

SOLNA TINGSRÄTT
Avdelning 2

DOM
2013-02-25
Meddelad i
Solna

Mål nr
T 4774-12

PARTER

KÄRANDE

Swedavia AB, 556797-0818
190 45 Stockholm-Arlanda

Ombud: Jur.kand. Sanja Sjögren
Advokatfirman Lindahl KB
Mäster Samuelsgatan 20
101 39 Stockholm
sanja.sjogren@lindahl.se

SVARANDE

LARS Hilding Carl Clemens Hjelmberg, , med enskild firma
The Hjelmberg Co
Runskogsvägen 4 b
192 48 Sollentuna

Ombud: Advokaten Anders Uhnér
KLA-Karlerö Liljeblad Advokatbyrå HB
Box 7330
103 90 Stockholm
anders.uhner@klalegal.se

DOMSLUT

1. Tingsrätten förpliktar Lars Hjelmberg, med firma The Hjelmberg Co, att avflytta från arrende med avtalsnummer A-SB 1196, på fastigheten Stockholm Ulvsunda 1:1. Han ska bortföra byggnader, byggnadsrester och annan egendom som tillhör honom, vid äventyr av avhysning på hans egen bekostnad.

2. Yrkandet om att domen, såvitt avser punkt 1, ska få verkställas utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft, lämnas utan bifall.

Dok.Id 506140

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1356 171 26 Solna	Sundbybergsvägen 5	08-561 658 00 E-post: solna.tingsratt@dom.se www.solnatingsratt.domstol.se	08-83 50 66	måndag – fredag 08:30-16:00

3. Lars Hjelmberg ska ersätta Swedavias rättegångskostnader med 171 771 kr inkl. moms, varav 170 925 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

BAKGRUND

Swedavia AB äger och driver sedan 2010 Stockholm - Bromma Airport (härefter Bromma flygplats). Tidigare drevs flygplatsen av statliga Luftfartsverket. När Luftfartsverket bolagiserades 2010 överläts arrendeavtalet till Swedavia som ny avtalspart/upplåtare.

Marken ägs av Stockholms stad. Stockholms stad och staten avtalade 1946 om att staden till staten upplät marken för drift av flygplatsen, i form av arrende (det s.k. Brommaavtalet). Det avtalet ersattes 1994 av ett nytt avtal mellan Stockholms stad och staten. Enligt det avtalet gällde arrendet längst till den 31 december 2011. 2007 träffade Stockholms stad och staten ett nytt arrendeavtal, det nya Brommaavtalet, genom vilket arrendet förlängdes till 2038.

Lars Hjelmberg driver sedan 1981 verksamhet med anknytning till affärsflyget inom flygplatsområdet genom dels den enskilda firman The Hjelmberg Co, dels bolaget Hjelmco Oil AB. Hjelmco finns etablerat på 80 flygplatser med ca 100 tankanläggningar från Strömsund i norr till Söderslätt i söder. The Hjelmberg Co arrenderar ett område på Bromma flygplats där en hangar är uppställd. Hjelmco arrenderar ett annat område strax intill. Där finns det bl.a. en tankstation för flygbränsle. I hangaren som Lars Hjelmberg disponerar finns bl.a. två flygplan uppställda. Det ena flygplanet används för inspektion av Hjelmcos tankstationer ute i landet. Hangaren används vidare för uppställning av utrustning som används för tankstationen, t.ex. drivmedelskärror, en liten traktor, smörjoljelager, snöröjningsutrustning, reservdelar och annan utrustning.

Enligt arrendekontrakt 2004 avtalade staten genom Luftfartsverket (som upplåtare) och Lars Hjelmberg med firman The Hjelmberg Co (som arrendator) om att mark uppläts till Lars Hjelmberg för att användas för den hangarbyggnad som fanns på området (anläggningsarrende). Arrendetiden löpte enligt avtalet ut den 31 december 2011. I avtalet angavs vidare bl.a. följande, med någon hänvisning till det s.k. Brommaavtalet 1946 och till tilläggsavtalet från 1994:

- Uppsägning av avtalet skulle ske skriftligen, minst sex månader före den avtalade arrendetidens utgång.
- På flygplatsen fick endast bedrivas flygplatsverksamhet och flyganknuten verksamhet.
- Upplåtarens [dvs. Luftfartsverket] nyttjanderätt gällde längst till och med den 31 december 2011. Upplåtaren ägde inte rätt att arrendera ut marken efter denna tidpunkt.
- Om staten skulle lägga ned flygplatsen före den 31 december 2011, upphörde upplåtarens nyttjanderätt i förtid. I sådant fall upphörde även avtalet mellan Luftfartsverket och Lars Hjelmberg i förtid, efter nio månaders uppsägningstid.
- Bestämmelserna i 11 kap. 5–6 a §§ jordabalken om rätt för arrendatorn till ersättning med anledning av arrendets upphörande, skulle inte tillämpas.

Swedavia har nu sagt upp båda arrendena till avflyttning. The Hjelmberg Co skulle enligt uppsägningen avflytta senast den 31 december 2011. Hjelmco skulle enligt Arrendenämndens i Stockholm beslut avflytta den 31 december 2012.

Enligt Lars Hjelmberg gäller dessutom följande. Hjelmco och Swedavia har under 2012 muntligen kommit överens om att bolaget fortsättningsvis kan nyttja arrendeområdet tills vidare med en uppsägningstid om sex månader. Hjelmco har den 19 december 2012 av Swedavia blivit presenterat ett nytt arrendeavtal och ett licensavtal avseende tankstationen med en avtalstid om ett år omfattande 2013. Avtalen upphör utan föregående uppsägning den 31 december 2013.

Twisten gäller om Lars Hjelmberg med firma The Hjelmberg Co ska förpliktas avflytta från området. Hjelmco Oil AB:s arrende omfattas inte av tvisten.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Swedavia har yrkat att Lars Hjelmberg med firma The Hjelmberg Co ska förpliktas att avflytta från arrendet och bortföra byggnader, byggnadsrester och annan egendom som tillhör honom från området, vid äventyr av avhysning på hans egen bekostnad.

Swedavia har också begärt att kommande dom i målet ska få verkställas omedelbart, utan hinder av att den inte vunnit laga kraft.

Lars Hjelmberg har bestritt yrkandena.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

GRUNDER M.M.**Swedavia**

Arrendeavtalet mellan bolaget och Lars Hjelmberg upphörde att gälla den 31 december 2011, efter uppsägning från bolagets sida. Lars Hjelmberg har därmed inte längre rätt att nyttja området. Trots anmaningar att avflytta har Lars Hjelmberg inte flyttat från arrendeområdet och inte heller bortfört byggnader, byggnadsrester och annan egendom som tillhör honom från området.

Området ska utvecklas och omstruktureras. Arrendeområdet kommer inom kort att behöva tas i anspråk för ombyggnad och uppgradering av flygplatsen. Swedavias närmare planer på omstrukturering och utveckling av flygplatsområdet bestäms av Swedavia och saknar relevans för målet.

Kommande dom i målet ska få verkställas omedelbart, utan hinder av att den inte vunnit laga kraft, med hänsyn till att Hjelmberg sedan den 31 december 2011 egenmäktigt tagit sig rätten att kvarstanna på arrendeområdet och den tidsutdräkt en

eventuell överrättsprocess kan innebära samt Swedavias behov av att disponera arrendeområdet.

Lars Hjelmberg

Han är inte skyldig att avflytta från området eftersom Swedavias uppsägning är oskälig och inte kan åberopas mot honom. Han är dock villig att avflytta så snart bolaget tillhandahåller ett nytt arrendeområde för honom.

1. Uppsägningen är formellt korrekt men kan inte åberopas mot honom eftersom den är oskälig enligt 36 § avtalslagen och ska lämnas utan avseende. Han är därmed inte uppsagd från arrendet på ett giltigt sätt och är inte skyldig att avflytta.

Uppsägningen är oskälig med hänsyn till

- bestämmelserna i lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser och Luftfartsverkets föreskrifter
- att den inte är tillräckligt preciserad när det gäller uppsägningsändamålet (orsaken till uppsägningen) eller då uppsägningsändamålet i tiden ännu inte är för handen
- innehållet i avtalet med Stockholms stad
- innehållet i arrendeavtalet med honom
- Swedavias plikt att tillhandahålla honom ett markområde i utbyte mot det hittillsvarande arrendeområdet
- parternas ömsesidiga lojalitetsplikt, på grund av i första hand det långvariga avtalsförhållandet
- Swedavias Code of Conduct/Etiska riktlinjer
- Ingemar Skogös skriftliga utfästelser och
- övriga omständigheter, såsom t.ex. förhållandet att flygplatsen och affärsflyget där utgör ett riksintresse.

Bestämmelserna i lagen om marktjänster på flygplatser innebär att han har rätt att bedriva sin verksamhet på flygplatsen och att Swedavia har motsvarande skyldighet att tillhandahålla ett utrymme där för honom. Enligt lagen ska tillträdet till marknaden för

markttjänster vara fritt. Det innebär bl.a. att Swedavia inte har rätt att fatta beslut om att begränsa tillträdet till marknaden för markttjänster. Detta innefattar bl.a. rätten till egenhantering.

Luftfartsverkets föreskrifter, t.ex. de som avser användningen av Stockholm - Bromma Airport m.m. (LFS 2008:53), tillförsäkrar affärsflyget utrymme både på marken och i luften.

Att uppsägningen inte är tillräckligt preciserad när det gäller uppsägningsändamålet betyder att orsaken till uppsägningen inte framgår med tillräcklig grad av tydlighet. Swedavia hade med hänsyn till omständigheterna en skyldighet att i uppsägningen ange skäl som är tydliga och relevanta och som överensstämmer med de utgångspunkter som anges i Brommaavtalet och övriga avtal.

Swedavia behöver inte omedelbart området. Påståendet om att bolaget behöver ta arrendeområdet i anspråk är alltså inte riktigt. Planerna på omstrukturering och utveckling är än så länge bara visioner om hur flygplatsområdet i en tänkt framtid skulle kunna se ut. Än så länge har bolaget t.ex. ingen budget för förändringar och har inte sökt nödvändiga bygglov eller miljötilstånd etc.

Av avtalet mellan dåvarande Luftfartsverket och Stockholms stad framgår bl.a. att verksamheten vid flygplatsen i huvudsak ska inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara bl.a. en flygplats för affärsflyget (se ingressen). Hans verksamhet är en viktig del av just affärsflyget.

Av arrendeavtalet mellan honom och Swedavia framgår bl.a. att på flygplatsen får endast bedrivas flygplatsverksamhet och flyganknuten verksamhet.

Att Swedavia har en plikt att tillhandahålla honom ett markområde i utbyte mot det hittillsvarande arrendeområdet – om han skulle tvingas flytta därifrån – följer inte av någon enskild klausul i avtalen eller annan viss skrivning, men väl av lagen om

markttjänster på flygplatser. Det är också en konsekvens av helhetsbilden av avtalsrelationen mellan honom och Swedavia och tidigare Luftfartsverket. Således ska beaktas t.ex. avtalsrelationens längd (över 30 år) och den särskilda lojalitetsplikt som följer av det långvariga samarbetet, hans verksamhets betydelse för affärsflyget och att Swedavia inte behöver området just nu eller inom överskådlig framtid.

Swedavia har en långtgående lojalitetsplikt mot honom, på grund av i första hand det långvariga avtalsförhållandet. Att bolaget nu agerar i strid med den utlöser rättsverkan oskälighet enligt 36 § avtalslagen. 36 § är i sig ett uttryck för avtalsparters lojalitetsplikt.

Swedavias Code of Conduct/Etiska riktlinjer ska enligt Swedavia gälla för bolagets leverantörer och för bolaget självt. Under rubriken *Ansvarsfulla affärsmetoder* anges bl.a. att Swedavia vill vara en trovärdig affärspartner med långsiktiga affärsrelationer, att Swedavias affärsbeslut bygger på vid varje tillfälle objektiva grunder och kriterier samt att Swedavia följer konkurrensregler, arbetsmarknadslagar, avtal, säkerhetskrav och andra bestämmelser som sätter ramar för Swedavias verksamhet.

Det åligger vidare Swedavia som ledningsenhet – dvs. den som har uppdraget att administrera Stockholm-Bromma flygplats infrastruktur – att tillhandahålla ett område för väderskyddad uppställning av hans flygplan så att han kan utöva egenhantering. Av samma anledning åligger det Swedavia att upplåta plats för Hjelmco att kunna förvara sin utrustning för tankstationen som är en markttjänst.

Ingemar Skogös skriftliga utfästelser binder Swedavia och innebär att han (Lars Hjelmberg) har rätt att bli kvar på flygplatsen, på nuvarande eller annan plats. Utfästelserna innebär att flygplatsverksamheten efter överlåtelsen från Luftfartsverket till Swedavia kommer ”att bedrivas på samma sätt som tidigare”. Utfästelserna innefattar ”förpliktelser och åtaganden”, mot affärsflyget i allmänhet men även mot just honom.

2. Han åtnjuter indirekt besittningsskydd enligt 11 kap. 5–6 a §§ jordabalken. Avtalsbestämmelsen om att han avstår från det skyddet är med hänsyn till omständigheterna oskälig och ska på grund av efterkommande förhållanden jämkas på så sätt att den lämnas utan avseende. Besittningsskyddet avtalades bort i 2004 års avtal endast av den orsaken att det då fanns ett reellt hot om att flygplatsen skulle läggas ned. Numera är det hotet undanröjt. Därmed finns inte längre skäl att upprätthålla punkt 11 i avtalet om att besittningsskyddet inte ska gälla. Att besittningsskyddet består innebär att han har rätt till ekonomisk ersättning från Swedavia om han skulle tvingas flytta.

3. Swedavia behöver som nämnts inte omedelbart området. Området där hangaren är belägen kommer i vart fall inte att tas i anspråk av Swedavia under 2013. Det finns därmed ingen orsak till att en eventuell dom som innebär att han ska avflytta, ska få verkställas utan hinder av att den inte vunnit laga kraft.

Swedavia

Påståendena om oskälighet bestrids.

Bolaget har ingen skyldighet att redovisa skälen för uppsägningen närmare än vad som gjorts i uppsägningshandlingen.

Lagen om marktjänster innebär inte att Lars Hjelmberg har rätt att vara kvar på flygplatsen, på hittillsvarande eller annan plats. Bolaget agerar inte heller i strid med något av avtalen. Varken avtalet, lag eller omständigheterna i övrigt ger Lars Hjelmberg någon rätt att vara kvar på området eller att få sig anvisat något nytt arrendeområde. Om avtalet mellan Swedavia och Stockholms stad skulle innebära någon förpliktelse för bolaget som inte är förenlig med uppsägningen (vilket bolaget bestrider), är den saken i alla händelser en sak för staden och bolaget. Lars Hjelmberg har inte med den avtalsrelationen att göra.

Lojalitetsplikt på grund av avtal gäller så länge avtalet gäller, inte *efter* att avtalet har upphört att gälla, vilket är fallet här. En lojalitetsplikt kan heller inte innebära en plikt att ingå nytt avtal, vilket Lars Hjelmberg tycks göra gällande. Lars Hjelmberg är för övrigt inte lojal mot bolaget, eftersom han ännu ett år efter att avtalet upphörde att gälla mot bolagets önskemål håller sig kvar på området.

Breven från Ingemar Skogö innehåller inga löften om för all tid oförändrad rätt för någon enskild att bedriva viss verksamhet på flygplatsen. De är inga utfästelser. De utgör allmänt hållna informationsbrev inför överlåtelsen 2010.

Avtalsklausulen som innebär att Lars Hjelmberg avstår från besittningsskyddet gäller enligt sin lydelse. Om Lars Hjelmberg ändå skulle ha kvar det indirekta besittningsskyddet enligt jordabalken, är den ekonomiska ersättning som han i så fall skulle kunna få inte något som hindrar att han ska förpliktas avflytta. Han kan för övrigt nu inte heller få rätt till någon ekonomisk kompensation på grund av det indirekta besittningsskyddet, redan eftersom han inte framställt något sådant yrkande.

Att Lars Hjelmberg avstått från det indirekta besittningsskyddet innebär att Swedavia vid uppsägningen av avtalet inte behövde underrätta Hjelmberg om orsaken till att förlängning vägrades, jfr 11 kap. 6 § jordabalken. Trots det har Swedavia i uppsägningshandlingen i informationssyfte angett skälen till att förlängning vägras.

DOMSKÄL – TINGSRÄTTENS BEDÖMNING

Tvistefrågan

Parterna är överens om att Lars Hjelmberg arrenderat mark på Bromma flygplats sedan början av 1980-talet och att Swedavia nu sagt upp avtalet för avflyttning. Tvisten gäller frågan om Lars Hjelmberg på grund av uppsägningen är skyldig att avflytta från arrendet.

Är Lars Hjelmberg skyldig att flytta?

För att Lars Hjelmberg ska vara skyldig att flytta från arrendet talar att Swedavia ostridigt sagt upp arrendet för avflyttning per den 31 december 2011, och att parterna är överens om att uppsägningen skett på ett korrekt sätt med iakttagande av de bestämmelser som gäller för hur en uppsägning av ett anläggningsarrende ska göras. Som Lars Hjelmberg uttryckt saken vid huvudförhandlingen har Swedavia gjort uppsägningen i rätt tid, till rätt person och på rätt sätt.

Mot att han ska vara tvungen att flytta talar, enligt **Lars Hjelmberg**, att uppsägningen är oskälig och med stöd av 36 § avtalslagen ska jämkas på så sätt att den inte kan åberopas mot honom. Han har också gjort gällande att Swedavia är skyldigt att tillhandahålla ett markområde på flygplatsen åt honom. **Swedavia** har bestritt att skäl för jämkning finns och att det skulle finnas någon skyldighet för bolaget att tillhandahålla Lars Hjelmberg annat område inom flygplatsen.

36 § avtalslagen

36 § avtalslagen innebär att avtalsvillkor och andra rättshandlingar får jämkas eller lämnas utan avseende, om villkoret (eller rättshandlingen) är oskäligt med hänsyn till avtalets innehåll, omständigheterna vid dess tillkomst, senare inträffade förhållanden och omständigheterna i övrigt. Som Lars Hjelmberg framhållit ger bestämmelsen i och för sig en möjlighet att jämka även t.ex. en sådan rättshandling som en uppsägning av ett avtal.

Lagen om marktjänster på flygplatser

Lars Hjelmberg har till stöd för påståendet om oskälighet åberopat en rad omständigheter. Bl.a. har han gjort gällande att bestämmelserna i lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser innebär att han har rätt att bedriva sin verksamhet på flygplatsen och att Swedavia har motsvarande skyldighet att tillhandahålla ett utrymme där för honom. **Swedavia** har bestritt att lagen kan ges en sådan innebörd.

Tingsrätten kan konstatera att lagen om marktjänster på flygplatser innehåller bestämmelser om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatser som står öppna för kommersiell lufttrafik. Innebörden av detta är i första hand att marknaden för s.k. marktjänster till tredje man öppnas i första hand på de större flygplatserna, medan s.k. egenhantering tillåts på alla flygplatser. Lagen, vars bestämmelser är tvingande, syftar till att genomföra ett EG-direktiv, det s.k. marktjänstdirektivet. Marktjänstdirektivet innehåller bestämmelser om tillhandahållande av marktjänster till tredje man och om egenhantering på flygplatser. Direktivet syftar till att avveckla inskränkningar i friheten att tillhandahålla marktjänster inom gemenskapen.

Med *marktjänster* på flygplatser avses det system av åtgärder och tjänster som behövs för mottagande av ett luftfartyg efter en flygning samt för rustande av det inför följande färd. Utöver själva luftfartyget och dess utrustning gäller åtgärderna och tjänsterna också flygpassagerarna samt hanteringen av bagage och fraktgods. De marktjänster som omfattas av direktivet räknas upp i en bilaga till direktivet.

Leverantör av marktjänster är varje fysisk eller juridisk person som tillhandahåller tredje man en eller flera typer av marktjänster. Med *egenhantering* menas en situation där en användare själv ordnar marktjänsterna eller en del av dem för eget bruk. En användare av en flygplats är varje fysisk eller juridisk person som med flyg transporterar passagerare, post eller gods från eller till den berörda flygplatsen.

Swedavia har inte invänt mot att Lars Hjelmberg bedriver sådana marktjänster som avses i lagen och att han gör det genom egenhantering. Sådan verksamhet kan sägas genom lagen ha ett visst skydd. Bl.a. är det riktigt som Lars Hjelmberg påpekat att Swedavia inte utan vidare kan fatta beslut som rör marktjänster på flygplatsen utifrån egna önskemål.

Av lagen – eller EG-direktivet för den delen – framgår dock inte att någon enskild fysisk eller juridisk person skulle ha en särskilt skyddad position när det gäller rätt att bedriva marktjänster på flygplatser. Lagen får allmänt sett sägas syfta till att

konkurrensbegränsande samarbete på flygplatserna ska undvikas, inte att ge enskilda aktörer rätt att bedriva viss verksamhet där. Eller annorlunda uttryckt: lagen kräver i princip att marktjänsterna ska vara öppna för att kunna bedrivas av alla aktörer som önskar vara verksamma på flygplatsen, men ger inte just Lars Hjelmberg, eller någon annan enskild aktör, rätt att bedriva verksamhet där. Detta kan också sägas ligga i sakens natur. Flygplatsområdet är till sin yta begränsat och därmed kan rent praktiskt inte alla intresserade aktörer beredas plats.

Om Lars Hjelmberg har en rätt att vara kvar på flygplatsen får därför den rätten grundas på andra omständigheter än lagen om marktjänster på flygplatser.

Borde Swedavia ha preciserat skälen för uppsägningen?

Enligt *Lars Hjelmberg* är Swedavias uppsägning inte tillräckligt preciserad när det gäller uppsägningsändamålet (orsaken till uppsägningen). Att den nödvändiga preciseringen saknas är, enligt honom, en av de omständigheter som gör uppsägningen oskälig. *Swedavia*, för sin del, anser att uppsägningen är tillräckligt preciserad, särskilt eftersom bolaget enligt egen mening inte varit skyldigt att alls ange någon orsak till att arrendet skulle upphöra.

I uppsägningshandlingen angav Swedavia som skäl för att förlängning av arrendet vägrades att

”Arrendeförhållandet ska upphöra därför att Swedavia behöver disponera arrendeområdet för egen räkning då Swedavia ska genomföra en expansion och ombyggnation av flygplatsen och för detta ändamål behöver ta arrendeområdet i anspråk.”

Tingsrätten kan för sin del inte se att Swedavia hade en skyldighet att ange orsaken till uppsägningen på ett tydligare sätt än vad bolaget gjort. En sådan skyldighet kan inte utläsas ur parternas avtal, gällande föreskrifter eller ur några andra omständigheter som Lars Hjelmberg pekat på. Enligt jordbalkens bestämmelser ska jordägaren

underrätta arrendatorn om orsaken till varför förlängning vägras. Så har skett. Det som anges i avtalet, i fråga om uppsägning, är såvitt nu är av intresse endast att uppsägningstiden är sex månader. Några särskilda villkor för i vilka fall en uppsägning får göras eller i vilken utsträckning part måste ange preciserade skäl, framgår inte av avtalet.

Är de uppgivna skälen för handen?

Det är en annan sak om de skäl som bolaget angav för uppsägningen speglar de verkliga förhållandena i den meningen att Swedavia nu (eller redan i februari 2011, då uppsägningen gjordes), verkligen behöver marken för egna ändamål. Enligt *Lars Hjelmberg* är så inte fallet.

Utredningen ger i denna fråga vid handen att Swedavias planering av flygplatsområdet inte kommit så långt att bolaget just nu behöver marken för andra ändamål. Bl.a. har Swedavia inte invänt mot Lars Hjelmbergs påståenden om att t.ex. budget, bygglov, detaljplan och miljöbeskrivning inte tagits fram. Av brev från flygplatsdirektören Olle Sundin, som Lars Hjelmberg åberopat, synes också framgå att den slutliga dispositionen av flygplatsen kan vara klarlagd ”inom ett par år”, räknat från december 2012. Dessutom är det klarlagt att Swedavia senhösten 2012 erbjudit Lars Hjelmbergs bolag Hjelmco Oil AB ett nytt arrendeavtal som skulle komma att gälla till utgången av 2013.

Oavsett hur långt Swedavias konkreta planering för det framtida flygplatsområdet kommit, finns det dock inte skäl att ifrågasätta uppgiften om att Swedavia avser att i framtiden disponera flygplatsen på ett annat sätt än hittills. Och oavsett när den aviserade expansionen och ombyggnationen kan bli faktisk verklighet, har enligt tingsrättens mening inte den osäkerhet om den exakta tidpunkten som må finnas, någon betydelse för frågan om uppsägningen är oskälig och om Lars Hjelmberg ska få vara kvar på nuvarande markområde eller på annan plats inom flygplatsområdet. Uppsägningen gjordes på ett korrekt sätt och som nämnts innehåller varken avtalet

eller lag någon skyldighet för Swedavia att ange orsaken till uppsägningen på ett tydligare sätt än vad bolaget gjort.

Är uppsägningen oskälig med hänvisning till avtalen?

Lars Hjelmberg har vidare uppehållit sig bl.a. vid arrendeavtalet mellan honom och Swedavia från 2004 och vid avtalet från 2007 mellan Staten genom dåvarande Luftfartsverket och markägaren Stockholms stad, som innebär bl.a. att flygplatsen kan vara kvar till 2038.

Innehållet i 2004 års avtal har kortfattat beskrivits ovan under rubriken Bakgrund. Enligt avtalet är en uppsägning från endera parten möjlig. Uppsägningstiden är sex månader. Några särskilda villkor för när en uppsägning får göras framgår inte.

I 2007 års avtal anges bl.a. följande i ingressen:

"Verksamheten vid Stockholm-Bromma Airport ("Flygplatsen") skall i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara dels en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm, dels en flygplats för affärsflyget."

Enligt **Lars Hjelmberg** har avtalstexterna betydelse för bedömningen av om uppsägningen är oskälig. Han har särskilt pekat på att det av avtalet mellan Luftfartsverket och Stockholms stad framgår bl.a. att verksamheten vid flygplatsen ska i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara bl.a. en flygplats för affärsflyget (se ingressen). Han har anfört att hans verksamhet är en viktig del av just affärsflyget. Han har också hänvisat till att det av arrendeavtalet mellan honom och Swedavia framgår bl.a. att på flygplatsen får endast bedrivas flygplatsverksamhet och flyganknuten verksamhet.

Swedavia har bestritt att avtalens innehåll har någon betydelse för prövningen av om uppsägningen är oskälig.

Tingsrätten delar Lars Hjelmbergs uppfattning om att det av avtalen kan utläsas att avtalsparternas gemensamma avsikt varit att det på flygplatsen ska bedrivas affärsflyg. Att Lars Hjelmbergs verksamhet utgör affärsflyg är inte satt ifråga. Men det framgår inte av avtalen att Lars Hjelmberg – med eller utan affärsflygsverksamhet – skulle ha någon personlig rätt att oavsett uppsägning från motparten få bedriva sin verksamhet där. Lars Hjelmberg är alltså inte på grund av avtalens generella skrivningar eller annars garanterad en rätt att vara verksam på flygplatsen. På motsvarande sätt som tingsrätten antecknat ovan när det gäller tillämpningen av lagen om marktjänster på flygplatser, ligger det i sakens natur att även andra än Lars Hjelmberg bedriver affärsflyg och att affärsflyg kommer att finnas kvar på området även utan att Lars Hjelmberg finns där.

Indirekt besittningsskydd

Jordabalkens bestämmelser om s.k. indirekt besittningsskydd ger som huvudregel arrendatorn rätt till viss ekonomisk kompensation om jordägaren/upplåtaren säger upp arrendet eller vägrar förlänga arrendeförhållandet.

I Lars Hjelmbergs fall framgår dock av arrendeavtalet att parterna avtalat bort det indirekta besittningsskyddet.

En sådan överenskommelse är i sig fullt möjlig och i princip giltig. *Lars Hjelmberg* har emellertid gjort gällande att överenskommelsen om att han avstod från det indirekta besittningsskyddet är oskälig på grund av efterkommande omständigheter. Enligt honom avtalades besittningsskyddet bort endast av den orsaken att det när avtalet träffades fanns ett reellt hot om att flygplatsen skulle läggas ned. Numera är det hotet undanröjt. Därmed finns enligt honom inte längre skäl att upprätthålla den del av avtalet som anger att det indirekta besittningsskyddet inte ska gälla till hans förmån.

Swedavia har bestritt påståendet om oskälighet. Bolaget har inte invänt mot att det när avtalet skrevs fanns ett reellt hot om nedläggning av flygplatsen och att den frågan

numera inte längre är aktuell, men menar att detta förhållande inte gör avtalsbestämmelsen oskäligen.

Tingsrätten ansluter sig till Swedavias ståndpunkt. När parterna träffade arrendeavtalet framstod det av allt att döma som realistiskt att flygplatsen skulle kunna komma att läggas ned inom en inte alltför avlägsen framtid. Luftfartsverket (numera Swedavia) rådde inte över situationen. Att det indirekta besittningsskyddet då avtalades bort ter sig naturligt. Man kan förstå att upplåtaren inte ville ta ett ekonomiskt ansvar för en utveckling man inte själv rådde över.

I dag – när det står klart att flygplatsen blir kvar till åtminstone 2038 – är situationen förstås en annan än 2004. Att avtalet inte innehåller någon rätt för Lars Hjelmberg till ekonomisk kompensation är i dag en tydlig fördel för Swedavia och motsvarande nackdel för Lars Hjelmberg. Därmed är dock inte sagt att avtalsbestämmelsen som innebär att parterna avtalade bort det indirekta skyddet är oskäligen och ska lämnas utan avseende. Utgångspunkten är att en avtalspart normalt själv bär risken för att hans förutsättningar för avtalet brister. Parten är bunden att fullgöra sin prestation även om ändrade förhållanden leder till att avtalet blir mer betungande för honom än han ursprungligen kalkylerat med. För att en så pass ingripande ändring av parternas avtal som jämkning ska komma till stånd, krävs en högre grad av oskälighet eller väsentligt ändrade förhållanden än vad som nu är aktuellt.

Inget är här närmare upplyst om övriga förhållanden som kan ha påverkat arrendeavtalets innehåll i andra avseenden, t.ex. vilka faktorer som bestämt arrendeavgiftens storlek. Det är också vanligt att en talan om jämkning enligt 36 § avtalslagen utgår från ett påstående om att den ene av två avtalsparter intar en underlägsen ställning gentemot den andre. Den aspekten har inte tagits upp här.

Tingsrätten tillägger följande. Om avtalet i den här delen ändå skulle anses vara oskäligen, och därför jämkades på så sätt att Lars Hjelmberg skulle sägas ha rätt till indirekt besittningsskydd, skulle verkan vara att Lars Hjelmberg i princip hade rätt till

viss ekonomisk ersättning. Han skulle däremot inte på grund av en sådan jämkning ha rätt att vara kvar på flygplatsen. Som Swedavia påpekat har nu inte Lars Hjelmberg yrkat någon ersättning enligt jordbalkens bestämmelser om ekonomisk kompensation så frågan om jämkning av den här delen av avtalet har ingen omedelbar betydelse i målet.

Finns utfästelser?

Av handlingar som Lars Hjelmberg åberopat framgår att dåvarande särskilde utredaren och ordföranden i Luftfartsverkets och Swedavias styrelse Ingemar Skogö våren 2010 skrev brev, dels till Hjelmco Oil AB, dels till Stockholms kommun. Breven, som är väsentligen likalydande, tog upp frågor kring delning och bolagisering av den delen av dåvarande Luftfartsverket som omfattade flygplatsverksamheten. Bl.a. anfördes i breven – mot bakgrund av att riksdagen under 2009 beslutat att flygplatsverksamheten skulle föras över till aktiebolag – att

”Flygplatsverksamheten, inklusive därtill hörande tillgångar, skulder, rättigheter, förpliktelser och åtaganden mm --- kommer efter överlåtelsen att bedrivas vidare på samma sätt som tidigare.”

Enligt **Lars Hjelmberg** utgör breven skriftliga utfästelser som binder Swedavia och innebär att han har rätt att bli kvar på flygplatsen, på nuvarande eller annan plats. **Swedavia** för sin del har gjort gällande att breven är allmän information till berörda parterna inför bolagiseringen och underrättelse om vart mottagaren fortsättningsvis kunde ställa betalningar. Enligt Swedavia går det inte att ur breven utläsa några rättigheter för t.ex. Lars Hjelmberg personligen.

Tingsrätten delar Swedavias uppfattning. Den naturliga läsningen av breven är att de utgör allmän information inför bolagiseringen av flygplatsverksamheten och att de syftar till att klargöra att verksamheten i stort kommer att fortgå som tidigare trots bytet av huvudman från Luftfartsverket till Swedavia. Breven kan inte anses utgöra några utfästelser som garanterar Lars Hjelmberg rätt att bedriva verksamhet på

flygplatsen. Som Swedavia påpekat är heller inget av breven ställt till Lars Hjelmberg personligen.

Riksintresse?

Lars Hjelmberg har vidare gjort gällande att Bromma flygplats ansetts vara av riksintresse för luftfarten och att det har betydelse för hans rätt att vara verksam på flygplatsen. Han har anfört bl.a. att riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller kan komma att användas för luftfartens behov och att i detta ingår användning av mark för bl.a. rullbanor, taxibanor, terminaler, trafikangöring till flygplatsen och parkeringsplatser. *Swedavia* har inte haft någon invändning mot att flygplatsen i och för sig utgör ett riksintresse, men har bestritt att frågan har någon betydelse i målet.

Tingsrätten utgår i det följande från att det med all säkerhet är riktigt som Lars Hjelmberg anfört att riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller kan komma att användas för luftfartens behov. Enligt miljöbalken kan staten peka ut ett visst område eller en viss anläggning som anses vara av betydelse för Sverige som riksintresse. Enligt handlingar som Lars Hjelmberg hänvisat till är Swedavias samtliga flygplatser av riksintresse för kommunikation, vilket innebär att flygplatserna ska skyddas mot åtgärder som ”påtagligt kan försvåra utnyttjandet” av flygplatserna.

Det sagda får i enlighet med vad Lars Hjelmberg utvecklat antas betyda t.ex. att mark i anslutning till en flygplats som tillfälligt används som parkeringsplats eller för kommersiella ändamål, får tas i anspråk – ”återtas” – om flygplatsen behöver mer utrymme för sin verksamhet. Luftfartens behov är alltså styrande. Det syfte som här ska tillgodoses synes allmänt kunna beskrivas som det gemensamma intresset av att luftfarten i allmänhet och en viss flygplats i synnerhet kan fungera, nu och framöver, i statens och allmänhetens intresse. Att en flygplats förklaras utgöra ett riksintresse får alltså uppfattas som en övergripande fråga. Säkerligen kan en förklaring om att en flygplats utgör riksintresse innebära skyldigheter för t.ex. Swedavia i skilda avseenden.

Att Swedavia på grund av att en flygplats utgör riksintresse skulle vara skyldigt att tillhandahålla Lars Hjelmberg eller någon annan enskild mark för arrende, är dock uteslutet.

Lojalitetsplikt m.m.

Lars Hjelmberg har till stöd för sitt påstående om att uppsägningen är oskälig också åberopat några andra omständigheter än de som hittills nämnts. Bland dessa finns parternas ömsesidiga lojalitetsplikt, på grund av i första hand det långvariga avtalsförhållandet, och att Swedavia antagit etiska riktlinjer – Code of Conduct. Enligt Lars Hjelmberg har Swedavia inte iakttagit vad bolaget bort iaktta med anledning av det långvariga avtalsförhållandet och de etiska riktlinjerna. *Swedavia* har bestritt att man inte agerat lojalt eller i enlighet med riktlinjerna.

Enligt de etiska riktlinjerna har Swedavia utfäst sig att vara en trovärdig affärspartner med långsiktiga affärsrelationer, att bolagets affärsbeslut bygger på vid varje tillfälle objektiva grunder och kriterier samt att bolaget följer konkurrensregler, arbetsmarknadslagar, avtal, säkerhetskrav och andra bestämmelser som sätter ramar för Swedavias verksamhet.

Tingsrätten anser för sin del att varken avtalsparternas lojalitetsplikt, de etiska riktlinjerna eller någon annan omständighet som Lars Hjelmberg gjort gällande, ställer upp sådana krav på Swedavia som Lars Hjelmberg gjort gällande. Som nämnts har uppsägningen skett på ett korrekt sätt. Lojalitetsplikten kan inte gärna ges en sådan innebörd att den stipulerar en skyldighet för Swedavia att förlänga avtalet med Lars Hjelmberg eller ingå nytt avtal. Inte heller de rätt allmänt hållna etiska riktlinjerna innebär någon sådan skyldighet.

Sammanfattning – är uppsägningen oskälig?

Sammanfattningsvis anser **tingsrätten** inte att någon av de enskilda faktorer som Lars Hjelmberg pekat på utgör skäl för att Swedavias uppsägning skulle vara oskälig och

därför ska jämkas. Inte heller de enskilda faktorerna tillsammans utgör skäl för jämkning.

Därmed gäller uppsägningen mot Lars Hjelmberg och han ska förpliktas att flytta från arrendet och från flygplatsen.

Omedelbar verkställighet?

En domstol kan när det finns skäl till det förordna om att en dom får verkställas utan hinder av att den inte vunnit laga kraft. Detta har *Swedavia* yrkat. *Lars Hjelmberg* har, för det fall han förlorar målet, motsatt sig sådant förordnande.

Vid bedömningen av frågan om omedelbar verkställighet ska medges eller inte, bör rätten beakta både den vinnande partens (här *Swedavias*) intresse av att omedelbart kunna realisera sitt anspråk och den skada och olägenhet som genom verkställigheten skulle kunna åsamkas den förlorande parten (*Lars Hjelmberg*). Stor betydelse har också ansetts ska tilläggas den större eller mindre sannolikheten av en ändring av domen vid fullföljd av målet till högre rätt.

I detta fall ger, som nämnts, utredningen närmast vid handen att *Swedavia* inte har något större omedelbart faktiskt behov av att ta marken i anspråk för sina egna ändamål. Som ovan redovisats har *Swedavia* inte invänt mot *Lars Hjelmbergs* påståenden om att t.ex. budget, bygglov, detaljplan och miljöbeskrivning inte tagits fram. Av breven från flygplatsdirektören *Olle Sundin* synes också framgå att den slutliga dispositionen av flygplatsen kan vara klarlagd först ”inom ett par år”, räknat från december 2012.

Den omständigheten talar mot att *Swedavias* begäran om omedelbar verkställighet ska bifallas. Å andra sidan är inget närmare upplyst om vilka skada och olägenhet sådan verkställighet skulle kunna åsamka *Lars Hjelmberg*. Enligt tingsrättens mening är inte heller det han anfört till stöd för påståendet om oskälighet enligt 36 § avtalslagen av sådan beskaffenhet att det är troligt att hovrätten i händelse av att *Lars Hjelmberg*

överklagar tingsrättens dom skulle ändra i huvudsaken. Detta talar för bifall till begäran om omedelbar verkställighet. Vid en samlad bedömning anser dock tingsrätten inte att det finns tillräckliga skäl för bifall till Swedavias begäran.

Rättegångskostnader

Swedavia har vunnit målet i huvudsaken (avflyttningen). Lars Hjelmberg har i händelse av att han tappar målet medgett att ersätta Swedavia för dess rättegångskostnader med yrkat belopp. Han ska därför förpliktas ersätta Swedavia för kostnaderna.

HUR MAN ÖVERKLAGAR; se bilaga (DV 401)

Domen får överklagas till Svea hovrätt senast den 18 mars 2013.

Margareta Molin Stenberg

Örjan Härneskog

Alexander Dahlqvist



SVERIGES DOMSTOLAR

Bilaga

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE - DOM I TVISTEMÅL

Den som vill överklaga tingsrättens dom, eller ett i domen intaget beslut, ska göra detta skriftligen.

Skrivelsen ska skickas eller lämnas till tingsrätten. Överklagandet prövas av den hovrätt som finns angiven i slutet av domen.

Överklagandet ska ha kommit in till tingsrätten **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till tingsrätten och det måste ha kommit in till tingsrätten **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. **Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.**

Samma regler som för part gäller för den som inte är part eller intervenient och som vill överklaga ett **i domen intaget beslut** som angår honom eller henne. I fråga om sådant beslut finns dock inte någon möjlighet till anslutningsöverklagande.

För att ett överklagande ska kunna tas upp i hovrätten fordras att **prövningstillstånd** meddelas. Hovrätten lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som tingsrätten har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som tingsrätten har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står tingsrättens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till hovrätten varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om

1. den dom som överklagas med angivande av tingsrättens namn samt dag och nummer för domen,
2. parternas namn och hemvist och om möjligt deras postadresser, yrken, personnummer och telefonnummer, varvid parterna benämns klagande respektive motpart,
3. den ändring av tingsrättens dom som klaganden vill få till stånd,
4. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende tingsrättens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
5. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i hovrätten inte lagts fram tidigare, ska klaganden i mål där förlikning om saken är tillåten förklara anledningen till varför omständigheten eller beviset inte åberopats i tingsrätten. Skriftliga bevis som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i hovrätten.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud. Till överklagandet ska bifogas lika många kopior av skrivelsen som det finns motparter i målet. Har inte klaganden bifogat tillräckligt antal kopior, framställs de kopior som behövs på klagandens bekostnad. Ytterligare upplysningar lämnas av tingsrätten. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen. Om ni tidigare informerats om att förenklad delgivning kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.