



Handläggare, tfn
Torgny Bramberg, 0705502470

Datum
2013-04-17
Ert datum

Sid 1 (4)
Er referens

Näringsdepartementet

Infrastrukturminister C Elmsäter Svärd
Departementsrådet H Brändström
Finansdepartementet

Kopia: Luftfartsrådet
www.aopa.se

Luftfartsrådet – möte 2013-03-06

Jag vill härmed från AOPA-Sweden tacka för ett väl genomfört möte med branschen. Jag är säker på att deltagarna uppskattar att dessa möten har återupptagits. Mötestiden blev emellertid alltför kort för att medge en tillfredsställande behandling av de punkter som AOPA föranmält. Vi avsåg att belysa några viktiga och brådskande problem som affärs/privatflyget (allmänflyget) oförskyllt drabbats av i Sverige. Vi vill därför här formellt uppmärksamma Näringsdepartementet på dessa problemområden – där endast Regeringen kan åstadkomma en ändring.

AOPA välkomnar särskilt den samsyn som framkom på mötet angående behovet av en svensk *luftfartspolitik*. Med nuvarande definitioner av ansvar och uppdrag kan Kommuner och Landsting såväl som Luftfartsmyndigheten och statens bolag LFV och Swedavia ha svårt att agera på ett för *hela luftfarten* optimalt sätt. Infrastruktur står stängd och oanvänd när den efterfrågas och systemkritiska flygplatser stängs med kommunala beslut. AOPA efterlyser en systemanalys med målet att etablera en nationell transportpolitisk som kan vägleda myndigheter och politiska församlingar. Av väsentlig betydelse är också en justering uppdragsdefinition för Statens bolag LFV och Swedavia.

1. Tillgängligheten till flygplatser i Sverige för allmänflyg

Bakgrund

Vid omstrukturering av Luftfartsverket (-> Luftfartsstyrelsen/LFV -> Transportstyrelsen/Swedavia) försvann ansvaret för att *hela flygsektorns* intressen skulle beaktas vid, särskilt; tillträde till luftrum och flygplatsinfrastruktur och generell reglering av luftfarten. Sverige har skapat en situation där LFV, Swedavia och i många fall också kommuner och landsting avsvär sig allt ansvar för allmänflyget.

När det gäller luftrum har LFV monopol i Sverige som enda godkända organisation för design av luftrum. Optimeringar och effektiviseringar blir lidande. Ur ett systemperspektiv medför LFV:s monopolroll i kombination med ett företagsekonomiskt mål konkreta risker. Optimeringar och rationaliseringar riskerar att utebli. Stora aktörer kan köpa optimering på de många små aktörernas bekostnad.

AOPA-Sweden

LPn/E:VAOPA NyKorrespondensUtgåendeIRKLuftfartsrådBrev uppföljning av Luftfartsrådet FINAL.doc

Adress
Linta Gårdsväg 5A
SE-168 74 Bromma

Telefon
08-29 50 00

Fax
070 610 8040

Internet
info@aopa.se
www.aopa.se

När det gäller flygplatser finns två aspekter med karaktär av systemfel.

1. Swedavias mål "medger inte möjlighet att ta hänsyn till annat än företagsekonomiska mål" (re: Torborg Chetkovich, VD) vilket ofta helt förhindrar utveckling av besöksnäring, taxifyg, med affärs/privatflyget (allmänflyget).
1. Flygplatser för allmänflyg är nu definierat som ett kommunalt eller privat ansvar.

Skattefinansierad nationell infrastruktur hålls nu ofta stängd av kortsiktiga företagsekonomiska skäl. Infrastruktur som hålls stängd medför en samhällsekonomisk förlust. Ambulansflyg, taxifyg, och affärsflyg/privatflyg (turism) etc. efterfrågar öppethållande. Tillgängligheten till flygplatser kan ökas högst väsentligt utan annat än marginella företagsekonomiska konsekvenser. I flera fall kan ökad tillgänglighet till flygplatser också förväntas medföra lokala positiva utvecklingsmöjligheter.

Vi vill här särskilt uppmärksamma respektive EU Kommissionen och Parlamentets uttryckta målinriktning när det gäller allmänflyget.¹

Förslag

Utred hur LfV:s och Swedavias uppdrag skall justeras så att alla intressenters legitima rätt till den nationella infrastrukturen avvägs på ett effektivt och objektiva sätt. Nuvarande mål för statens aktiebolag måste avvägas så att dess roller i kombination med de facto monopol inte medför att affärs/allmänflyg utestängs från skattefinansierad infrastruktur.

Se AOPA:s brev till Näringsdepartementet angående tillgänglighet till Swedavias flygplatser daterat 2012-05-10.

2. Transportstyrelsens funktion och finansiering

Bakgrund

AOPA respekterar inriktningen i de nya principerna för finansiering av Transportstyrelsen Luftfartavdelning (TSL) med ett avgörande undantag; Den del av finansieringen som i dag bärs av passagerare i linje/charterflyget är på väg att tas bort och i stället belasta små aktörer, innehavare av tillstånd och certifikat. Sverige har – redan innan den nya finansieringsformen genomförts, ett av EU:s högsta avgifter för tillstånd och tillsyn. Nu har "ny form för finansiering" av TSL accelererat en spiral av ytterligare höjda avgifter, färre piloter och verkstäder och flygmaskiner i svenskt register, mindre volym och ytterligare höjningar.

Den så kallade **Myndighetsavgiften** i sin nuvarande utformning har flera fördelar. Dels betalar passagerare en del av myndigheten som övervakar att trafikflyget sker på ett säkert sätt vilket är uppenbart rimligt. Dels är avgiften, till skillnad från nu tilltänkt system, mycket konkurrensneutral. Det är också uppenbart orimligt att nationella operatörer får ökade kostnader som följd av den nya

¹ EU kommissionens COM 897 och EU Parlamentets resolution P6_TA(2009)0036

finansieringsformen medan utländska operatörer får lägre kostnader. Danmark inför nu en myndighetsavgift. Och sänker de avgifter som Sverige höjer.

Förslag

1. **Uppdra åt TSL att etablera avgiftsnivåer som motsvarar lämplig form av medelnivå på motsvarande avgifter inom EU.** Med den intäktsnivå som detta medför; **Påskynda, med extern insyn** TSL:s pågående interna granskning av hela regleringens omfattning och anpassa kostnaderna till sålunda tillgängliga intäkter.
2. **Ändra inte finansieringsform innan myndighetens organisation anpassats och effektiviserats.** Vi hänvisar här till TSL:s PM **Bakgrund och principer för ändrade avgifter för Transportstyrelsens luftfartsverksamhet** daterad 2011-03-03 och **Konsekvensutredning – Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom luftfartsområdet** TSG 2012-347 daterad 2012-04-18.

3. Flygplatser i Stockholm för allmänflyg.

Bakgrund

Flygplatser för allmänflyget är en kommunal angelägenhet² eller för privata intressen.

Detta fungerar inte alls i Stockholm och Göteborg eller på andra platser där flera kommuner betjänas av en flygplats.

I Stockholm har flygplatserna Bromma, Tullinge och Barkarby, som alla byggts med skattemedel, fungerat väl i decennier som huvudstadens affärs/privatflygplatser. Nu har Tullinge och Barkarby stängs och ligger öde – efter beslut i enskilda kommuner. Stockholm saknar helt flygplats för affärs/privatflyg när Bromma är stängt.

Swedavia har förvärrat situationen betydligt då man under 2011 sagt upp alla kontrakt med flygföretag på Bromma. I Göteborg används "ekonomiska styrmedel" för öka flygplatsens resultat. Företagsekonomiska kriterier styr allt fler beslut för just flygets infrastruktur.

Det kommunala ansvaret i samspel med Statens inflytande (LFV/Swedavia) har i Stockholm i snart två decennier varit handlingsförlamat vilket belyses av nedanstående axplock ur historien:

1994

"Staten förbinder sig att ta initiativ till en utredning som syftar till att finna lämplig lokalisering för en ny flygplats i Stockholmsregionen³" [för skol- och allmänflyg]

Resultat: Inget

2001

"Staden förbinder sig att i samråd med Staten utreda kostnader och övriga förutsättningar för att omlokalisera skolflyget och det lätta allmänflyget vid Bromma till annan flygplats i Stockholmsområdet"⁴

Resultat: Visst utredningsmaterial inget konkret

² Enligt LFV et al enligt Proposition 1981/82:98

³ § 17 i avtal 1994 mellan Stockholms stad och Staten angående Bromma flygplats.

⁴ Beslutsunderlag och avtalsförslag för nytt Brommaavtal 2001

2003

Stockholmsberedningen föreslår att Regeringen uppdrar åt en särskilt tillsatt kommission att [.....] förslag till citynära flygplats [.....]

[.....] Regeringen bör tydliggöra statens och regionens ansvar för allmänflyget i Stockholms län⁵

Resultat: Inget**1998 - 2008**

Minst fem heltäckande rapporter och utredningar har gjorts angående bristen på flygplatskapacitet i Stockholmsområdet. Alla eniga om behovet.

Resultat: Inget**2008**

Länsstyrelse, Landsting och Kommunförbundet Stockholms län (KSL) uppdrar åt utredningsman att skapa flera lösningar som sammantaget ger en helhetslösning för allmänflyget i Stockholm (utredare Carl Cederschiöld)

Resultat: Utredningsmaterial**2012**

Nya rapport med karaktär av Slutrapport produceras men dras tillbaka innan beslut

Resultat. Inget. Hänvisar till grannstädernas flygplatser.**Förslag**

Regeringen tillsätter en utredningsman i enlighet med förslag i SOU2003:33 med uppdrag att:

1. Tillsammans med KSL eller annan representant för kommunerna förhandlar med berörda parter för att sluta avtal om byggnation av tre mindre landningsbanor (söder, norr och väster) för affärs/privatflyget i Stockholm.
2. Säkerställa finansiering av projektet.
3. Involvera flygets organisationer i driftsansvaret för att säkerställa kostnadseffektiv drift.

Med vänliga hälsningar



AOPA - Sweden
Lennart Persson
Ordförande

AOPA - SWEDEN (TIDIGARE SPAF) ÄR EN IDEELL ORGANISATION SOM VERKAR FÖR SINA MEDLEMMAR SOM ÄR PILOTER OCH FLYGPLANSÄGARE. VI FORMAR, UTTRYCKER OCH FRAMFÖR VIKTIGA POSITIONER FÖR ATT FRÄMJA ALLMÄNFLYGETS EKONOMI, SÄKERHET, ANVÄNDBARHET OCH POPULARITET. AOPA - S ÄR DEN SVENSKA DELEN AV IAOPA SOM HAR FLER ÄN 470 000 MEDLEMMAR - I DRYGT 80 TALET LÄNDER.

⁵ SOU 2003:33