

Regeringskansliet  
Infrastrukturminister  
Catharina Elmsäter-Svärd  
103 33 Stockholm

Kopia: Transportstyrelsen  
Utvalda riksdagsledamöter  
[www.aopa-sweden.com](http://www.aopa-sweden.com)

## Transportstyrelsens kostnadsutveckling

**AOPA önskar härmed framföra krav på förändrad struktur för granskning av organisationskostnader inom Transportstyrelsens Luftfartavdelnings (TSL) Målet bör vara att myndighetens tillväxt och regleringsexcesser reverseras. Målet kan uppnås genom en metodisk process med oberoende granskning av både regleringens omfattning och den organisatoriska effektiviteten.**

**Ett rimligt mål för avgifter är nivån från millenniets början med en uppräkningsenligt KPI eller alternativt någon form av löneindex.**

Det senaste årtiondet har inneburit mycket stora avgiftsökningar från TSL (och dess föregångare). Många bestämmelser har omarbetats och utökats samtidigt har Luftfartsmyndigheten genomfört stora organisatoriska förändringar. I olika omgångar har metoder för beräkning av avgifter omarbetats. Genomgående har dock myndighetens avgifter ökat – ofta mångdubblats. Affärs/privatflyget (allmänflyget) är särskilt hårt drabbat då detta inte har stora passagerarvolymmer att fördela kostnaderna på.

Åren 2003 – 2005 ökade TSL:s årsavgift för grundläggande pilotcertifikat (PPL, Private Pilots License) med 139%. Orsaken angavs vara "en omfattande analys av interna kostnader". Avgiftshöjningen tvingade många blivande yrkespiloter att ge upp livsplaner och antalet giltiga PPL-certifikat minskade med 20%. De dramatiska konsekvenserna fick TSL att göra en ny intern analys varefter certavgiften sänktes i juli 2007. Trots korrektionen var avgiftshöjningen från 2003 till 2007 hela 25 % eller c:a fem gånger förändringen i KPI under samma period. 2009 – 2010 höjdes årsavgiften åter. Nu med 14 % i en annars prisstabil ekonomi.

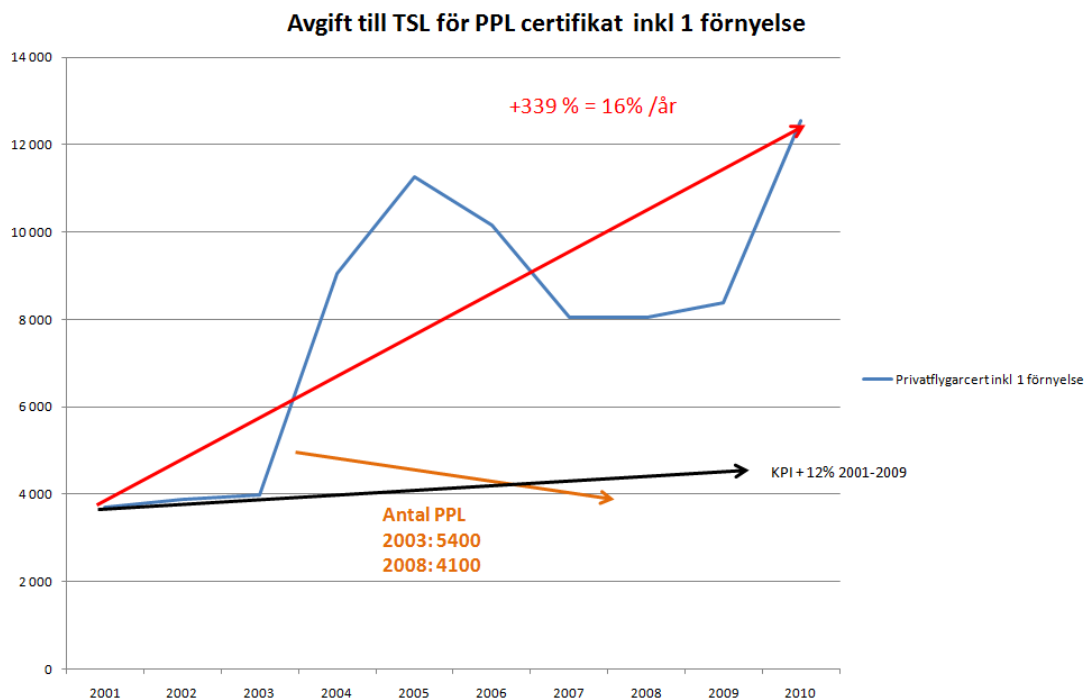
*En grundläggande systembrist är att myndigheten, i princip fritt, kan bestämma omfattning av sin verksamhet och distribuera ut sina kostnader på de reglerade subjekten efter eget skön. Kostnadshämmande mekanismer saknas.*

Att ta grundnivå av flygcertifikat, PPL, är också förenat med flera olika avgifter till myndigheten t.ex. grundavgift, avgift för flygprov för teoriprova etc. som sammantaget år 2010 medförde avgifter till TSL på närmare 13 000 kr. Observera att då ingår inte någon form av utbildning. Denna kostnad har sedan 2001 stigit med mer än 300%. (Figur 1). KPI steg samma period med 12%.

**AOPA-Sweden**

O:\Users\Owner\Desktop\AOPA Sweden\AOPA 2011\B t Näring jan 2010 UTKAST.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



**Figur 1**

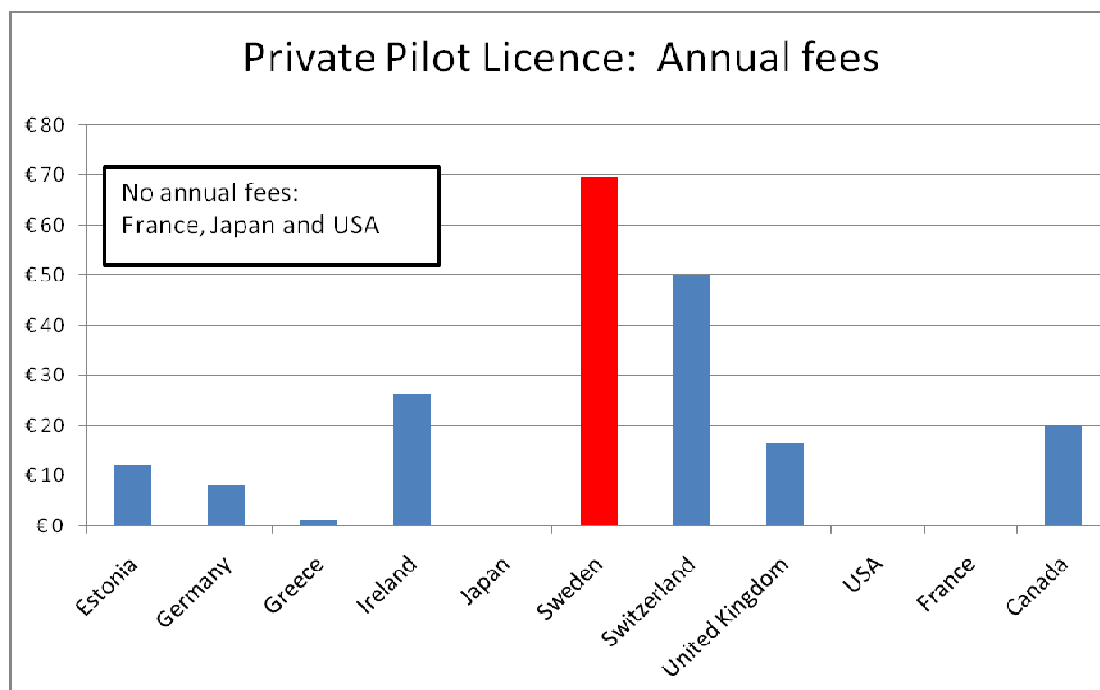
*AOPA anser att det är ett nationellt intresse att Luftfartsmyndigheten inte tillåts ekonomiskt kväva affärs/privatflyget och en hel yrkeskår som internationellt anses vara utomordentligt viktiga nischer i framtidens transportsystem.*

Diagrammet innefattar inte medicinskt intyg som certifikatinnehavare avkrävs, inför utbildningen och periodiskt därefter, för bibehållandet av sin behörighet. Medicinskt intyg kan bara utfärdas av TSL-godkänd flygläkare. Årsavgiften för behörighet för en flygläkare har sedan 2001 stigit med 72 %. Kostnaden för att bli flygläkare är c:a 50 000 kr då särskilda kurser krävs av myndigheten även för utfärdandet av medicinska intyg till privatpiloter. Särskilt i glesbygd försvinner nu flygläkare ur rullorna då pilotunderlaget sviktar. Samma mönster återkommer när det gäller certifierade flygmekaniker.

Vi har här valt att särskilt redovisa vissa utvalda avgifter. Avgiftsstrukturen har i många fall ändrats under jämförelseperioden men mönstret är generellt likartat och i flera fall än mera dramatiskt. Årsavgiften för enskild flygtekniker har ökat med 642 %, teoriprov för PPL har ökat med 310 %, formellt språkprov har införts vilket adderat drygt 1000 kr till kostnaderna att ta PPL.

## Internationell jämförelse

AOPA har lokal organisation i 60-talet länder. Vi har för ökad tydlighet när det gäller TSL:s kostnader frågat av våra systerorganisationer varav en handfull svarat om respektive lands avgifter till den lokala myndigheten. Se Figur 2.



**Figur 2**

Sverige, som ett glesbefolkat land har särskilda fördelar av ett livskraftigt affärs/privatflyg som möjliggör effektivt resande. Särskilt gäller detta orter där befolkningsunderlaget gör att höghastighetståg eller reguljärflyg aldrig kommer att erbjudas. Hundratalet flygklubbar sköter – utan kostnad för det offentliga – mer än 100 flygplatser i landet. En infrastruktur vars existens nu hotas indirekt genom skenande avgifter.

## Utvecklingen i EU

AOPA förväntar att nuvarande process inom EU (EASA) kommer att medföra att bl.a. certifikat och registrering av luftfartyg kommer att, från 2012 åtnjuta den fria rörlighet som unionen eftersträvar. Det blir då en angelägen uppgift för AOPA som intresseorganisation för piloter och flygplansägare att kartlägga "bästa land" för de tillstånd och certifikat som krävs för våra medlemmars behov. Av ovanstående framgår att TSL komma att bli förlorare i en sådan jämförelse.

*AOPA vill här understryka att vi av praktiska skäl gärna önskar behålla en svensk myndighet.*

Den måste dock genomgå en radikal omprövning både vad gäller regleringsprinciper, kostnader och kontinuerlig rationalisering. Attityden till brukarna och framför allt kunskapen om operativa villkor för branschen har hos den svenska myndigheten försämrats påtagligt under de senaste 6-7 åren. En legalistisk syn har kommit att präglade myndigheten och juridisk formalia framstår ofta som prioriterat snarare än en målinriktad reglering av ett viktigt transportslag. Den starka reaktionen från branschens större bolag mot avgiftshöjningar under den senaste krisen är ett uttryck för en bredare protest mot en, sedan länge, ohållbar utveckling.

## Utvecklingen i Sverige

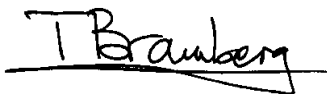
De förändringar som planeras och när det gäller framtida finansiering av TSL innehåller både hot och möjligheter. Vi avstår här från att kommentera den processen och ser fram emot en serös dialog direkt med TSL i frågan. Vi förutsätter dock att Regeringen skapar sig en tydlig bild av TSL:s interna effektivitet och en styrning mot konkreta mål. Vi tvingas konstatera att:

- Regeringen har under de senaste åren i Regleringsbrevet för luftfartsmyndigheten ställt särskilda krav på regelförenklingar. AOPA har inte noterat någon åtgärd från myndigheten som resultat härav.
- Inom några områden har luftfartsmyndigheten med framgång delegerat ansvar till flygets organisationer. I Regleringsbrev för några år sedan hade myndigheten i uppdrag att vidareutveckla detta. Utvecklingen har till synes stannat av. AOPA anser att principen med delegerat ansvar eller upphandlade tjänster kan ge stora besparingar.
- Myndighetsavgifternas nivå och framför allt abrupta höjningar är särskilt skadliga för de oftast små och därför finansiellt känsliga företag som utgör affärs/privatflyget och basen för en hel servicenäring.

AOPA anser att det är ovärdigt för Sverige att en myndighet tillåts utvecklas som TSL beskrivs ovan. Hundratals företag i flygbranschen har hämmats och mer än 10 000 direkt engagerade i allmänflyget i Sverige har på grund av TSL agerande oförskyllt drabbats av skenande avgifter. Effekten har varit särskilt destruktiv då den kombinerats med stängning av Stockholmsområdets sista flygplatser för affärs/privatflyg (Tullinge och Barkarby) och en 50%-ig höjning av privatflygets bränslepriser p.g.a. skatt.

AOPA – Sweden avser att fortsätta det internationella samarbetet och publikationen av resultat som visar på en osund utveckling av myndighetsutövning. I ovanstående har vi huvudsakligen granskat TSL:s hantering av pilotkåren. Vi avser att återkomma om förhållanden inom andra områden.

Med vänliga hälsningar

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

AOPA - Sweden  
Torgny Bramberg  
Projektansvarig

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.