

Näringsdepartementet

Transportenheten

Att: Departementssekreterare Linnéa Lundström

103 33 Stockholm

Angående Näringsdepartementets projekt;

[Stärk flygets konkurrenskraft](#)

AOPA välkomnar Näringsdepartementets initiativ och uppskattar möjligheten att bidra i projektet med input från affärs/privatflyget (allmänflyget).

Den workshop vi deltog i den 26/8 i år resulterade i ett brett spektrum av detaljfrågor som kanske kan utgöra en del av ett underlag för det fortsatta arbetet. Inför mötet gjorde vi en kort sammanfattning av affärs/privatflygets behov av strategiska policyjusteringar i Sverige (bilaga nedan).

Vi välkomnar möjligheten att bidra med också ett strukturerat underlag till projektet med fokus på strategiska aspekter. Vi vill med detta särskilt belysa de allvarligaste systemfelen inom flyget i Sverige och föreslå ett antal åtgärder för förbättrad konkurrenskraft och bättre tillgänglighet i hela landet.

[Därför är Affärs/privatflyget – allmänflyget \(GA\) viktigt](#)

- Tusentals samhällen kommer aldrig att få höghastighetståg eller reguljärt flyg. GA gör det möjligt att minska avstånden även för mindre orter.
- Hundratals flygplatser hålls tillgängliga i hela Sverige av allmänflygets lokala flygklubbar – utan kostnad för det allmänna.
- Marknaden för individanpassade produkter inom besöksnäringen kan, genom GA, ge Sverige ett lyft. Särskilt i glesbygd. Sverige har en unik position att erbjuda profilerad access till avskildhet och natur till ett attraktivt marknadssegment.
- GA utgör basen för allt flyg då alla piloter påbörjar sin utbildning i enmotoriga GA-flygplan.

A. Avgifter och konkurrens

En perifer, glest befolkad nation har fantastiska möjligheter att dra fördel av GA. Utmärkta förebilder är GA i Alaska och västra Kanada.

Sedan bildandet av den oberoende luftfartsmyndigheten i Sverige har GA lidit allvarlig skada av ett avgiftssystem vars effekt närmast kan karaktäriseras som ett nationellt självskaumbeteende inom flyget.

Avgiftssystemet präglas av en mekanisk fördelning av interna kostnader helt utan hänsyn till, eller bedömning av - avgiftsnivåernas konsekvenser. Avgifterna remissas men vad AOPA känner till har aldrig någon ändring i myndighetens föreslagna avgifter gjorts med anledning av remissvaren. De konsekvensbeskrivningar av avgifterna som TSL gör har ibland förtjänstfullt uppmärksammat påtagliga negativa konsekvenser men då har dessa framställs som oundvikliga. Remissprocessen har förlorat sin funktion och avgifterna är enbart resultatet av myndighetens interna fördelning av kostnader. Oavsett nivå, konkurrenseffekter eller strukturella konsekvenser.

Systemet saknar rationaliseringstryck. Mångdubbling av enskilda avgifter förklaras av interna beslut om ändrade kostnadsallokeringar. Enligt vad AOPA känner till finns inte något som helst stöd för systemet i hela branschen. Myndigheten har tyvärr, bl.a. som en konsekvens av avgifterna, kommit att uppfattas som flygets fiende vilket eroderar respekten för all reglering. Systemets skadeverkningar har uppmärksamats och föranlett särskilda utredningar¹ och åtgärder. Olika justeringar och korrigeringar har dock varit kosmetiska. Myndighetens mer än 500 olika avgifter betalas i slutänden av en flygtimme vilket tvingar upp priserna och därmed successivt krymper marknaden. Små företag och glesbygdens begränsade marknader missgynnas. GA missgynnas. Allmänflyget har halverats sedan systemet med kostnadsbaserade avgifter infördes.

Nu krävs ett annat synsätt. TSL:s avgifter måste ligga på en nivå som är jämförbar med grannländerna. Sveriges perifera läge motiverar också ett ambitiösare mål än bara "lika bra";

TSL bör därför på kort sikt nå målet att erbjuda de lägsta avgifterna i norra Europa. I Danmark tog man ett radikalt grepp om samma problem för några år sedan.

Utan snabb förbättring fortsätter, med AOPA:s aktiva stöd, utflaggning av pilotutbildning och certifikat. Norwegian, SAS med flera använder sig redan till stor del av utflaggade flygplan och verkstäder. Nu sker samma sak inom GA. Flygmaskiner flaggas ut med stöd av den fria rörligheten. Konsekvenserna av en mångdubbling av alla avgifter har varit förödande för GA i Sverige. Sveriges långa tradition som framstående nation inom flyget har redan skadats allvarligt under nuvarande system. Små aktörer drabbas särskilt hårt och nyetablering är en praktisk omöjlighet.

¹ Redan i Regleringsbrev 2005 har problemet uppmärksamats: "LFS skall utreda principerna för kostnadstäckning inom de olika produkterna i syfte att ta fram en modell för att balansera kostnaderna mellan små och stora företag."

Antalet piloter (engry level) har halverats sedan sekelskiftet. Bara 2008 – 2012 minskade antalet certifikat Sverige med 14%. Samtidigt ökade Tyskland med 3%.

Förslag

- TSL:s avgifter måste skyndsamt bli föremål för oberoende analys och åtgärder för att söka vägar att reversera degraderingen av svenskt flyg.
- Avgifterna för små företag och privatpersoner justeras radikalt och snabbt i väntan på en systemöversyn.
- Reglering inom flyget publiceras i en logisk struktur som gör bestämmelser tillgängliga. Nuvarande system baserat på löpande numrering är ett accesshinder som försvårar utbildning och ökar avvikelser från regleringen.
- Svensk lag är nu inom bland annat certifikat och trafikregler ersatts av EASA reglering men den svenska lagtexten har i flera fall inte ändrats. Gäller bl.a. certifikat men också krav på nationell registrering av flygmaskiner som strider mot fri rörlighet. Sverige måste säkerställa att information om vad som gäller finns tillgänglig.
- TSL:s tillsyn är en kostsam och tidsödande kontroll av formalia, skriftliga rutiner och dokumentation som ökar företagens kostnader utan att ge någon mätbar positiv effekt i form av ökad säkerhet i operativ verksamhet. Återgå till selektiv tillsyn.
- Reglering måste baseras på evidens med tydliga, mätbara mål. Myndighetens hänvisar nu ofta till interna "bedömningar" vilket inte är acceptabel grund för regleringsbeslut.
- TSL:s tolkning av EASA-bestämmelser och implementering av regler för GA - måste ske i samråd med branschen.
- TSL:s positioner i EASA måste förankras hos berörda operatörer och redovisas öppet.

A. Infrastruktur generellt

Tillgängligheten till flygplatser kan ökas högst väsentligt utan annat än marginella företagsekonomiska konsekvenser. Ökad tillgänglighet till flygplatser medför direkta utvecklingsmöjligheter för lokala entreprenörer och företagare vilket stärker landsbygdens position.

LFV hade före bildandet av den fristående luftfartsmyndigheten 2005 en särskild funktion för sammanvägningen av flygsektorns olika intressenters behov. Vid omstrukturering av Luftfartsverket (-> Luftfartsstyrelsen/LFV -> Transportstyrelsen/Swedavia/LFV) försvann det tidigare ansvaret för helheten. Då flygplatser är lokala monopol krävs särskild aktsamhet vid reglering och drift för att inte skapa samhällsekonomiska förluster genom att - som nu sker, omöjliggöra kommunikation som efterfrågas och som kan erbjudas till noll marginalkostnad. Swedavias uppdrag "medger inte möjlighet att ta hänsyn till annat än företagsekonomiska mål" enligt bolagets företrädare. Swedavia kan nu välja att utestänga GA genom t.ex. "ekonomiska styrmedel" eller andra hinder. Så sker också, särskilt på Bromma(nedan).

Många kommunala flygplatser hålls stängda stora delar av dygnet trots att enkla praktiska lösningar för öppethållande för GA skulle kunna åstadkommas. Flygplatser ingår i ett

nätverk där varje destination som inte är tillgänglig (eller görs otillgängliga) medför ett minskat värde för alla andra flygplatser.. Den undanträngda efterfrågan på existerande infrastruktur medför definitionsmässigt en samhällsekonomisk förlust.

Sverige ligger femton år efter utvecklingen när det gäller införandet av säkerhetshöjande GPS teknik. Antalet instrumentflygplatser skulle kunna vara dubbelt så många som i dag – till en låg kostnad. Väderinformation i realtid direkt i cockpit fungerar i USA sedan ett decennium. Trafikinformation i realtid på pilotens instrumentskärm likaså. Tydligt säkerhetshöjande funktioner. De allra flesta flygmaskiner som levereras har sedan många år redan instrument som hanterar funktionerna. Uppdragsdefinitionen för TSL/LFV måste uppdateras snarast.

Förslag

- En utredning/utredningsman ges i uppgift att: Föreslå tillvägagångssätt och metoder för att hålla alla flygplatser öppna även när kommersiell linje- och chartertrafik inte kräver öppethållande. Trafik som inte har behov av flygplatstjänster (ramptjänster, bagagehantering, säkerhetskontroll, trafikledning, elektricitet, kyl/värmd luft, catering etc) skall kunna landa och starta samt att genom tekniska system eller på annat sätt ges tillträde till flygplatser som nu ofta är stängda då linje eller chartertrafik inte efterfrågar flygplatstjänster. Detta gäller särskilt Statens (Swedavias) flygplatser där driften i dag karaktäriseras av utbudsrestriktioner och monopolprissättning.
- Swedavias uppdrag ändras så att hänsyn till GA:s intressen blir del av ansvaret i förvaltningen av statens flygplatser. Priser och villkor för GA skall vara likartade de som erbjuds jämförbara städer i EU.
- En ny reglering tas fram som ålägger Swedavia att erbjuda mark för basering/hangarbyggnader för GA på rimliga villkor på de flygplatser som Swedavia förvaltar.
- LFV ges i uppdrag att på statens uppdrag införa inflygningar med satellitbaserad teknik på majoriteten av landets GA-flygfält för att öppna upp för Instrumentflygning och bättre tillgänglighet året runt.
- LFV kräver nu betydande ersättning för utformning av flygvägar till/från flygplatser. Nyttan för enskilda brukarna motsvarar inte LFV:s kostnad. Konsekvensen har blivit att Sverige ligger långt efter i införandet av inflygningar baserade på GNSS (GPS).
- Statens flygplatser förväntas ge avkastning på investerat kapital. Samtidigt tvingas kommuner och privata ägare täcka underskott på små flygplatser. Delvis orsakade av TSL:s avgifter. De små flygplatserna genererar trafik som ackumulerat ger Swedavias intäkter. Systemet ger starka incitament att stänga flygplatser med långsiktiga konsekvenser för hela Sverige. Små orter får sämre transporter. Sämre förutsättningar för långsiktig utveckling. Systemet måste därför ses över med fokus på helheten.
- C:a 160 flygplatser drivs av flygklubbar. Hur kan förutsättningarna ändras så att öppettider, service och bränsletillgång förbättras?
- Säkerställ att luftrummet utformas så att GA:s intressen respekteras.

- Se över hur besökande GA kan välkomnas med lättillgänglig information och låga avgifter. Mål: **Enklast i EU – mest välkommande.**

B. Infrastruktur - Flygplatser i Stockholm för allmänflyg.

Flygplatser för allmänflyget är en kommunal angelägenhet (re: Prop 1981/82:98).

Detta fungerar inte i Stockholm och Göteborg eller på andra platser där flera kommuner betjänas av en flygplats.

I Stockholm har flygplatserna Bromma, Tullinge och Barkarby, som alla byggts med skattemedel, fungerat väl i decennier som huvudstadens affärs/privatflygplatser. Nu har Tullinge och Barkarby stängts – efter beslut i enskilda kommuner. Swedavia har vräkt i princip all GA-maskiner från Bromma, kraftigt höjt landningsavgifterna och infört krav på särskilda tillstånd för landning med affärs/privatflyget. Swedavia har också genom egna lokala bestämmelser konfiskerat de landningsrättigheter som GA brukat på Bromma sedan decennier. Swedavia har genom sitt agerande i kraft av ägarrollen (arrendet) på Bromma orsakat GA ekonomisk skada i storleksordningen 100 MSEK men också rent operativa katastrofer för småföretag och privatpersoner. Flygmaskiner värda 50 MSEK har blivit obrukbara – förvisade till flygplatser långt från där de kan vara till nytta för resande.

Kommunförbundet Stockholms Län har, efter sex års utredande, misslyckats med att skapa ny flygplatskapacitet för GA som ersättning för Bromma, Barkarby och Tullinge. AOPA saknar förtroende för utredningsarbetet. GA:s behov kom att åsidosättas genom att Swedavias personal och konsulter gavs fria händer att styra projektet. Bolagets medverkan gjorde kravspecen på ny flygplatskapacitet till en "Brommakopia" vilket gjorde projektet politiskt omöjligt. Det skapades m.a.o. en jävsituation i utredningsarbetet till nackdel för GA:s intressen.

The Capital of Scandinavia kan inte besökas av affärs/privatflyg. ***AOPA får ofta frågor från våra kollegor i EU; Hur kan man stänga samtliga flygplatser för allmänflyg i ett perifert land som Sverige samtidigt som EU har lanserat mål för resandetider inom unionen.*** EU parlamentet och kommissionen har sedan flera år uttalat uppmaningar till medlemsländerna om att säkerställa bl.a. infrastruktur för GA. Därefter har Stockholm stängt alla flygplatser för GA.

Förslag

Regeringen tillsätter en utredningsman (i enlighet vad som föreslogs redan i SOU2003:33) med uppdrag att:


- Förhandla med berörda parter för att sluta avtal om byggnation av tre mindre (<1200 m) landningsbanor (söder, norr och väster) för affärs/privatflyget i Stockholm. Finansiering i form av privat kapital kan inte förväntas i ett initialt skede då den uppenbara politiska risken visat sig kunna stänga flygplatser utan hänsyn till konsekvenserna. Däremot finns utvecklade idéer om fastighetsutveckling som möjliggör återbetalning/avkastning på sikt.
- Avtala med flygets organisationer att utan ersättning från det offentliga sköta driften av dessa flygplatser.

- Justera Swedavias uppdrag så att staten delvis kan kompensera för den skada som bolaget åsamkat små företag och privatpersoner som värkts från Bromma. Begränsa samtidigt Swedavias möjligheter att ekonomiskt skada GA genom "ekonomiska styrmedel" för att avvisa trafik med GA. Genom enkla ingrepp kan plats för 100 små flygmaskiner beredas på Brommas södra sida. AOPA har presenterat en plan för hur ett sådant arrangemang ser ut utan att inkräkta på Swedavias kommersiella intressen.

AOPA ser med stort intresse fram mot det fortsatta arbetet med projektet.

Vi står gärna till förfogande för ytterligare information eller klargöranden.

Med vänliga hälsningar



AOPA Sweden
Torgny Bramberg
Enligt 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 FRÅMJA ALLMÄNFLYGETS EKONOMI, SÄKERHET, ANVÄNDBARHET OCH POPULARITET. AOPA - S ÄR DEN SVENSKA DELEN AV IAOPA SOM HAR 470 000 MEDLEMMAR I DRYGT 70 LÄNDER.