

**Transportstyrelsen  
Ekonomi- och förvaltningsavdelningen  
601 73 Norrköping**

## Remissvar

### **Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter [TSFS 2014:XX] inom luftfartsområdet**

AOPA – Sweden har tagit del av dokumentationen i rubricerad remiss och har följande att anföra.

#### **Generellt om remissen**

AOPA har i många år lagt sammanlagt stora resurser på remissvar, dialog och brev till Transportstyrelsen (TSL) och f.d. Luftfartsstyrelsen – enträget varnande för konsekvenserna av myndighetens destruktiva avgiftspolitik. Vi har gjort internationella jämförelser. Vi har beskrivit konsekvenser. AOPA:s varningar har, att döma av utvecklingen inom det nationella flyget, i allt väsentligt visat sig vara välgrundade. Flygbranschen i Sverige kvävs av TSL:s avgifter.

Enligt AOPA:s kännedom har *ingen enda avgift ändrats som resultat av någon invändning från någon remissinstans sedan den fristående luftfartsmyndigheten etablerades*. Processen är därför bevisligen ett slöseri med branschens och TSL:s resurser. AOPA anser att det inte är förenligt med god myndighetsutövning att leda en process som utgör en falsk förespegling av dialog/avstämning med branschen. Remissförfarandet är resurskrävande och uppenbart, hittills, en helt meningslös process. AOPA väljer därför att huvudsakligen kommentera Sveriges problem med luftfartsmyndighetens avgifter i mer generella termer.

#### **Sammanfattning av AOPA:s yttrandet**

AOPA anser att avgiftsförslaget inte substantiellt avviker från det mönster av skenande avgifter som successivt kväver luftfarten i Sverige. TSL administrerar ett dåligt, dyrt och skadligt avgiftssystem som närmast kan karaktäriseras som ett nationellt självskadebeteende inom flyget. En lång tradition som framstående nation inom flyget slås i spillror av ett dyrt, dysfunktionellt och ointelligent system. Kamerala kalkyler och "tolkningar" av EASA-

#### **AOPA-Sweden**

---

<b>Adress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Fax</b>	<b>Internet</b>
Lintas Gårdsväg 5A SE-168 74 Bromma	08-29 50 00	070 610 8040	info@aopa.se www.aopa.se

bestämmelser fortsätter - helt utan hänsyn till landets bästa och med entydigt negativa långsiktiga effekter.

- De för år 2015 föreslagna avgifterna fortsätter att aggregera till den negativa spiral som TSL:s avgifter orsakar all svensk verksamhet inom flyget. Små företag slås ut och nyetablering förhindras. Svensk verksamhet emigrerar eller läggs ner.
- Avgiftssystemets grundläggande problem kvarstår och kommer också att förvärras över tid i takt med att hela sektorn minskar i Sverige på grund av TSL:s avgifter.
- Avgiftssystemets konstruktion är särskilt skadligt för allmänflyget där de många och små aktörerna är verksamma. Principerna för hur avgifterna tas ut måste därför omprövas med målet att medge tillträde till - och möjlighet för även små/nystartade företag att verka på marknaden.

## Nu krävs en radikal kursändring

De avgifter som myndigheten, remissförfarandet till trots, *autokratiskt utkrävt* har sedan många år har visat medföra just de konsekvenser som en samstämmig bransch varnat för sedan Luftfartsstyrelsen/TLS etablerades. Avgiftsnivåerna och tillsynsprocessen har medfört en tydlig minskning av särskilt små företag/organisationer (både brukare och utövare) inom det lätta flyget. Antalet piloter på grundnivå (PPL) är en god indikator av vart vi är på väg. Vi ser här en särskilt kraftig nedgång 2013. Av dessa PPL-piloter väljer en del att gå vidare till yrkesmässig utbildning. Alla flyger allmänflygplan, som behöver verkstäder och infrastruktur ner till den lokala tankningsstationen. Antalet PPL får effekt inom några år då volymen hunnit påverka hela systemet. Flygskolor försvinner, lokala flygklubbar läggs ner, tankningsanläggningar stängs, flygplatser stängs och tillgängligheten i hela Sverige för flyg minskar. *Antalet PPL certifikat har på tio år minskat med 40% och bara sedan 2008 med 20%. I Tyskland har antalet PPL certifikat ökat sedan 2008.*

**AOPA anser att Näringsdepartementet har ansvaret att analysera förstå och agera så att de skadliga konsekvenserna av det egna systemet begränsas och att TSL har ansvaret att påtala detta för sin uppdragsgivare för att få en förändring till stånd.**

Konsekvensutredningen (KKU) beskrivning av effekterna av avgifter, saknar helhetssyn och återspeglar ett tydligt mål; att inte ifrågasätta föreslagna avgifter.

TSL:s höga fasta avgifter har samtidigt näst intill helt stoppat nyetablering. I vissa fall har samtidigt utflaggnings av verksamheter, certifikat och flygmaskiner ökat vilket också noteras i KKU. Den fria rörligheten har kanske möjliggjort överlevnad för någon verksamhet men det är otvetydigt att Sveriges konkurrenskraft försämras av TSL:s avgifter. Detta måste vara tydligt också för TSL. Därmed agerar TSL i direkt motsats till myndighetens uppdrag vad gäller internationell konkurrenskraft.

Våra, och andras invändningar mot avgiftsexcesserna bemöts av myndighetens företrädare ofta med två förklaringar; 1) EASA och 2) Kostnadsbaserade avgifter. Detta indikerar en brist

på självkritisk analys som nu måste komma i förgrunden och som av nedanstående skäl ger stora möjligheter till snara förbättringar:

- TSL skriver själva de svenska bestämmelserna, i många fall efter tolkningar av EASA:s regler där huvudändamålet kan väljas som tolkningsmall – inte textanalysen.
- TSL:s ”bedömningar” kan baseras på evidens och best practice (i andra länder) på bekostnad av interna individuella åsikter.
- TSL sätter själva nivån (tidsåtgång) på tillsyn .
- TSL kan söka dialog och smidiga lösningar hos många, nu närmast desperata svenska aktörer.
- Den omfattande ökningen av bestämmelser (textmängd) och tillsyn har haft tydliga skadliga effekter på flyget i Sverige. AOPA saknar exempel på positiva effekter.

AOPA välkomnar att den totala kostnadsmassan minskat men då stocken av tillsynsobjekt och certifikatsamtidigt minskat är besparingen delvis skenbar. Kostnadsmassan måste ställas i relation till arbetsuppgiften för att ges relevans.

Behovet av en radikal omprövning av arbetssätt och beslutskriterier illustreras av indikatorer från olika observationer/perspektiv;

- AOPA tar från medlemmarna emot en mångfald berättelser om tillsyn och granskningar som tidskrävande genomgångar av formalia hos små företag som inte har någon positiv effekt i praktiska operativa termer.
- En avgiftsremiss med 700 priser är ett tydligt tecken på en allt mer detaljerad intern administration där myndighetens huvudsakliga ändamål gått förlorad.
- Ett timpris på 1400 kr är en tydlig indikator på att fördelade kostnader (overhead) är ligger på en helt orimlig nivå.
- Den textmängd som adderats till regleringen det senaste decenniet har inte medfört några positiva mätbara effekter i form av flygsäkerhet operativa fördelar eller förenklade förfaranden.

## **Ett internationellt perspektiv - De goda exemplen**

Internationellt har många länder i olika grad gått samma destruktiva väg som Sverige om än inte i samma utsträckning. Inom EU har som bekant AOPA:s invändningar på senare tid tagits på allvar. Några citat illustrerar den nya andan<sup>1</sup>.

- ”...we need to move from prescriptive regulation towards a mix of non-regulatory measures”
- Principle 1: All regulation should be screened against the identified risks and their relevance to overall serious accident numbers.
- the growing number and complexity of regulations has begun to have major side-effects to the extent that new rules may now even have a counter-productive effect

---

<sup>1</sup> ROADMAP FOR REGULATION OF GENERAL AVIATION daterad 18 nov 2012

- Future regulatory policy should be more precisely targeted at the actual risks

Lättnadsutredningen 2013 indikerar att insikten om problemet finns. Även hos Näringsdepartementet.

CAA i UK och FAA i USA har inlett processer som i varierande grad är inriktade på ett radikalt omtag.

AOPA uppmanar TSL att utan dröjsmål initiera motsvarande process i Sverige, i linje med ovanstående, för att om möjligt stoppa flygdöden i Sverige. Om avgifterna – som nu, omöjliggör t.ex. underhållsverkstäder och skolning måste myndigheten se över sina rutiner som driver kostnaden. Säkerställa att Regeringen ändrar förutsättningarna. Göra standards som underlättar. Också hjälpa, särskilt små aktörer att smidigt uppfylla rimligt ställda krav på rena formalia. Hjälpa i stället för att stjälpa branschen.

## Kommentarer på specifika avgifter

### Kapitel 4 - Verkstäder

Avgifterna har kraftigt förändrats från år till år och vilket gör planering svår och därmed en indirekt kostnad. TSL:s avgifter baserades 2008 på antal anställda, nu på antal behörigheter. Inför 2015 ändras dessutom innehållet i grundavgiften. Jämförelse över tid försvåras. I ett längre perspektiv för en liten verkstad med tre anställda och två behörigheter har avgiften utvecklats enl. nedan:

Verkstad	2008	2012	2014	2015	Δ % 2008 - 2015
Part 145	22 500	49 680	94 340	70 000	+211%
Del M kap F	12 000	27 500	34 680	27 540	+130%

Omräknat till arbetstid vid normal timdebitering i ett litet verkstadsföretag och 75% beläggning måste en anställd tekniker arbeta i storleksordningen *sex veckor bara för att täcka kostnaden för avgiften* till TSL och sin egen lön. För en part 145 verkstad har avgiften mer än tredubblats sedan 2008. Trots en sänkning av avgiften är Sverige dyrast i TSL:s egen jämförelse. Myndighetens makt att efter eget skön sätta, till synes vilka avgifter som helst – med referens till interna kalkyler kräver särskild eftertanke. Hanteringen av avgifter mot branschen framstår i denna sammanställning som närmast vårdslös. Det är oacceptabelt. Det är skadligt för flyget. Det är skadligt för Sveriges konkurrenskraft.

### Kapitel 6 - Utbildning och skolverksamhet

Avgifter för skolverksamhet är särskilt anstötligt ur principiell synvinkel. Den som studerar till ett yrke åtnjuter i Sverige i de flesta fall gratis undervisning. Man kan bli pilot genom att gå flyggymnasium. Den som inte får den förmånen utan utbildar sig på eget initiativ måste betala själv. Långt ifrån lika möjligheter redan där. Att staten dessutom tar ut avgift på flygskolor blir därmed dubbelt – och även moraliskt – fel. TSL har ett ansvar att utverka samma villkor för pilotutbildning som många andra yrkesval har. I ett längre perspektiv är dessutom avgiftens utveckling helt oacceptabel. AOPA har valt ett exempel på en flygskola i nedanstående tabell.

Utbud	2003	2010	2014	2015
PPL, CPL, IR	13 000	35 000	95 000	55 000

## Slutord

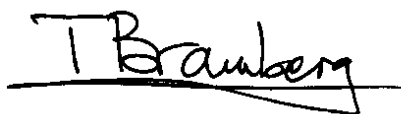
Vi vill med vårt remissvar förmedla den desperation som länge präglat – särskilt allmänflygets situation i Sverige. När Danmark helt lade om sin avgiftspolitik var måttet i Sverige mer än rågat. Nu måste radikala grepp till för att hejda "flygdöden". Flygbranschen i Sverige behöver nu en myndighet som karaktäriseras av civilkurage och intelligens som med integritet kan säkerställa att inte Sverige mekaniskt fortsätter med nuvarande förstörelse av en hel bransch. TSL:s anställda har den kompetens och kapacitet som krävs för ett sådant agerande. AOPA vädjar om kraftfulla åtgärder.

Om avgiftsförslaget i remissen genomförs är det tydligt att TSL inte uppfyller sitt uppdrag på en avgörande punkt:

*Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt **konkurrenskraftigt**, miljöanpassat och säkert transportsystem.*

Vi tvingas konstatera att KKU tydligt beskriver att TSL med föreliggande avgiftsförslag faktiskt åstadkommer motsatsen till internationell konkurrenskraft.

Hälsningar

A handwritten signature in black ink that reads 'T Bramberg'. The signature is written in a cursive style and is underlined with a single horizontal stroke.

AOPA Sweden  
Torgny Bramberg  
Enl. uppdrag

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.