

Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping  
kontakt@transportstyrelsen.se

Kopia: [www.aopa.se](http://www.aopa.se)

## Svar avseende remiss om Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet TSG 2011 - 426 Luftfart

### 1 Inledning

AOPA Sweden inkommer härmed med svar på Remiss om transportstyrelsens avgifter TSG 2011-426. AOPA Swedens svar berör den del av remissen som rör Transportstyrelsens Luftfartsavdelning (TSL).

Transportstyrelsen, TS, har i rubricerad remiss och vid seminarium informerat om nya avgifter för Luftfartsavdelningen inom transportstyrelsen. AOPA Sweden konstaterar att förändringarna som föreslås kommer att få allvarliga konsekvenser för allmänflyg, småföretagare, verkstäder och privatflygare.

TS förslag innebär dramatiskt ökade kostnader för enskilda och företag. TS förslag och aviserade avgiftsförändringar ändrar på ett avgörande sätt de grundläggande förutsättningarna för de regleringar som finns för den svenska luftfarten. En myndighet ska följa upp konsekvenser av sina föreskrifter och allmänna råd. Eftersom TS nu ändrar de grundläggande förutsättningarna för regelgivningen ska den omprövas och en ny konsekvensutredning genomföras. Konsekvensutredningens innehåll är närmare reglerat i regeringens förordning om konsekvensutredning vid regelgivning (SFS 2007:1244 med ändringar).

Regeringen har, enligt regleringsbrev för TS år 2011, som övergripande mål med förenklingsarbetet att åstadkomma en märkbar positiv förändring i företagets vardag. AOPA Sweden sympatiserar med detta mål, men måste samtidigt konstatera att TS förslag går åt helt motsatt håll. Regleringsbrevets innehåll understryker behovet av en samlad och förnyad konsekvensutredning före beslut i det nu aktuella ärendet.

#### AOPA-Sweden

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

AOPA Sweden anser därför att rubricerade avgiftsändringar för Transportstyrelsens Luftfartsavdelning (TSL) måste anstå i väntan på en komplett och omedelbar verksamhetsgranskning, med syfte att implementera rejäla besparingar. Grunden till detta är att det inte föreligger en förnyad konsekvensutredning. Denna kommande konsekvensutredning måste belysa och beakta de sammanlagda konsekvenserna av de föreslagna avgiftsförändringarna. I redovisat underlag berörs de dynamiska effekterna hos marknaden endast marginellt.

Om avgifterna höjs kraftigt – innan författningssenlig konsekvensutredning - riskerar flera små och medelstora företag verksamma inom den svenska luftfarten att slås ut. Genom de föreslagna avgiftshöjningarna riskerar TSL alltså att motverka i stället för att främja en konkurrenskraftig luftfart i Sverige.

## **2 AOPA Swedens förslag till lösning i närtid**

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. Danmark och Norge överväger enligt uppgift att införa en myndighetsavgift och går alltså i motsatt riktning jämfört med Sverige. Behåll därför Myndighetsavgiften som delfinansiering av TSL, åtminstone till dess att den kan avvecklas utan att samtidigt ge ett dräpslag mot många privatpersoner, ekonomiska föreningar samt små och medelstora företag. Att i detta läge kraftigt försämra konkurrenskraften för svenska företag i flygbranschen förefaller tveksamt.

## **3 Konsekvensanalys TSL**

AOPA Sweden är medveten om att regeringen nyligen ålagt myndigheten att via avgifter finansiera verksamheten. Hittills presenterad analys kan trots det inte anses vara en författningssenlig konsekvensanalys. Det saknas bland annat en kvantifierad helhetsbild av hur mycket avgifterna kommer att höjas, dels per ämnesområde, men också för TSL som helhet. Därför kan inte utredningen trovärdigt bedöma vilka sammanlagda konsekvenser de höjda avgifterna får på marknaden. Föreslagna ökade avgifter torde kraftfullt motverka regeringens avsikter att underlätta för småföretag.

På några års sikt riskerar betydande delar av ovan nämnda verksamheter att helt slås ut eller att flytta utomlands. En av statsmakterna önskad effekt? Särskilt ur ett glesbygdsperspektiv är förslagen allvarliga, då kraftigt höjda avgifter måste täckas av krympande volymer.

TS konstaterar själv att mindre och medelstora företag blir föremål för de största avgiftshöjningarna, medan storföretag drabbas i mindre, om någon utsträckning. Särskilt ildeella föreningar och småföretag i glesbygd riskerar att slås ut.

TS beräkningsmodell med kostnadstäckning kan enbart förstås ur ett teoretiskt resonemang, där man utelämnar dynamiska effekter, såsom tillgång och efterfrågan.

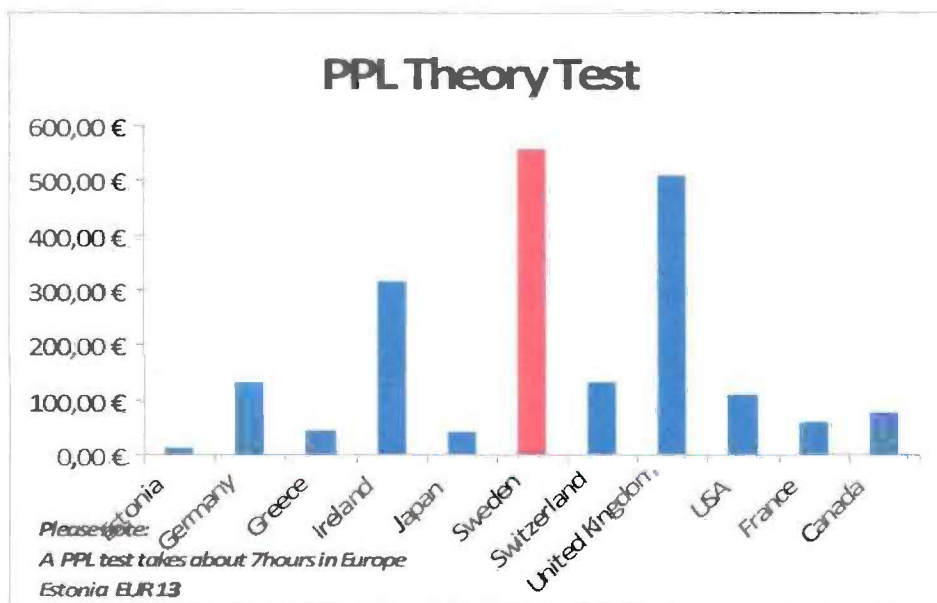
Beskrivningen om komplexitetsprincipen kan vi inte acceptera och risken med ett resonemang med enbart ett ärendes möjliga komplexitet som grund för en generellt högre avgift riskerar snarare att göra tillsynen onödigt dyr, i stället för att skapa en effektiv organisation hos TSL.

Orsaker till de stora avgiftshöjningarna står till stor del att finna i den tidigare finansieringsmodellen hos TS föregångare där myndigheten tillåtit ta ut sina kostnader utan yttre krav på rationaliseringar. Resultatet blev en kostnadsökning som vida har överskridit KPI. Denna utveckling bör snarast reverseras!

#### 4 En jämförelse med andra länder

Transportstyrelsens avgifter de senaste 10 åren har de höjts avsevärt mer än kostnadsutvecklingen i samhället. Som exempel har teoriprovsavgiften för privatflygcertifikat, PPL, nära nog femfaldigats under åren 2001 till 2011. KPI har under denna tid ökat med mindre än 50 %. Ökade avgifter försämrar företagens konkurrenskraft.

Det är bra och efterlängtat att transportstyrelsen jämför sina avgifter med andra länder. Vad som dock är mycket viktigt för vårt lands konkurrenskraft är våra kostnader jämfört med andra stora luftfartsnationer. Tre länder som måste vara med i varje allvarligt menad analys är i tillägg till Storbritannien: Tyskland, Frankrike och USA. Samtliga dessa tre ledande luftfartsnationer ligger långt under Sverige i avgiftsnivå.



## 5 En jämförelse mellan transportslag

De avgifter som föreslås för flygcertifikat ligger inte i närheten av de som tillämpas inom till exempel vägtrafiken. Att förlänga och tillverka ett lastbilskörkort kostar 465 kr under en tioårsperiod. Motsvarande flygcertifikat för en trafikflygare under 10 år kostar sammanlagt över 26 000 kronor. Självklart kan detta till del motiveras med att handläggningen av flygcertifikat är något dyrare, men med en faktor 50?

Utskrift av nytt flygcertifikat på grund av namnbyte föreslås kosta 640 kronor. Kostnad för körkortsförlängning inklusive handläggning rör sig om mindre än 500 kronor. Flygcertifikatet kostar alltså avsevärt mer, ca 35 %, trots att själva körkortshandlingen är mer komplicerad med inplastning och foto.

I ett historiskt perspektiv, 10 år, har transportstyrelsens avgifter höjts kraftigt samtidigt som antalet certifikat har minskat. Ett exempel är teoriprov för privatflygare som höjts med mer än 400 % över 10 års tid. Att transportstyrelsen nu än en gång på många områden föreslår kraftigt höjda avgifter inom många områden kan vare sig accepteras eller motiveras. Avgiftsexplosionen drabbar främst små och mellanstora företag i flygbranschen, till exempel verkstäder och flygskolor. På detta sätt försvåras nyrekrytering av ungdomar till luftfarten.

## 6 Begreppet "Allmänflyg":

AOPA måste kommentera av TSL använd icke etablerad definition av begreppet "allmänflyg". Varför använder TSL plötsligt en annan definition av detta begrepp än vad som hittills varit brukligt av tidigare luftfartsmyndigheter i Sverige samt ännu idag internationellt inom ICAO och EU?

AOPA Sweden föreslår att begreppet "allmänflyg" används i sin sedan länge etablerade betydelse enligt tidigare praxis i Sverige, vilken överensstämmer med ICAO och nuvarande EU-rätt.

EU-parlamentet har, enligt uppgift, under rubriken "En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget" utfärdat en resolution med bland annat följande innehåll:

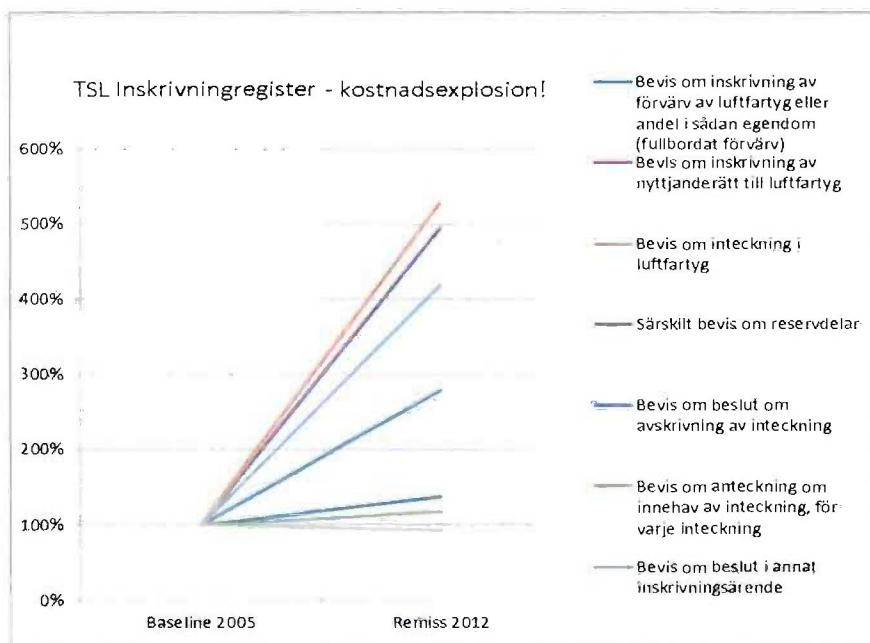
- A. Allmän- och affärsflyget innefattar många olika typer av luftfartsverksamhet. Begreppet täcker all civil luftfart, förutom kommersiell linjetransport, och civil lufttransport som sker på begäran och mot ersättning.
- B. Denna sektor omfattar också verksamhet av högt värde av varierat slag såsom det specialiserade bruksflyget (flygkartografi, jordbruksflyg, brandsläckning, trafikövervakning), flygutbildning och nöjesflyg.

## 2kap § 4 Inskrivningsregistret

Avgifterna avses här höjas drastiskt. Det anges korrekt i konsekvensutredningen. Jämfört med de sedan 2005 år gällande avgifterna flerfaldigas i många fall avgifterna. Ett tydligt exempel på TSL kostnadsexplosion.

Som exempel föreslås olika inteckningsärenden kosta mellan 7 000 och 10 000 kr. Samma pris för en borttagning av en inteckning. För ett normal-flygplan som kostar ca 250 000 kr blir avgiften för inteckning till TSL mellan 5 och 10 % av priset (köp och sälj)! En skatt skulle vän av ordning säga. Det är inte rimligt att över 5 % av inköpspriset ska behöva gå till myndigheten för att göra en enkel anteckning om att flygplanet är belånat. I exemplen ovan har majoriteten av Inskrivningsregistrets tjänster fått höjningar med över 250 %, eller ca 45 % per år.

Se nedanstående bild:



Återverkan när företag och privatpersoner får betala dyrt för myndighetsutövning blir att rörligheten på marknaden minskar och det kan bli svårt att låna pengar med sina flygplan som säkerhet. Följden kan antas bli färre antal flygplan i landet, eftersom möjligheten att finansiera blir så mycket dyrare..

Vi föreslår att använda en mer logisk och acceptabel princip för prissättning av priserna för Inskrivningsregistret. Vårt förslag är att använda samma mekanism som finns för lagfart. Vi föreslår en avgift om 1 % av det aktuella beloppet i stället för de avgifter som ligger på 7 000 - 10 000 kronor. De handläggningsavgifter som ligger under 1000 kronor, bör även dessa kunna sänkas vidare genom effektiviseringar.

Genom att TSL i sin definition bortser från den största delen av det som är allmänflyg blir TSL utredning och analys ofullständig och måste därför kompletteras i stor omfattning för att ens komma i närheten av att vara författningsevenlig (SFS 2007:1244).

## **7 Avgiftsföreskriften**

Vi kommenterar inte alla avgiftsförändringar i sak utan tar enbart upp några exempel.

### **1kap 4§**

Myndighetsavgiften bör sättas på ett sådant sätt att övriga avgifter inte behöver höjas i enlighet med vad som föreslagits. Grunden är att det är mer konkurrensneutralt för flygföretag inom landet att ändra denna avgift måttligt, jämfört med de stora höjningar som föreslagits inom olika tillsynsområden. Det är också mer motiverat att låta myndighetsavgiften ligga kvar i väntan på en komplett verksamhetsgranskning som redan beskrivits ovan.

### **1 kap 11§**

Enligt § 11 debiterar transportstyrelsen 1400 kronor i timmen för ärenden som inte debiteras med fast avgift. En tekniker debiterar ca 550 kr/h + moms. En flyglärare ca 500kr/h. Vilka kompetenser eller lönenivåer finns hos TSL som motiverar ett timpris på 1400kr/h? Enligt redovisat underlag får TSL enbart debitera en avgift som motsvarar en direkt motprestation. Annars är den att betrakta som skatt.

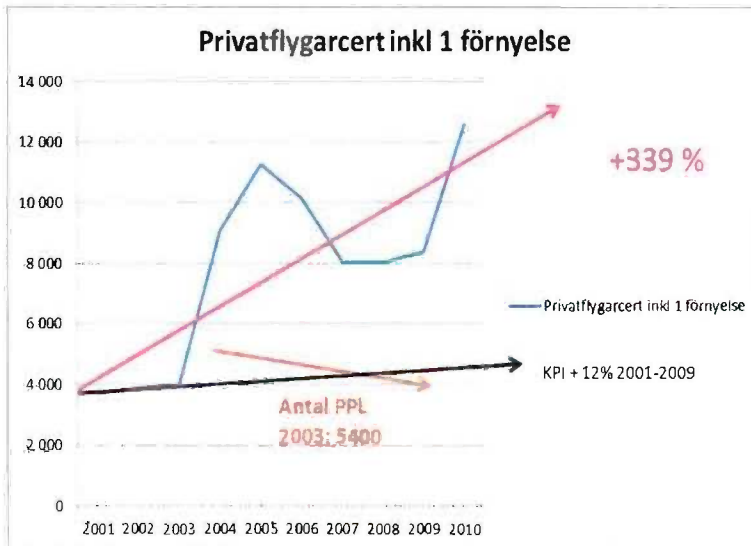
Hur ser transportstyrelsens kalkyl ut för de 1 400 kr/h som man önskar debitera? Det enda som rimligen kan förklara detta är höga overheadkostnader eller löneläget hos myndigheten. Enligt TSL redovisade principer måste timpriset betraktas som en beskattning av flygbranschen om inte en direkt kostnad ligger bakom. Vi begär att transportstyrelsen i en förnyad konsekvensutredning visar vilka underliggande kostnader som finns bakom de 1 400 kr/h. I tillägg behövs kraftfulla åtgärder för att reducera myndighetens timpris.

### **2kap § 3 Registerhållning**

Det är glädjande att transportstyrelsen kunnat sänka vissa avgifter. Vår förhoppning är att TSL snarast kan börja arbetet med att sänka avgifterna även inom andra områden.

## 5 kap Certifikat, behörigheter och andra personliga tillstånd

Här har TSL avgifter de senaste 10 åren höjts avsevärt. Vi går inte in i detalj på alla avgifter men redovisar en bild nedan av kostnadsutvecklingen de senaste 10 åren.



## 8 Avslutning

Sedan 2001 har antalet PPL-certifikat minskat med ca 30 %. Grunden är sannolikt det myndighetsorsakade höga kostnaderna, både inom certifikat, men också inom andra områden vad gäller regeltillämpning, underhåll, utbildning med mera.

Om utvecklingen mot ännu högre kostnader och avgifter för luftfartsverksamhet bedriven i Sverige tillåts fortsätta riskerar staten att i onödan försvåra för landets företagare och enskilda personer, och då särskilt de som verkar i glesbygd. AOPA Sweden ser med bekymmer på en sådan utveckling.

TS måste nu rimligen genomföra en författningsenlig konsekvensutredning före beslut, så att TS kan presentera en samlad bild av nuläget som grund för kommande förenklingar och minskade regelkostnader inom såväl myndigheten som för enskilda och företag. Det vore minst sagt anmärkningsvärt ifall möjligheter till sänkta kostnader skulle saknas. Med sådana minskningar som grund kan vissa därefter eventuella höjningar lättare förstås och accepteras av enskilda och företag.

- Vi anser att det är utmärkt att TS avser göra en verksamhetsanalys av delar av TSL. Vi menar att en sådan genomgripande granskningen bör omfatta hela TSL.

- TSL måste förenkla sitt arbete, för att få ner såväl sina egna kostnader och därmed avgifter för enskilda och företag samt också regelkostnader hos enskilda och företag.
- Föreslagna avgiftshöjningar riskerar att slå ut en stor del av allmänflyget i Sverige, inklusive samhällsviktiga funktioner som till exempel FFK verksamhet och brandflyg.
- Presenterad utredning saknar en samlad och kvantifierad bild av avgiftshöjningarnas effekter. En sådan analys måste rimligen göras innan beslut om nya avgifter.
- Hur stämmer konsekvenserna med EUs intentioner om konkurrenskraftig luftfart i Europa och regeringens intentioner om en konkurrenskraftig luftfart i Sverige? Enbart föreslagna avgifter riskerar göra att företag i Sverige får betydligt försämrad konkurrenskraft jämfört med våra grannländer.
- Avgifterna har redan höjts kraftigt under de senaste 10 åren. Det kan rimligen inte bara fortsätta så här. Vi föreslår konsumentprisindex, KPI, som en rimlig utgångspunkt för avgiftshöjningar. Utgångspunkt bör då vara avgifterna år 2001.

Med vänliga hälsningar

Lennart Persson  
Ordförande  
AOPA -Sweden

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.