som redovisas mot inkomsttitel.

Allmän förvaltningsdomstol

Allmän förvaltningsdomstol föreslås vara den instans till vilken två typer av ärenden kan överklagas, utöver de ärenden som redan idag är upptagna i paragrafen om överklagande i marktjänstlagen. Det avser beslut fattade inom ramen för samrådsförfarandet mellan ledningsenheten och användarkommittén (22 §) samt de förelägganden och förbud (med vite) som Transportstyrelsen beslutar (25 §). Då det i förväg inte är möjligt att förutse ifall det blir några ärenden som kommer att överklagas eller inte går det därför inte heller att beräkna eventuell tidsåtgång för att hantera dessa hos domstolen. Rätten att överklaga öppnar dock upp den faktiska möjligheten för ett överklagande, något som enstaka intressenter kanske kan komma att använda. Det kan dock antas att det kommer att röra sig om ett fåtal ärenden.

När det gäller möjligheterna att överklaga ett föreläggande eller förbud som Transportstyrelsen beslutat är även svårt att uppskatta hur många sådana ärenden som kan tänkas uppstå framöver. De som kan omfattas av besluten är ledningsenheterna, de som på någon grund tillhandahåller anläggningar samt marktjänstleverantörer. Ett föreläggande eller förbud meddelas när Transportstyrelsen anser att bestämmelserna inte efterlevs. Det får antas att ledningsenheterna och andra som är aktiva inom marktjänstsektorn har för avsikt att följa bestämmelserna. Detta bör innebära att eventuella överträdelser av bestämmelserna kan rättas till med inrättandet av Transportstyrelsens möjligheter att förelägga/förbjuda (vid vite). Rätten att överklaga öppnar dock upp den faktiska möjligheten för ett överklagande,

något som enstaka parter kanske kan komma att använda. Det kan dock antas att det kommer att röra sig om ett fåtal ärenden.

Utöver att hantera eventuella överklagningsärenden är allmän förvaltningsdomstol även den instans, enligt viteslagen 6 §, som utdömer vite i de fall Transportstyrelsen beslutat om ett föreläggande (förenat med vite) som motparten inte åtföljt. Då möjligheterna att förena ett föreläggande med vite införs förväntas regelefterlevnaden öka. Det i sin tur medför att antalet förelägganden inte förväntas bli många varvid antalet ärenden som avser utdömandet av vite inte heller förväntas bli många.

Överklagningar av samrådsförfarandet kan komma att hanteras av alla förvaltningsdomstolar då den aktuella flygplatsens lokalisering i domkretsen blir avgörande. För hanteringen av överklagningar av Transportstyrelsens beslut och utdömandet av viten kommer dessa att hanteras av Förvaltningsrätten i Linköping. Trots att allmän förvaltningsdom enligt förslaget kan komma att hantera tre nya ärendetyper förväntas dessa dock inte utgöra någon stor mängd, utan endast ett fåtal ärenden. Dessa bör därför kunna hanteras inom befintlig budget.

Kommunerna

Som beskrivits ovan i avsnitt 7.5.1 finns det 29 flygplatser som bedrivs i kommunal regi eller av kommunala bolag. Med anledning av att förslagen i flera avseenden påverkar flygplatsernas ledningsenheter har utredningen gjort en bedömning av huruvida förslagen påverkar det kommunala självstyret eller inte.

Följande förslag påverkar inte det kommunala självstyret:

- Möjligheten att begränsa marknaden med hänsyn till luftfartsskyddet.

Följande förslag kan till viss del påverka det kommunala självstyret:

- Kravet att fastställa beslut om ersättningar utifrån grunder som är objektiva, relevanta, genomblickbara och icke-diskriminerande. Innebär krav på vilka skäl som kan ligga till grund för ett beslut.
- Kravet på att genom ett fastställt förfarande utse en ersättare till en leverantör som tidigare blivit utsedd vid en begränsad marknad. Innebär att kommunerna inte själva kan bestämma förfarandet vid val av ersättare.
- Inrättandet av tillsynssystemet där Transportstyrelsen får ansvar för att säkerställa att bestämmelserna i marktjänstlagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen efterlevs. Innebär statlig tillsyn över kommunal verksamhet.

- Bemyndigandet för Transportstyrelsen att meddela ytterligare föreskrifter avseende marktjänster samt avgifter för tillsyn och ärendehandläggning. Innebär uttag av avgifter och kan komma att innebära ytterligare krav.
- Möjligheten att överklaga de beslut som fattats i samband med samrådsförfarandet med användarkommittén. Innebär domstolskontroll av den kommunala verksamheten.

Förslagen garanterar inte medborgarna en viss service eller ger dom rättigheter och påverkar inte heller kommunernas rätt att fatta självständiga beslut eller ta ut skatt av invånarna för att kunna sköta sina uppgifter.

Det kan konstaterats att luftfartsområdet redan är ett område som staten reglerat i de fall kommunerna driver flygplatser. Reglerna är inte riktade enbart till de kommunala flygplatserna utan gäller alla som driver flygplatser och är grundande på bestämmelserna i marktjänstdirektivet som ska tillämpas i Sverige. Om de föreslagna ändringarna anses påverka det kommunala självstyret får dessa dock anses utgöra ett mindre ingrepp i det kommunala självstyret än om marknaden varit oregerad.

De nya bestämmelserna innebär också ökad rättssäkerhet då det handlar om likabehandling, förutsebarhet, skydd mot diskriminering och möjligheter till överklagande.

Förslagen anses inte inskränka den kommunala självstyrelsen utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett dom, dvs den inskränkningen som uppstår är proportionerlig mot lagstiftningens innehåll utifrån vad som ovan beskrivits.

Försvarsmakten

Det finns tre flygplatser i Sverige som står öppna för kommersiell luftfart och som används av både civil och militär luftfart; Luleå, Ronneby och Visby.

Luleå och Ronneby är militära flygplatser där Swedavia hyr in sig i infrastrukturen medan Visby är Swedavias där Försvarsmakten hyr in sig. För flygplatsdriften på dessa tre flygplatser finns avtal mellan Swedavia och Försvarsmakten avseende ersättning och gemensamt nyttjande. Dessa ersättningar avser den samlade flygoperativa verksamheten som infrastruktur i form av landningsbanor, taxibanor och torn samt löpande kostnader för fälthållning och räddningstjänst m.m.

På Luleå och Ronneby flygplatser har Swedavia flygstationer för hantering av passagerare, uppställning av flygplan mm kopplat till den civila luftfarten. Swedavia disponerar marken och svarar för verksamheten inom sina flygstationsområden. På Visby har Försvarsmakten ett eget område inom

vilket dom svarar för sin egen verksamhet. På dessa tre flygplatser sköter Försvarmakten sina marktjänster inom sina egna områden i egen regi och med egen infrastruktur.

Vid Försvarmaktens tillfälliga nyttjande av andra flygplatser förekommer det att Försvarmakten köper marktjänster.

9.5.4 Statens finanser

Som redogjorts för i avsnitt 7.5.3 förväntas Transportstyrelsen få ökade kostnader. Detta behov finns med i budgetunderlaget för 2019-2021 och uppskattats till en årsarbetskraft. Detta innebär att Transportstyrelsen önskar ett ökat anslag för att kunna säkerställa efterlevnaden av marktjänstlagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Förslaget om att Transportstyrelsen får förelägga med vite innebär att de vite som eventuellt döms ut tillfaller staten i enlighet med brottsbalken (1962:700) 25 kap. 9 §. Som tidigare konstaterats är det svårt att uppskatta hur många ärenden det kan komma att avse. Att dessutom uppskatta eventuella vitesbelopp är inte möjligt då dessa kommer bli individuellt satta utifrån de bestämmelser som inte efterlevs samt den ekonomiska situation hos som bryter mot bestämmelsen. Möjligheten för Transportstyrelsen att förelägga vid vite öppnar dock upp den faktiska möjligheten för utdömande av vite, något som i enstaka fall kan komma att användas vilket då leder till intäkter i statskassan.

9.6 Jämställdhet

Förslagen antas inte innebära att någon påverkan, vare sig positiv eller negativ på jämställdheten.

9.7 Fördelningsanalys

Förslagen antas inte innebära att några grupper i samhället påverkas på olika sätt, dvs gynnas/missgynnas.

9.8 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Funktionsmålet¹⁰ påverkas genom att marknaden för marktjänster säkerställs. Både leverantörer av marktjänster och de som utövar egenhantering ska vara säkra på att tjänsterna kan utövas fritt med tillgång till de anläggningar som behövs för utövandet. Inga otillåtna kostnader ska tas ut vilket innebär bättre förutsättningar för utövarna. Bestämmelserna kommer tydligare motsvara de i direktivet så att alla som utövar marktjänster inom Europa kan känna sig trygga med att bestämmelserna är lika för alla, oavsett vilket land man kommer från och i vilket land tjänsterna utövas. I och med ett internationellt

¹⁰ Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

anbudsförfarande kan samtliga marktjänstutövare som vill utöva tjänsten lämna anbud vid en eventuell begränsning av marknaden, vilken först måste godkännas av kommissionen.

Hänsynsmålet¹¹ påverkas inte av förslaget.

9.9 Miljö

Förslagen antas inte ha någon effekt på miljön.

9.10 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Den föreslagna regleringen stämmer överens med syftet och lydelsen av marktjänstdirektivet.

¹¹ Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10 Författningskommentar

10.1 Förslag till ändring i lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser

7 § Tillträdet till marknaden för marktjänster *ska* vara fritt. Trots detta får tillträdet begränsas enligt 8, 9, 12 och 13 §§, dock endast i den utsträckning som säkerheten, *luftfartsskyddet*, kapaciteten eller utrymmet på flygplatsen kräver det.

Vid tillämpningen av denna lag *ska*, med undantag för ärenden som *ska* prövas med stöd av 23 §, beslut fattas, *villkor uppställas och ersättningar fastställas* utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Paragrafen har ändrats. I *första stycket* har luftfartsskydd lagts till som ytterligare ett skäl till när marknaden för marktjänster kan begränsas.

Andra stycket har kompletterats med att även ersättningar ska fastställas utifrån skäl som är relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande.

Dessutom har ”skall” ändrats till ”ska” i paragrafen.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.1.

10 § Om antalet tjänsteleverantörer är begränsat enligt 8 eller 9 §§ *ska* leverantörerna väljas efter en anbudsfordran.

Beslut om urval av leverantörer av marktjänster fattas av ledningsenheten efter samråd med användarkommittén om ledningsenheten inte tillhandahåller liknande marktjänster, inte direkt eller indirekt kontrollerar något företag som tillhandahåller sådana tjänster, och inte på annat sätt har anknytning till ett sådant företag. I andra fall beslutar Transportstyrelsen efter samråd med användarkommittén och ledningsenheten om urval av leverantörer.

Den som får fatta beslut om urval av leverantörer av marktjänster *ska* upprätta en anbudsfordran och se till att denna offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Beslut om urval får fattas för en tid av högst sju år. *Om en leverantör av marktjänster upphör med sin verksamhet före utgången av den beslutade tiden ska en ersättare väljas ut enligt det förfarande som anges i tredje stycket.*

Ledningsenheten *ska* informera användarkommittén om de beslut som fattas enligt denna paragraf.

Paragrafen har ändrats. I *första stycket* läggs ett § till efter 8 och 9 §.

Fjärde stycket har kompletterats med att en ersättare ska väljas ut enligt urvals- och anbudsförfarandet när en leverantör upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken han valts ut. Genom ändringen införlivas artikel 11.1.e i svensk lagstiftning.

Dessutom ändras ”skall” till ”ska” i paragrafen.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.2.2.

15 § När ledningsenheten avser att uppställa kontraktsvillkor eller tekniska specifikationer som måste uppfyllas av leverantörer av markttjänster eller av dem som önskar utöva egenhantering, ska dessa villkor eller specifikationer fastställas *i särskilda beslut. Avser villkoren eller specifikationerna leverantörer av markttjänster ska dessa fastställas efter samråd med användarkommittén på flygplatsen.*

Paragrafen har ändrats. Kravet på samråd med användarkommittén av villkor och specifikationer för leverantörer kommer från artikel 11.1.a i direktivet. Genom den svenska implementeringen i 15 § fick samrådskravet ett vidare tillämpningsområde än vad direktivet åsyftar på så sätt att villkor och specifikationer för såväl egenhanterare som leverantörer omfattades av kravet. I direktivet finns inte detta krav vad gäller egenhanterare. Paragrafen har nu ändrats så att tillämpningsområdet för kravet på samråd överensstämmer med det som åsyftas i direktivet.

Dessutom ändras ”skall” till ”ska” i paragrafen.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.3.

17 § *Om en leverantör av markttjänster eller ett företag som utför egenhantering saknar nödvändiga tillstånd eller på ett icke ringa sätt åsidosätter regler, i denna lag eller andra bestämmelser, som syftar till att en flygplats ska fungera tillfredsställande, får Transportstyrelsen förbjuda denne att utöva markttjänster.*

Ledningsenheten vid berörd flygplats får hos Transportstyrelsen ansöka om *förbud* enligt första stycket.

Paragrafen har ändrats. I *första stycket* har den första meningen utgått. Den andra meningen har formulerats om och begreppet ”återkalla” har bytts ut mot ”förbjuda” för att kunna tillämpas mot utövare som inte har erhållit något tillstånd som kan återkallas.

Som en följd av ändringarna i första stycket har *andra stycket* justerats på så sätt att det anges att ledningsenheten ansöker om ”förbud” istället för ”återkallelse”.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.4.

20 § Leverantörer av marktjänster och användare som utövar egenhantering ska ges tillträde till anläggningar i sådan omfattning och på sådant sätt som är nödvändigt för att de ska kunna tillhandahålla tjänster till tredje man eller utöva egenhantering.

Om det behövs för att bättre och effektivare kunna utnyttja tillgängliga utrymmen och liknande, eller för att kunna bereda plats för tillkommande leverantörer av marktjänster och användare som utövar egenhantering får ledningsenheten efter att ha hört användarkommittén besluta om jämkningar eller omfördelningar av utrymmen och liknande mellan alla som utför eller står i begrepp att börja utföra marktjänster på flygplatsen.

Den som innehar *eller på andra grunder tillhandahåller* anläggningar som används av leverantörer av marktjänster eller användare som utövar egenhantering får ta ut ersättning *endast* för utnyttjandet.

I paragrafen har *tredje stycket* ändrats för att tydliggöra att bestämmelserna om ersättning för utnyttjande och grunderna för ersättningen ska tillämpas av alla som tillhandahåller anläggningar oavsett på vilken grund de tillhandahålls. Det innebär att det inte bara är ledningsenheten på en flygplats som omfattas av bestämmelserna i paragrafen utan alla som tillhandahåller anläggningar. Det kan vara statliga bolag, kommunala bolag, de som har ingått avtal om drift av anläggningar med flygplatsen etc. Tillhandahållandet kan ske utifrån juridisk rådighet, faktiskt förfogande samt innehav och tillhandahållande av anläggningarna genom avtal eller på andra grunder. I tredje stycket har även ordet ”endast” lagts till för att förtydliga att det enbart är ersättning för utnyttjande av anläggningar som får tas ut. För att undvika syftningsfel har ordet ”en” framför ersättning tagits bort.

Dessutom har ”skall” ändrats till ”ska” i paragrafen.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.5.

Tillsyn

24 § *Transportstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Transportstyrelsen har, om det behövs för tillsynen, rätt att på begäran få

- 1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som tillsynen gäller, och*
- 2. tillträde till flygplatsen samt de lokaler och anläggningar som tillsynen gäller.*

Paragrafen är ny i och med att den nuvarande 24 § som handlar om överklaganden numera benämns 28§.

Ett nytt tillsynssystem inrättas och Transportstyrelsen får i uppgift att utöva tillsyn över efterlevnaden av marktjänstlagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Vid tillsynen ska Transportstyrelsen, om det behövs, kunna begära att få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som tillsynen gäller. Transportstyrelsen ska också kunna få tillträde till flygplatsen samt de lokaler och anläggningar som tillsynen gäller.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.6.

25 § *Transportstyrelsen får meddela de förelägganden och förbud som behövs för tillsynen och för efterlevnaden av lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Ett beslut om föreläggande eller förbud får förenas med vite.*

Genom införandet av den nya bestämmelsen i 25 § har Transportstyrelsen fått rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs för tillsynen och för att marktjänstlagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen efterlevs. Transportstyrelsen har även fått rätt att förena ett beslut om föreläggande eller förbud med vite.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.6.3.

Bemyndiganden

26 § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter (i de avseenden som behandlas i lagen) om*

- 1. flygplatsens användarkommitté,*
- 2. tillträdet till marknaden,*
- 3. de beslut, villkor och ersättningar som anges i 7 § andra stycket,*

4. begränsningar av marknaden samt urval av leverantörer av marktjänster till tredje man och användare som utövar egenhantering,
5. tillstånd,
6. förbud,
7. bokföring,
8. tillträde till anläggningar,
9. jämkningar och omfördelningar av utrymmen och liknande,
10. ersättningar för utnyttjande av anläggningar,
11. centraliserade anläggningar,
12. samråd med användarkommittén, och
13. tillsyn.

I bestämmelsen, som är ny, ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om det som behandlas i marktjänstlagen. För att tydliggöra vilka områden som omfattas anges de i paragrafen, punkt 1-13.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.7.1.

27 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelsen är ny och ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt marktjänstlagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.7.2.

Överklagande

28 § Transportstyrelsens eller ledningsenhetens beslut enligt 8–15 och 17 §§, 20 § första och andra styckena och 21, 22 och 25 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövnings-tillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt

Bestämmelser om överklagande fanns tidigare i 24 §. Eftersom det tillkommit bestämmelser om tillsyn och bemyndiganden har paragrafnumreringen justerats så att den som avser överklaganden återfinns sist i lagen.

En redaktionell ändring av paragrafen har gjorts genom att hänvisningen till beslut enligt 4 § tagits bort då den paragrafen är upphävd.

I paragrafen har det införts en möjlighet att överklaga samrådsförfarande enligt 22 §. Dessutom klarläggs att även beslut om förelägganden och förbud enligt 25 § ska kunna överklagas.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.8.

10.2 Förslag till ändring i förordning (2000:151) om marktjänster på flygplatser

Beslut om begränsning

5 § Transportstyrelsen ska minst tre månader före ikraftträdandet anmäla till kommissionen varje beslut om begränsning, enligt 9 och 13 §§ lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser, samt de skäl som berättigar till begränsningen.

Senast tre månader före utgången av den beviljade begränsningen enligt 9 och 13 §§ lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser ska Transportstyrelsen fatta ett nytt beslut om undantag och anmäla det till kommissionen enligt första stycket.

Transportstyrelsens beslut om begränsningar enligt 9 § lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser som avser tjänster som anges i 8§ i samma lag får endast förlängas en gång med ytterligare två år genom anmälan till kommissionen enligt första stycket.

Bestämmelsen är ny och reglerar det formella förfarandet vid beslut om begränsningar.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.2.1.

Bemyndiganden

6 § *Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter (i de avseenden som behandlas i lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser) om*

- 1. flygplatsens användarkommitté,*
- 2. tillträdet till marknaden,*

3. *de beslut, villkor och ersättningar som anges i 7 § andra stycket,*
4. *begränsningar av marknaden samt urval av leverantörer av marktjänster till tredje man och användare som utövar egenhantering,*
5. *tillstånd,*
6. *förbud,*
7. *bokföring,*
8. *tillträde till anläggningar,*
9. *jämknings- och omfördelningar av utrymmen och liknande,*
10. *ersättningar för utnyttjande av anläggningar,*
11. *centraliserade anläggningar,*
12. *samråd med användarkommittén, och*
13. *tillsyn.*

I bestämmelsen, som är ny, ges Transportstyrelsen bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om det som behandlas i marktjänstlagen. För att tydliggöra de områden för vilka Transportstyrelsen får föreskriva ytterligare anges de i paragrafen, punkt 1-13.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.7.1.

7 § *Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.*

Bestämmelsen är ny och ger Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt marktjänstlagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Förslaget har kommenterats i avsnitt 6.7.2.

Bilaga 1

Markttjänster enligt bilagan till markttjänstlagen 2000:150

1. Administrativa markttjänster och övervakning omfattar
 - 1.1 tjänster i samband med ställföreträderskap och samverkan med de lokala myndigheterna eller med varje annan person, utlägg gjorda för användarens räkning och tillhandahållande av lokaler åt dennes företrädare,
 - 1.2 kontroll av lastning, meddelanden och telekommunikationer,
 - 1.3 behandling, förvaring, hantering och administration av lastenheterna,
 - 1.4 varje annan övervakningstjänst före, under eller efter flygning, och varje annan administrativ tjänst som begärs av användaren.
2. Passagerartjänster omfattar varje form av tjänst till passagerarna vid avfärd, ankomst, transitering, i anslutning till eller utanför flygplatsen, inbegripet kontroll av biljetter, resehandlingar, incheckning av bagage och transport av bagage ända fram till sorteringsystemen.
3. Bagagehantering omfattar behandling av bagage i sorteringshallen, sortering av bagage, förberedelse av bagage inför avfärden, lastning och avlastning av bagage i de system som är avsedda att föra bagaget från flygplanet till sorteringshallen och omvänt.
4. Fraktgods och posthantering omfattar
 - 4.1 för fraktgods, både vid export och import eller transitering, den fysiska hantering av fraktgodset, den handläggning av tillhörande dokument, de tullformaliteter och andra skyddsåtgärder som överenskommit mellan parterna eller som omständigheterna kräver,
 - 4.2 för posten, både vid ankomst och avfärd, den fysiska hantering av posten, den hantering av tillhörande dokument och andra skyddsåtgärder som överenskommit mellan parterna eller som omständigheterna kräver.
5. Ramptjänster omfattar
 - 5.1 lotsning av flygplanet vid ankomst och avgång, om dessa tjänster inte utförs av flygtrafiktjänsten,
 - 5.2 tjänster i samband med parkering av flygplanet och tillhandahållande av lämpliga hjälpmedel, om dessa tjänster inte utförs av flygtrafiktjänsten,
 - 5.3 upprättande av kommunikationer mellan marken och förarkabinen, om dessa tjänster inte utförs av flygtrafiktjänsten,
 - 5.4 lastning och avlastning av flygplanet och tillhandahållande av nödvändiga hjälpmedel samt transport av besättning och passagerare mellan flygplanet och flygterminalen,
 - 5.5 tjänster i samband med start av flygplanet och tillhandahållande av nödvändiga hjälpmedel,
 - 5.6 förflyttning av flygplanet, både vid avgång och ankomst, tillhandahållande och insättning av nödvändiga hjälpmedel,

5.7 transport av samt inlastning i och avlastning ur flygplanet av mat och dryck.

6. Rengöring och skötsel av flygplanet omfattar

6.1 yttre och inre rengöring av flygplanet, skötsel av toaletter och vattensystem,

6.2 luftkonditionering och uppvärmning av kabinen, borttagning av snö och is från flygplanet, avisning av flygplanet,

6.3 inredning av kabinen med kabinutrustningar, förvaring av dessa utrustningar.

7. Bränsle- och oljepåfyllning omfattar

7.1 organisering och verkställande av tankning och tömning av bränsle, inbegripet lagring av bränslet, kontroll av levererad kvalitet och kvantitet,

7.2 påfyllning av olja och andra vätskor.

8. Normalt underhåll omfattar

8.1 de sedvanliga operationer som utförs före flygningen,

8.2 de särskilda operationer som användaren kräver,

8.3 tillhandahållande och administration av det material som krävs för underhåll och av reservdelar,

8.4 tillhandahållande av parkeringsplats eller en hangar för att utföra underhållet.

9. Flygoperationer och administration av besättningar omfattar

9.1 förberedelse av flygning vid avgångsflygplatsen eller vid varje annan plats,

9.2 tjänster under flygning, i förekommande fall, ändring av resvägen under flygningen,

9.3 tjänster efter flygningen,

9.4 administration av besättningen.

10. Transport på marken omfattar

10.1 organisation och utförande av transport av passagerare, besättning, bagage, gods och post mellan olika flygterminaler inom samma flygplats, dock med undantag av alla transporter mellan flygplan och andra platser,

10.2 varje specialtransport som begärs av användaren.

11. Catering omfattar

11.1 samverkan med tjänsteleverantörer och med ledningsenheten,

11.2 lagring av mat, drycker och de tillbehör som krävs för beredningen,

11.3 rengöring av tillbehör,

11.4 beredning och leverans av material och livsmedel.

Bilaga 2

Sammanställning över flygplatser och lagens tillämpningsområde enligt 1 och 6 §§

Lagens tillämpningsområde enligt 1 och 6 §§	Flygplatser enligt 2017 års passagerarantal och fraktvolym
Markttjänster till tredje man (6 §) Flygplatser som hanterar fler än 2 milj. pax eller 50 000 ton gods	Arlanda Airport, Landvetter Airport, Bromma Airport, Malmö Airport, Skavsta Airport.
Egenhantering av bagage, ramptjänster, påfyllning av olja/bränsle, gods och posthantering (6 §) Flygplatser som hanterar fler än 1 milj. pax eller 25 000 ton gods.	Arlanda Airport, Landvetter Airport, Bromma Airport, Malmö Airport, Skavsta Airport, Luleå Airport och Umeå Airport.
Egenhantering av andra markttjänster än de som nämns i raden ovan (6 §) Samtliga flygplatser med kommersiell trafik	Arlanda Airport, Landvetter Airport, Bromma Airport, Malmö Airport, Skavsta Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport, Skellefteå Airport, Ängelholm – Helsingborg Airport, Sundsvall Timrå Airport, Kiruna Airport, Kalmar Airport, Växjö Småland Airport, Ronneby Airport, Linköping City Airport, Halmstad City Airport, Västerås Flygplats, Jönköping Airport, Norrköping Airport, Örebro Airport, Karlstad Airport, Örnsköldsviks Airport, Arvidsjaur Airport, Trollhättan Vänersborgs Flygplats, Kristianstad Österlen Airport, Dala Airport, Lapland Airport, Lycksele Flygplats, South Lapland Airport, Hemavan Tärnaby Airport, Högakusten Airport, Mora Siljan Flygplats, Pajala Airport, Härjedalen Sveg Airport, Torsby Flygplats och Hagfors Airport.
Övriga bestämmelser i lagen (1 §) Samtliga flygplatser med kommersiell trafik	Se raden ovan.