

## Remissvar

### Avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet

#### **AOPA har tagit del av Transportstyrelsens *Redovisning av regeringsuppdrag* och har följande att anföra;**

De beskrivna ändringarna av regleringen medför inga större förändringar för den sektor, Allmänflyget, som AOPA representerar. Inom luftfarten har ett avgiftsfinansierat system varit norm i många år. Vi har sålunda ackumulerat erfarenheter av systemet som vi nu vill uppmärksamma Regeringskansliet på;

#### **Systemproblem**

AOPA vill framföra mycket avgörande invändning mot bristen på belysning av myndighetens interna effektivitet i redovisningen. Ett system där myndigheten definierar sin agenda och auktoriseras att, med lagstöd, kräva avgifter för sina kostnader *saknar kostnadshämmande mekanismer*. Denna systembrist måste kompenseras så att myndigheten har tvingande krav på kontinuerlig effektivisering.

I nuvarande ordning möter myndigheten inom luftfarten representanter för marknaden två gånger per år för att presentera avgifter och resultat av verksamheten. Med undantag för viss tidsförskjutning har det visat sig att konsultationerna nästan undantagslöst inte leder till någon korrektion eller åtgärd från myndighetens sida oavsett invändningar och krav från marknadens aktörer. Problemet visade sig särskilt dramatiskt under nu pågående sämre konjunkturen. Myndighetens besked var att först vid 25% lägre volymer kan färre subjekt inom ett avgiftsområde förväntas medföra bantade resurser/kostnader hos myndigheten. Ett synsätt som den konkurrensutsatta delen av samhället inte kan acceptera.

All erfarenhet är entydig – *utan rationaliseringstryck ökar kostnader för alla organisationer*. Särskilt nuvarande regerings deklarerade mål vad gäller förenklingar och effektivisering måste resultera i en tydlig och kraftfull mekanism för kontinuerlig effektivisering. Vi ser fram mot ett snart tillägg till redovisningen som behandlar denna aspekt.

#### **Underlag för avgifter**

I redovisningen framstår kostnader för tillsyn och tillstånd och resulterande avgifter som neutrala och faktabaserade. Realiteten är med säkerhet den, att större delen av kostnaderna är indirekta och en inte oväsentlig del är "ej debiterbar" tid. Kostnaden för en inspektör eller ett tillstånd är därför på ett avgörande sätt beroende av myndighetens modell för kostnadsfördelning. AOPA välkomnar därför, och vill lyfta fram kommentaren i 12.3 Flexibilitet i Konsekvensbeskrivningen. Myndigheten har god kunskap om effekten av avgiftsnivåer och en ogenomtänkt mekanisk kostnadsfördelning. AOPA har i olika sammanhang framhållit behovet av just en

#### **AOPA-Sweden**

O:\C:\Users\Owner\Desktop\AOPA Sweden\AOPA 2010\Remissvar N ang TSL.doc

Adress	Telefon	Fax	Internet
Bromma Flygplats, Grind B SE-168 67 Bromma	08-29 50 00	070 610 8040	info@aopa.se www.aopa.se

flexibel attityd för att undvika mycket dramatiska effekter för små aktörer. En flygmekaniker i Lappland eller en flygläkare i Hälsingland har mycket få kunder att fördela myndighetsavgiften på. I gles befolkade delar av landet kan hela infrastrukturen äventyras av myndighetsavgiften. Där är Allmänflygplan ofta enda sättet att kunna göra endagsbesök bortom bilens räckvidd. Där kan den lokala flygplatsen tvingas stänga då klubben som sköter driften inte kan få sina maskiner servade på orten om mekanikerns ekonomi förstörs av höga avgifter. Skatten på redan kostsam flygbensin som infördes för något år sedan har nu reducerat underlaget i glesbygden högst dramatiskt. Höga engångskostnader och dyr tillsyn hotar allt flyg i stora delar av Norrland. Det medför också en de facto stängning av enskilda flygplatser; Utan lokal återförsäljare av flygbensin, normalt den lokala flygklubben, kan ingen besökare heller tanka.

Exempel: Avgifterna för certifikat och luftvärdighet har de senaste 10 åren först höjts med 150% för att sedan halveras. Höjningen fick en mycket påtaglig effekt på antalet certifikat i Sverige.

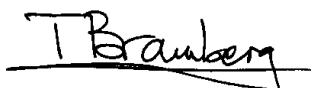
## Konsekvensbeskrivning

I olika remisser och förslag gör myndigheten en konsekvensbeskrivning enligt gällande krav. Kvaliteten på beskrivningen måste dock förbättras högst avsevärt så att ändamålet uppfylls på ett rimligt sätt. I föreliggande fall saknas helt all *referens till konsekvenser för andra än myndigheten och Regeringen*. Konsekvenserna för hela samhället, för flygbolag och för enskilda berörs inte alls. AOPA vill särskilt lyfta fram konsekvenserna av höga fasta avgifter för små företag och för glesbygd. Fasta avgifter för tillstånd och tillsyn medför konkurrensnackdel för små företags.

Under ett antal år nu har komplexiteten i regleringen ökat – ofta med dramatiska konsekvenser för Allmänflyget. Regler och allmänna råd inom flyget är nu så omfattande att de delvis blivit kontraproduktiva. Myndigheten genererar uppenbarligen många initiativ till ny reglering och detaljkrav. AOPA förordar starkt att all reglering ifrågasätts och avvägts mot förväntad effekt och kostnader för samhället, operatörer, och enskilda. En konsekvensbeskrivning som lever upp till intentionerna är nödvändig för att möjliggöra uppföljning och korrigerande.

Högaktningsfullt

AOPA – Sweden

A handwritten signature in black ink that reads 'T Bramberg'.

Torgny Bramberg

Enligt uppdrag

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 60 TALET LÄNDER.