

## Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

cc

Transportstyrelsen Luftfartsavdelning  
Ingrid Cherfils

[www.aopa.se](http://www.aopa.se)  
AOPA Facebook

Bilaga: Guide – samlat document.pdf

# Utflaggning av verksamheter och tillstånd inom det lätta flyget i Sverige

AOPA:s medlemmar har framfört krav på föreningen att finna mer verksamma aktiviteter för att sänka kostnaderna som orsakas av den mycket höga och ständigt stigande avgifter som Transportstyrelsens Luftfartsavdelning (TSL) kräver av piloter och flygplansägare. Då flera av våra grannländer har i jämförelse obetydliga avgifter inom flera områden har vi utrett och testat möjligheten att flytta hemvisten för både flygcertifikat och registreringar av luftfartyg till annat land. AOPA:s första projekt inom området gäller flygcertifikat.

**Vi bifogar för kännedom och yttrande en handledning för att flytta flygcertifikat till Danmark där ingen årlig avgift tas ut av myndigheten.**

Vi har i samband med detta också funnit det smidigt och enkelt att nya certifikat med fördel registreras direkt i annat land. Så sker nu också löpande. Svenska kontrollanter kan examinera också för danska certifikat.

*AOPA beklagar de sekundära effekter som uppstår med allt färre subjekt för tillsyn i Sverige. Vi tvingas dock att agera då TSL:s avgifter nu hotar den kritiska massa inom allt affärs/privatflyg som medger t.ex. tillgång till verkstäder och bränsle i hela landet.*

## AOPA:s inriktning

AOPA avser att tillsammans med olika drabbade aktörer söka liknande lösningar för andra verksamheter som nu slås ut. Avgifterna ger högre priser och lägre efterfrågan i en ond spiral som redan pågått i många år. Vi tvingas konstatera att vi inte sedan katastrofen med avgifter

## AOPA-Sweden

Lpn/D:\To PrintBrev utflaggning\_140219.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

på certifikat 2004 – 07<sup>1</sup> fått någon indikation på att nuvarande system och principer kan komma att ändras. Och att därmed TSL:s avgifter verkar förbli på en, för Sveriges konkurrenskraft, mycket skadlig nivå. TSL:s utredning om lättnader<sup>2</sup> har ännu nio månader efter remisstidens utgång inte medfört någon ändring av avgifter trots att det är väl känt att utredningens utpekade avgifter gör det omöjligt att fortsatt bedriva vissa systemkritiska verksamheter med TSL som tillsynsmyndighet. Utredningen är ett svagt tecken på insikt men den väljer ändå att föreslå bara vissa ändringar i uppenbart skadliga avgifter. Detta medför i bästa fall vissa smärre korrigeringar av ett nu destruktivt och dysfunktionellt system. AOPA ser i utredningen inget tecken på en djupare insikt om den accelererande eroderingen av konkurrenskraft och utslagningen av framför allt små företag som nuvarande avgiftssystem medför. Nyetablering är sedan länge uteslutet inom skolning, verkstäder, taxifyg, flygplansförsäljning etc.

## Bakgrund

Den svenska luftfartsmyndighetens avgifter för tillstånd och tillsyn inom flyget har sedan många år passerat den gräns där kostnaderna inte längre kan bäras av brukarna inom det lätta affärs/privatflyget. Här finns basen för bränsletillgång i hela landet, tillgång till flygplatser, mekaniker och reservdelar och inte minst nödvändig kunskap för flyget. Effekten är en accelererande process av utflaggningar och nedläggningar av verksamheter. Till skillnad mot t.ex. Tyskland krymper basen för allt flyg i Sverige. AOPA får ibland ett cyniskt svar från "ansvariga"; *ni får betala vad det kostar ... eller det blir så här med EU-regler och kostnadsbaserade avgifter*. Avgiftsprinciper som försämrar Sveriges konkurrenskraft tycks trots EU-regler leda till andra mer pragmatiska slutsatser i våra konkurrentländer och nära grannar. Det är befängt att påstå att avgifterna är givna a priori av "systemet inom EU" eller "transparenta avgifter". TSL:s ambitionsnivå, rutiner, overheadkostnader och inte minst administrativa effektivitet har en helt avgörande betydelse för kostnadsnivån. Avsaknad av målstyr, effektiv administration i kombination med rigida modeller för fördelning av mycket höga indirekta kostnader<sup>3</sup> gör att Sverige hamnat i en process av administrativt självskadebeteende.

AOPA vill här särskilt påpeka att den ökade tillsynen, ökade krav på underhåll och medicinska formalia som är en viktig orsak till ökade avgifter *aldrig* motiveras av flygsäkerhet eller annan nytta. Mekaniska modeller för kostnadsfördelning går före en avvägning som TSL skulle kunna göra på ett betydligt mer intelligent sätt.

Vad AOPA här framför är i allt väsentligt vad vi kontinuerligt framfört i remissvar och andra skrivelser till myndigheten och till Näringsdepartementet. Situationen kräver nu en gentemot allmän- och affärsflyget radikalt förnyad och slimmad intelligent och tillmötesgående svensk luftfartsmyndighet. Vi är övertygade om att utvecklingen av utflaggningar och nedläggningar är känd hos TSL. Vi hoppas att myndigheten i samråd med

---

<sup>1</sup> Efter höjning av avgifterna med > 300% på kort tid minskade antalet certifikat med närmare 25% vilket föranledde TSL att sänka årsavgiften med 40%. Bortfallet av antalet cert visade sig bli permanent.

<sup>2</sup> Uppdrag 6 i TS RB 2012

<sup>3</sup> Kostnadsmassan avspeglas i timdebiteringen som antyder 100 - 150% overhead på direkta kostnader. En nivå som är mer än dubbelt vad som skulle tolereras i rimligt effektiv byråkrati.

sin huvudman tar situationen på allvar och agerar kraftfullt och radikalt för att återställa avgiftsnivåerna i Sverige till en rimligt konkurrenskraftig nivå.

Med vänliga hälsningar

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Lennart Persson', written in a cursive style.

Lennart Persson  
Ordförande

**AOPA - SWEDEN 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 470 000 MEDLEMMAR I DRYGT 70 LÄNDER.**