

AOPA-Sweden

Org. nr 802006-1233

Verksamhetsberättelse för år 2014

Styrelsen för AOPA-Sweden lämnar härmed följande berättelse över verksamheten år 2014.

Styrelse, revisorer och valberedning

Styrelsen har haft följande ledamöter och mandattider:

Namn:	Hemort	Befattning	Arbetsområden	Vald från-till årsmöte
Lennart Persson	Hässelby	Ordförande		13-15
Martin Antvik	Kallhäll	Vice ordförande	<i>Piloter o Ägare</i>	14-16
Edor Boström	Nacka	Sekreterare	Relationer	13-15
Kjell Björklund	Haninge	Kassör	Skattmästare	14-16
Torgny Bramberg	Danderyd	Ledamot 1	<i>Bättre Villkor</i>	13-15
Vakant ¹		Ledamot 2	Piloter o Ägare	
Fredrik Brandel	Stockholm	Ledamot 3	Juridiska frågor	13-15
Bengt Melkerson	Varberg	Ledamot 4	Infrastruktur	14-16
Jan Stridh	Reftele	Ledamot 5	<i>Relationer</i>	13-15

Suppleanter valda på ett år i styrelsen har varit:

Niklas Larsson	Sundbyberg	Piloter o Ägare
Andreas Hindenburg	Nacka	NAFAL/NASEC
Kjell Andersson	Linköping	Bättre Villkor

Ansvarig utöver ovan nämnda, i samverkan med styrelsen, har varit:

Bjarne Lundholm	Kungsängen	Relationer, <i>Hemsidan</i>
Lars Hjelmberg	Sollentuna	FAL/IAOPA
Jakob Söderberg	Drottningholm	Relationer, <i>Flyghorisont</i>

Föreningens revisorer valda på ett år har varit:

Conny Hewrén	Åkersberga	Godkänd revisor
Per-Åke Malmgren	Norrtälje	Godkänd revisor

Ledamöter i föreningens valberedning, valda på ett år har varit:

Joel Janlöv	Åkersberga	sammankallande
Mats Skröder	Älvsjö	
Jörgen Berglund	Stockholm	

¹ Dan Åkerman avsa sig sitt uppdrag i aug 2014, pga av personliga skäl, som styrelsen accepterade positionen har varit vakant sedan dess

Ekonomi

Föreningens ekonomiska status redovisas i bilagda resultat- och balansräkningar. Utfallet av verksamheten under året är en förlust på 8.52 kronor efter avskrivningar, räntor, dispositioner och skatt. Styrelsen föreslår att resultatet läggs samman med årets ingående balanserade kapital 106,292.75 kronor och att resulterande utgående kapital, 106,284.23 kronor, överförs i ny räkning.

Liksom under tidigare år har i huvudsak rese- och övriga kostnader för myndighetskontakter inom landet och även vissa utomlands bestridits av AOPA-S funktionärer.

Styrelsens sammankomster

Föreningen har under verksamhetsåret haft 11 protokollförda styrelsemöten.

Styrelsens arbetssätt

Styrelsen har under året fortsatt att arbeta enligt det nya arbetssättet, som presenterades för ett par år sedan. Det är ännu inte fullt implementerat. Tanken är att inom nedanstående arbetsområden bilda undergrupper och där vi försöker rekrytera medlemmar uti landet som kan bidra med insatser. Styrelsen har vid flera tillfällen gjort regelbundna avstämningar i olika ärenden via telefon och e-post. Arbetsområdena är:

- Bättre villkor
- Infrastruktur
- Relationer
- Piloter och ägare

Ansvariga för dessa områden framgår ovan i tabellen över styrelsens sammansättning med namnen i kursiv stil i kolumnen "Arbetsområden". Årets verksamhetsberättelse är uppställd och rubricerad enligt detta arbetssätt.

Under 2013, infördes möjligheten till deltagande i styrelsemöten på distans. Detta har kännetecknats styrelsemöten med ända upp till fyra deltagande på distans. Därigenom har detta uppnått betydande besparingar i resekostnader och samtidigt som det geografiska underlaget för rekrytering av funktionärer ökar högst betydligt. Arbetsområden kan således verka tillsammans oavsett de geografiska platser funktionärerna befinner sig. Vissa tekniska problem har förekommit, men i stort fungerar det bra.

Verksamheten inom Arbetsområdena

Bättre Villkor

Under år 2014 har ett antal ärenden som berör allmänflygets framtid varit föremål för aktiviteter från föreningens sida. Nedan ges en kortfattad översikt. Dokumentation i anförda ärenden finns som regel tillgänglig hos handläggaren. Flera dokument finns också tillgängliga på föreningens hemsida.

Myndigheter och politiker.

Föreningens kontakter med myndigheter och politiker har under året varit inriktade på följande områden.

1. Transportstyrelsens (TSL) finansiering och avgifter.
2. TSL:s projekt för regelförenklingar
3. Luftrumsfrågor
4. Näringsdepartementets Luftfartsråd
5. Flygplatser i Stockholmsområdet (se under Infrastruktur nedan)
6. Underhållskrav och krav för luftvärdighet gällande allmänflygplan (se Piloter och Ägare/Flygtekniska Frågor)

Transportstyrelsens finansiering och avgifter; 2012 genomfördes en omläggning av TSL:s finansiering. Effekten är kraftiga, eller mycket kraftiga höjningar av nästan alla avgifter och nya avgifter. AOPA har sedan dess lagt stora resurser på att uppvakta Regeringen och Transportstyrelsen för att åstadkomma en ändring. Under 2013 fick vi konfirmerat att dåvarande Regering avbryter ändringen av finansieringen i linje med AOPA:s krav. AOPA hoppas att den nya Regeringen inte återställer utan att det omedelbara hotet mot ytterligare mycket stora avgiftshöjningar är kvarstående

TSL:s projekt för regelförenklingar: Projektet var ett resultat av AOPA:s möte med Luftfartsavdelningens ledning under 2011. Trots att TSL sedan dess har lagt ner närmare betydande resurser på projektet blev resultatet som redovisades inte påtagligt. Några frågor behandlas vidare. **Luftrummsfrågor:** Föreningen medverkar i ett projekt som startades under året av TSL och som går ut på att göra, dels en genomgripande översyn av luftrummet och dels också att se över principerna för luftrumdesign. Projektet skulle ha redovisats under 2014, men någon ny tidpunkt känner AOPA inte till.

AOPA ingår sedan inrättandet i *High level group* för det svensk-danska luftrummet.

Näringsdepartementets Luftfartsråd: AOPA inbjöds under året vid två tillfällen av Näringsdepartementet till det *Luftfartsråd* som inrättades 2013. Rådet behandlar EU och ICAO-frågor men utgör också en möjlighet att ta upp viktiga ärenden på nationell nivå. Det har dock inkommit signaler från departementet att man kommer att se över dessa procedurer, vi kommer tyvärr nog se en annan syn på allmänflyget från den nya regeringen. Man har gjort en hel del förändringar i bemanningen efter valet, även på tjänstemannasidan,

Allmänflygråd

AOPA-S har under året medverkat i *Allmänflygrådets* arbete. Det har varit två möten, januari och augusti. Allmänflygrådet är en församling, där ordförandena i samtliga motorflyorganisationer möts, för att diskutera gemensamma ärenden. Det finns ingen ordförande utan varje deltagande förening kan påkalla möten, dock har möten hållits två gånger årligen, i början av terminerna i flera år.

Tull- och Facilitationfrågor/ Luftfartssäkerhet (security):

AOPA-S har medverkat i Nationella Facilitationkommittén (*NAFAL*) som bevakar ICAO:s FAL-frågor i Sverige (Annex IX till Chicagokonventionen, lättnader avseende tull-, passagerar-, pass- och flygplatsfrågor vid internationella flygningar).

Den europeiska grenen av IAOPA-EUR har utsett Lars Hjelmberg att företråda IAOPA vid ECAC:s europeiska FAL-möten.

Internationellt arbete

Samtliga AOPA-S systerorganisationer inom AOPA i Europa utgör organisationen IAOPA-EUR. AOPA-S har under 2014 varit representerat i, IAOPA World Assembly i Peking och IAOPA-EUR möten i Reykjavik och Aten.

Dan Åkerman och därefter Niklas Larsson har deltagit i ett antal möten rörande underhåll. EASA eller IAOPA-EUR har bekostat alla rese- och uppehållskostnader. Själva arbetet är ideellt.

Infrastruktur

Flygplatser

Flygplatser

När det gäller flygplatsfrågor har AOPA-S fortsatt att arbeta för en större medvetenhet för att flygplatser måste vara öppna och tillgängliga för att allmänflygets unika fördelar skall kunna komma till nytta för företag och privatpersoner. Ett arbete med att hitta vem som har samordningsansvaret för allmänflyget i Sverige. Detta samordningsansvar är väldigt viktigt att få till att fungera för att infrastrukturen för allmänflyg skall fungera både nationellt och internationellt. Ett flygplatsnätverk är under uppbyggnad i nära samarbete med Frivilliga Flygkåren (FFK). AOPA har under året medverkat för att möta hot av olika karaktär mot lokala flygplatser t.ex. i Varberg, Anderstorp, Göteborg City, etc. Exempel på myndigheter och organisationer som engagerats är Näringsdepartementet, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Svenskt Näringsliv, etc.

Brommafrågan har också 2014 krävt omfattande insatser från föreningen. Från Stockholms stad kan attityden tolkas som "politisk beröringskräck" medan Swedavia agerar som monopolist och myndighet – nu i vinstmaximerande bolagsform. Swedavia har redan under 2013 kört ut både SAS FK och Stockholms FK och alla andra lätta flygmaskiner, några helikoptrar har överlevt. Föreningen har dels agerat juridiskt i Sverige och också genom konkreta förslag till Stockholms stad och till Swedavia på hur Bromma smidigt kan hålla minst tidigare volym av lätt allmänflygplan.

I Stockholm har Kommunerna, tillsammans med Länsstyrelsen och Landstinget sedan 2008 ett projekt för att skapa ny flygplatskapacitet för allmänflyget. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) som driver projektet har inte 2013 åstadkommit något konkret i frågan. Projektet kan numera anses nedlagt. KSL:s inriktning är dock långt från den nivå av ansvar som flyget har anledning att förvänta efter den politiska destruktionsen av i princip all tillgänglig flygplatskapacitet i länet för allmänflyg.

Pilot och Ägare

Certifikatregler

EU-reglerna (Part FCL och Part MED) har börjat tillämpas för svenska certifikatinnehavare. Dock tillkommer svenska tillämpningsbestämmelser för flygplan som inte regleras av EASA, till exempel Ultralätt och så kallade Annex II flygplan, dvs äldre flygplan, x-klassat med mera. IAOPA har på Europainivå efter många påtryckningar lyckats skjuta upp tillämpningen av Part FCL som medför att RF (Registered Facility), behöver gå över till EASA's motsvarighet ATO (Approved Training Organisation). Vi har i frågan haft en framgångsrik dialog med Transportstyrelsen och AOPA representant i EASA FCL implementeringsgrupp. Både Transportstyrelsen och EASA har tagit till sig AOPA argument och på så vis kunnat förhindra onödiga kostnader för uppfyllande av formalia i samband med övergången till ATO.

I tillägg har arbete inom EASA initierats som tycks gå i riktning att praktisk utbildning på PPL och LAPL-nivå ska kunna ske direkt av en flyginstruktör utan att denna är knuten till ett ATO. Inga konkreta regler är dock på plats inom detta område.

De första skolorna har nu också tillstånd för Teorikurser till EIR (Enroute IR) och kompetensbaserad IR. På flera håll i landet har behöriga instruktörer börjat utbilda till EIR och Kompetensbaserad IR. AOPA har bidragit genom att ta fram mall för utbildningsdokumentationen som kan användas av medlemmar.

Flygmedicinska frågor

De nya certifikatbestämmelserna från EASA blev antagna sent under 2011. Där gäller samma sak som vad gäller certifikat enligt ovan. AOPA har fortsatt bevaka frågan.

Flygoperativa frågor

Vi vill få en så smidig lösning som möjligt så att inte landets piloter ska få ett ännu krångligare regelsystem. Under december månad trädde Part SERA (EU:s trafikregler) i kraft. Dock har TSL genom "opt-out" skjutit upp införandet till December 2014. AOPA har granskat de nya trafikreglerna som till viss del innehåller förenklingar men också saker som transportstyrelsen måste besluta om. Ämnen som är aktuella är minimiflyghöjder VFR samt väderminima VFR.

AOPA har lämnat in omfattande remissvar på de Svenska tillämpningsbestämmelserna till Part SERA (Standardized European Rules of the Air). AOPA Sweden hade flera input där vår utgångspunkt är att vi ska kunna fortsätta flyga som i dag så långt Part SERA medger. Vi anser även att Sverige bör kunna tillämpa RMZ (Radio Mandatory Zone) samt TMZ (transponder mandatory zone) som numera är enhetliga EU-luftrum. Detta skulle underlätta för utländska piloter som kommer till Sverige.

Den internationella och tekniska utvecklingen går snabbt framåt. Transportstyrelsen ägnar mycket tid åt att anpassa regelverket till Europa och ICAO standard, men har i lika stor utsträckning bortsett från teknikutvecklingen, exempelvis vad gäller ADS-B, GPS approacher samt gratis väder till flygplan via satellit.

GPS-inflygningar som sagt är ett exempel på viktiga områden där Sverige halkat på efterkälken men där det börjar hända saker. EU har anslagit medel och de första flygplatserna har under året försetts med GPS-inflygningar. Säve har numera RNAV-approacher till båda banorna med LPV beslutshöjder på lägre än 300 fot. Under året har Bunge flygfält på Gotland och även Borås visat intresse för GPS-inflygningar. Ljungbyhed har anslagits EU-medel för att få GPS-inflygningar.

AOPA har under året svarat på en remiss angående användning av luftrum. I ett försök att höja flygsäkerheten har TS krävt att AFIS-flygplatser ska ha TIZ och TIA. Vi har svårt att se att denna ökade reglering konkret skulle höja flygsäkerheten i sådan grad att det motsvarar de ökade kostnaderna.

Positivt är att man arbetar med att spara pengar, men vi ser än så länge inte resultatet genom exempelvis sänkta avgifter eller konkreta förenklingar. De allt högre avgifterna minskar också hela underlaget för avgifter d.v.s. antalet piloter och flygmaskiner. Efter upprepade uppvaktningar av departement och Transportstyrelsen har man beslutat att behålla passageraravgiften och även korrigera ner avgifter något för verkstäder och flygskolor. Dessa korrigeringar är dock långt från tillräckliga och Sveriges avgifter ger svenska företag (flygskolor och verkstäder) orättvisa nackdelar i konkurrensen med dito i utlandet.

Regeländringar, generellt

AOPA har genom åren och vid besök, särskilt bett om att vara med tidigare i regelarbetet med TS, så att man kan undvika de misstag som gjorts under tidigare år, när helt orealistiska regelförslag på remissats. Under slutet av 2013 togs kontakt med TSL angående införandet av nya trafikregler (Part SERA). Vi föreslog att TSL skulle påbörja arbetet i arbetsgrupper snarast för att säkerställa så ändamålsenliga regler som möjligt.

En viktig del av vår kritik som vi har framfört både till TSL och till Näringsdepartement, rör innehållet i de konsekvensutredningar som ska ligga till grund för nya regler. Så gott som alltid saknas en total kostnad för införandet av den nya regeln, samt hur en efterkalkyl skall utföras. Viss förkalkylering syns numera i konsekvensutredningarna, men man räknar ytterst lite på alternativa lösningar. Den totala summan avseende kostnader och besparingar lyser fortfarande med sin frånvaro. Vi kommer även fortsatt att arbeta med att få TSL att göra ordentliga konsekvensanalyser, samt efterkalkyler i enlighet med gällande svensk rätt.

Bristen på samarbete mellan marknaden och myndigheten är påtaglig även om man i några frågor på senare tid tagit bra och konkreta initiativ i positiv anda. Ett exempel är den arbetsgrupp som varit bollplank till TSL vad gäller de nya certifikatreglerna. Vi önskar att denna positiva anda skulle genomsyra TSL.

Om bristen på samarbete med marknaden fortsätter, riskerar vi i förlängningen flygsäkerhetsmässiga konsekvenser såväl som högre kostnader och därmed en minskad konkurrenskraft för flyget inom Sverige. EASA har i flera frågor visat en förbättrad attityd mot GA och kommit med flera förslag till förenklade regler och tolkningar.

Avgiftsfrågor

IAOPA bevakar avgifterna när det gäller EASA. AOPA-S har också arbetat gentemot Departement och Transportstyrelsen för att undvika föreslagna avgiftshöjningar, se ovan under Bättre Villkor.

Flygtekniska frågor

AOPA-S har under 2013 deltagit i tre möten i EASAs General Aviation Task Force. Resultatet, Notice of Proposed Amendment (NPA) med nummer 2012-17 har efter remissomgång blivit Opinion 10/2013 och ligger nu för godkännande hos Europakommissionen.

I korthet kan man säga att de europeiska underhållskraven kommer att bli mycket lika de som gäller i USA, landet där med en viss generalisering alla våra flygplan, motorer, propellrar och i stort sett allt övrigt är tillverkat. Dessa ändringar föreslås gälla ELA-1 (flygmaskiner upp till 1200 kg MTOW) fullt ut och till viss del ELA-2 (flygmaskiner upp till 2000 kg MTOW). Vårt mål är att även ELA-2 och om det är möjligt, ännu tyngre flygplan t o m 5700 kg kan omfattas av de nya reglerna.

AOPA-S har även deltagit i EASAs arbetsgrupp för att möjliggöra ett förenklat certifikat för avioniktekniker gällande för ELA-1 och ELA-2.

TSL:s hantering av servicebulletiner och liknande har undersökts av EASA:s standardiseringsteam på uppdrag av Europakommissionen efter vår anmälan. TSL angav då att de inte krävde att samtliga återkommande servicebulletiner etc. skulle införas i underhållsprogrammen varvid Europakommissionen lade ned ärendet.

AOPA ifrågasätter om inte kravet på TSL:s godkännande av avvikelser från tidsintervallet i icke obligatoriska serviceinstruktioner i praktiken innebär att de är obligatoriska. Den som vill smörja gummilisterna vid behov i stället för Pipers icke obligatoriska månadsintervall måste, enligt TSL ansöka om tillstånd att införa den ändringen i sitt program. Vi har i Sverige icke obligatoriska serviceinstruktioner med obligatoriska intervall.

AOPA-S har även deltagit i ett möte i EASA:s arbetsgrupp RMT 521/522 med uppgift att omarbete bestämmelserna för luftvärdighetsgranskning. Vi deltar som enda representant för allmänflyget.

Miljöfrågor

AOPA SWEDEN har medverkat i Naturvårdsverket, LFV och TSL miljøråd, EKOSTYR. Arbetet koncentreras kring frågor kring växthuseffekten, flygets inverkan och ekonomiska styrmedel att begränsa flygets miljöpåverkan. Arbetet inom rådet är främst inriktat på den tyngre luftfarten. Det har under året inte förekommit några EKOSTYR möten.

Relationer

Kommunikation och PR

Internet - Arbetet med föreningens hemsida www.aopa.se har fortsatt även under 2014. Uppdateringar sker kontinuerligt. Föreningen har också en publik sida på Facebook som uppdateras i takt med utvecklingen i vårt arbete.

Tidning – Vår medlemstidning FlygHorisont har under året utkommit med 4 nr.

Event – Under helgen den 2-3/8 2014 genomfördes årets Fly-In på Ljungby Feringe Flygplats. Evenemanget arrangerades i samarbete med Feringe Flygklubb, Ljungby. Programmet i år omfattade konferenser under 2 dagar. Under lördagen var Fly-In mycket välbesökt medan söndagens väder bidrog till visst manfall. Därutöver har ett antal klubbkvällar genomförts på olika håll i landet.

Media:

- Rikstäckande media - Inom ramen för arbetsområde Relationer har vi bl.a. lyckats få upp frågan om den nya bränsleskatten i TV samt i visst riksmedia.
- Lokala media – Publicitet har skapats kring en rad flygplatser lokalt.

Medlemsservice

Kansliansvarig Bertil Thörnberg har även under verksamhetsåret 2014, utan lönekostnad för föreningen, fortsatt skött föreningens kansli på ett alldeles lysande sätt. Bertil har ställt upp i flera frågor och hjälpt föreningen särskilt vad det gäller föreningens medlemsadministration, vilket åter med stor tacksamhet konstateras.

Föreningens nya administrativa system är infört. Detta medför att en hel del av kansliarbetet numera utförs på distans.

Medlemsutveckling:

Arbetsgruppen inom Member Relations (MR) ansvarar för aktiviteter för ökad medlemsskara. Under 2014 har medlemsskaran i antal ökat med 2%. Vid inledningen av år 2014 hade AOPA-Sweden 550 medlemmar. Totalt antal medlemmar var vid slutet av 2014 561 st. Ser vi tillbaka till 2013 fanns det en juridisk person som då var medlem (s.k. företagsmedlem). Under samma år framkom önskemål från olika former av föreningar och företag såsom t.ex. flygklubbar, företag både inom- och utanför Allmänflyget, samt riksorganisationer inom Allmänflyget om att stödja vårt arbete genom medlemskap i- eller anslutning till AOPA-Sweden.

Allt detta konstaterades tacksamt och efter noggrann planering och en hel del arbetsinsatser arbetades nya medlemskategorier fram under 2014. Detta i enlighet med dels IAOPA's internationella stadgar, och dels inte innebärande någon som helst anslutning av dessa juridiska personers ev. personliga medlemmar i AOPA Sweden. Samtliga medlemskapsformer för juridisk person är stödmedlemskap, och rösträtt föreligger ej för juridisk person. Den nya medlemskapsform som införts tidigt under 2014 är s.k. Riksorganisationsmedlemskap. Första medlem i denna kategori blev FFK. Under hösten utarbetades i samarbete med ett antal flygklubbar även medlemskapsformen för lokala föreningar kallat Lokalföreningsmedlemskap. Marknadsföringen av denna medlemskapsform startar först under 2013. Följande tabell utvisar läget inom respektive kategori vid utgången av 2014:

Fysiska personer	Antal
EK-Medlemmar	3
Hedersmedlemmar	3
Ordinarie medlem < 25 år	6
Ordinarie medlem 25-64 år	317
Ordinarie medlem 65-69 år	71
Ordinarie medlem 70+	132
Ständig medlem	6
Stödmedlem	21
Summa Fysiska personer	559
Juridiska personer:	Antal:
Företagsmedlemskap	1
Riksorganisationsmedlemskap	1
Lokalorganisationsmedlemskap	0
Summa juridiska personer	2

Publikationer

AOPA-Pilot distribueras numera endast till de (ca 47%) av medlemmarna som tecknat "Premiumpaket". Valmöjligheten har tagits emot positivt då alla inte läser engelska. Genom ett specialavtal med AOPA-US har även AOPA-S premium medlemmar tillgång till AOPA-US kompletta hemsidoutbud. AOPA-US sänder ut ett personligt kort till varje berättigad AOPA-S medlem med dennes lösenord.

Vår egen tidning Flyghorisont har utkommit med 4 nr 2013 under redaktörskap av Jakob Söderberg. Tidskriften har rönt både uppskattning och respekt. Tidskriften sänds även ut till flygklubbar.

Vår hemsida www.aopa.se har under året regelbundet uppdaterats med föreningens korrespondens. Hemsidan har fått en högre tittarfrequens än föregående år. Här publiceras nyheter och information om utvecklingen av GA och vårt arbete.

Administrativt verktyg.

Ett bra och ändamålsenligt administrativt verktyg för funktionärer är säkrat genom vårt införande av Fortnox. Detta utgör en mycket viktig pusselbit dels för möjliggörandet av distansarbete, samt dels för arkivering av allt det fina arbete som genomförs. Detta har under året utformats och är nu helt klart att användas av föreningens centrala funktionärer. Kompletta hemsidoutbud. AOPA-US sänder ut ett personligt kort till varje berättigad AOPA-S medlem med dennes lösenord.

Vår hemsida www.aopa.se har under året regelbundet uppdaterats med föreningens korrespondens. Hemsidan har fått en högre tittarfrequens än föregående år. Här publiceras nyheter och information om utvecklingen av GA och vårt arbete.

AOPA Funktionärer.

Under året har det tillkommit medlemmar som redan har gjort en stor insats för föreningen. Flera av dessa på det lokala planet, vilket är mycket positivt till den positiva publicering vi fått i vissa landsändor.

För AOPA-Sweden

Lennart Persson
ordförande

Martin Antvik
vice ordförande

Edor Boström
sekreterare

Kjell Björklund
skattmästare

Torgny Bramberg
ledamot nr 1

Vakant
ledamot nr 2

Fredrik Brandel
ledamot nr 3

Bengt Melkerson
ledamot nr 4

Jan Stridh
ledamot nr 5

Bilaga: Balans- och resultaträkning för år 2014, inklusive förslag till budget för år 2015