

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Mail till:
kontakt@transportstyrelsen.se

Remissvar

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom luftfartsområdet (TSFS 2015:XX)

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

Generellt om remissen

I Transportstyrelsens dokumentation framgår att: *Enligt avgiftsförordningen ska avgifter beräknas så att full kostnadstäckning uppnås¹. I texten framgår vidare att kostnaden baseras på interna analyser och tidsstudier. Avgiftsnivåerna fastställs sålunda i praktiken i en kalkylmodell som Regeringen stipulerat och – vilket Transportstyrelsen (TS) understryker – avsteg från kalkylerade avgifter kräver Regeringens explicita godkännande. Föreslagna avgifter kan därmed aldrig ändras utan *särskilt beslut av Regeringen*². *Remissförandet är därför uppenbart en meningslös process. Ett slöseri med branschens och TS:s resurser.**

AOPA anser att det inte är förenligt med god myndighetsutövning att leda en resurskrävande process som utgör en falsk förespegling av dialog/avstämning med branschen. AOPA väljer därför att huvudsakligen kommentera Sveriges problem med luftfartsmyndighetens avgifter i generella termer.

AOPA har i många år lagt sammanlagt stora resurser på remissvar, dialog och brev till Transportstyrelsen (TS) och f.d. Luftfartsstyrelsen – enträget varnande för konsekvenserna

¹ Beskrivning av ändringar [...] daterad 2015-05-29 , Sidan 1

² Beskrivning av ändringar [...] daterad 2015-05-29 "För att frångå principen om full kostnadstäckning krävs ett särskilt beslut från regeringen"

AOPA-Sweden

av Sveriges 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*. Svenska företag förlorar internationell konkurrenskraft och avgiftssystemet föröder det lätta flyget där alla piloter startar sin karriär.

Alternativ och bättre lösningar finns. Danmarks system för finansiering av Regleringsmyndigheten orsakar, som exempel, mindre konkurrensmässig skada. Det är välbekant för TS att Flygbranschens aktörer delar (troligen undantagslöst) AOPA:s kritik av systemet. Näringsdepartementets initiativ, innan regeringsskiftet 2014, var en respons på flygbranschens problem med konkurrenskraft och utflaggning.

AOPA vill därför härmed framföra en begäran om ett initiativ från TS för att kanalisera och representera branschens kritik mot avgiftssystemet. Vi måste gemensamt skapa dialog med Regeringen med målet att återge svenskt flyg konkurrenskraft. Ett första mål är en genomgripande revidering av avgiftssystemet.

AOPA utfäster att, när TS påbörjar ett sådant arbete, ägna alla tillgängliga resurser åt att:

- Söka stöd hos aktörer inom flygbranschen i Sverige för ett "Avgiftsinitiativ"
- Avsätta resurser för att delta i projektarbete för ett bättre avgiftssystem³

AOPA:s yttrande på förslaget om avgifter

AOPA anser att avgiftsförslaget inte substantiellt avviker från det mönster av skenande avgifter som successivt kväver luftfarten i Sverige. TS 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.

Förslaget står i direkt strid med det angivna målet om ändamålsenlighet.⁴

- De för år 2016 föreslagna avgifterna fortsätter att aggregera till den negativa spiral som TS:s avgifter orsakar all svensk verksamhet inom flyget.
- Förslaget innebär en fortsättning av trenden att 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 allt färre aktörer skall betala myndighetens kostnader.
- Avgiftssystemets konstruktion är särskilt skadligt för det lätta flyget, allmänflyget, där de många och små aktörerna är verksamma. Särskilt skolor och verkstäder.

³ Jämför arbetssättet inom EASA:s GA Road Map

⁴ Beskrivning av ändringar [...] daterad 2015-05-29 , Sidan 1: *Avgifterna ska konstrueras på ett sådant sätt att det är ändamålsenligt för både Transportstyrelsen och det aktuella kollektivet som ska betala avgiften*

- Den föreslagna sänkningen av Myndighetsavgiften behandlas, till synes som en mekanisk opåverkbar konsekvens av tidigare beslut. *TS måste behandla detta systemkritiska beslut med hänsyn till strategiska effekter.*

Nu krävs en radikal kursändring

De avgifter som myndigheten, remissförfarandet till trots, *autokratiskt utkrävt* har sedan många år visat sig medföra just de konsekvenser som en samstämmig bransch varnat för sedan Luftfartsstyrelsen/TS etablerades. Avgiftsnivåerna och tillsynsprocessen har medfört en tydlig utslagning av, särskilt små företag/organisationer och privatpersoner inom det lätta flyget. Antalet piloter på grundnivå (PPL- Private pilot License) är en god indikator av vart vi är på väg. Det sjunkande antalet 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 44% och bara sedan 2008 med 28%. I Tyskland har antalet PPL certifikat ökat sedan 2008.*

TS:s höga fasta avgifter har samtidigt näst intill helt stoppat nyetablering. I vissa fall har samtidigt utflaggningen av verksamheter, certifikat och flygmaskiner ökat. Den fria rörligheten inom EU har kanske möjliggjort överlevnad för någon verksamhet genom att aktörerna flyr Sverige. Det är otvetydigt att Sveriges konkurrenskraft försämrats av många år med kraftigt höjda avgifter. Detta är uppenbarligen tydligt också för TS, vilket framgår av dokumentationen⁵. TS ägnar trots detta varje år remissunderlaget i sin helhet till en omfattande beskrivning/analys av hundratals ändringar i prislistan medan helhetsbilden inte berörs alls. AOPA Sweden efterlyser Myndighetens egen bedömning av avgifternas effekt på branschen över en tidsperiod på 5 – 10 år.

Myndigheten måste nu kraftfullt agera enligt uppdragets direktiv vad gäller internationell konkurrenskraft.

EASA har uppmärksammat problemkomplexet som orsakar dyra och därför destruktiva effekter för allmänflyget. AOPA vill särskilt hänvisa till den strategiska helhetsbilden som motiverar "GA Road Map" och den uppmärksamhet som EASA ägnar onödigt kostnadshöjande reglering inom allmänflyget. AOPA-Sweden har förväntningar på stöd från EASA för vår kritik av det svenska systemet för avgifter. I NPA 2015-8 uttrycker EASA inriktningen mycket tydligt:

Nevertheless, this reduction in the cost of ownership can only be fully achieved if Member States ensure that this increase of privileges for individuals is not impaired by an inadequate system of fees & charges.

⁵ Beskrivning av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom luftfartsområdet

TS bör ta utgångspunkt i just det svenska "*inadequate system of fees and charges*" för att, tillsammans med flygets organisationer, skyndsamt göra en genomgripande revidering av avgiftssystemet. Målet skall vara:

- Att förbättra konkurrensvillkoren för den svenska flygbranschen, och då särskilt allmänflygets många små aktörer.
- Att göra administrationen av avgifterna enklare och billigare.


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

Slutord

Vi vill med vårt remissvar förmedla den desperation som länge präglat – särskilt det lätta flygets situation i Sverige. TS:s anställda har den kompetens och kapacitet som krävs för ett "Avgiftsinitiativ". AOPA kommer att, med kraft stödja ett sådant initiativ, och därmed stödja TS uppdrag på den viktiga punkten i myndighetens uppdrag:

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

Med vänliga hälsningar



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.