



Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Upplands Väsby 2013-06-07

TSF 2013-66

EAA Sveriges yttrande över Transportstyrelsens remiss om avgifter inom luftfartsområdet

Allmänt

EAA Sverige, tidigare Experimental Aircraft Association Chapter 222, har ett från Transportstyrelsen delegerat tillsynsansvar för amatörbygge och amatörreovering av luftfartyg. Vidare organiserar föreningen ett större antal av ägarna till de lättare historiska luftfartygen på svenskt register, inklusive de luftfartyg som benämns historiska i förordningen (EG) nr 216/2008 och dess bilaga II.

EAA Sverige tillvaratar även sina medlemmars intressen ifråga om flygdrift och i frågor om personliga certifikat och utbildning. Föreningens medlemmar har också intresse av att avgifter för flyg- och underhållsverkstäder står i rimlig proportion till myndighetens insatser.

Inledande synpunkter

Alla jämförelser med myndighetens historia 30-40 år tillbaka eller motsvarande verksamheter inom andra myndigheter visar på en nu överdimensionerad och ineffektiv organisation. Områden som certifikathantering, registerhållning, juridik, regelutveckling, haveriutredning/haveriadministration och administration/personal är områden som borde granskas mot historiska data. Certifikatadministrationen kan och bör enligt vår mening också kunna jämföras mot t.ex. körkortsregistret och utfärdande av pass och id-kort.

Kostnadsmedvetenheten tycks heller inte vara särskilt stor inom myndighetens luftfartssektor. Vid en nyligen avhållen branschdag för GA nämndes inledningsvis att 4 400 arbetstimmar (mer än 2 ½ årsarbetskraft!) spenderats på regelförenklingsprojektet. Någon förenkling presenterades dock inte under dagen. Vi kan svårligen se vilka förenklingar som skulle kunna ge en vinst för GA-sektorn motsvarande denna kostnad.

En beräkning av avgifter och timkostnad enligt självkostnadsprincipen blir meningslös om inte grunden för beräkning är riktig. Med detta menar vi att Luftfartsmyndigheten inte är rätt dimensionerad idag. Till detta ska läggas att det måste arbetas rätt och effektivt.

Transportstyrelsen uttrycker i konsekvensutredningen och i en tidigare rapport i vissa fall att "myndighetens avgifter är rimliga i förhållande till vad det kostar att förvärva, underhålla och driva ett luftfartyg". Detta uttrycker ingen vilja, enligt vår mening, att hålla nere kostnaderna.



För övrigt gäller inte denna tes oss som på privat basis själva bygger flygplan eller renoverar historiska luftfartyg och som i allmänhet inte tillhör höginkomsttagarna.

Myndighetsavgiften.

Mycket stora kostnader för myndigheten är idag direkt förknippade med flygbolagsresenären som sådan och därför måste det enligt vår mening vara helt logiskt och rimligt att denne bär sina direkta kostnader och detta görs synligt och begripligt. Mycket av kostnader som drabbar den enklare privata luftfarten har också sin grund i krav som ställs för säkerhet, skydd, bekvämlighet och tidsvinst för flygresenären och privatflyget trängs också ut från luftrum och flygplatser i allt högre grad. Den privata luftfarten är den kategori som alltid har längre inflygningsvägar till flygplatserna och alltid får vänta vid tidsmässig konflikt, ofta relativt länge, till förmån för det kommersiella flyget. Vi anser det därför inte orimligt att bolagsresenären för betalar en del av våra merkostnader via en passageraravgift.

Vi anser därför att Transportstyrelsen skall begära av statsmakten att myndighetsavgiften bibehålls, särskilt som våra grannländer samtidigt inför samma typ av avgift.

Självkostnadsprincipen

Det är svårt att ha sakliga synpunkter på självkostnadsprincipen utan ha kännedom om förutsättningarna som bemanning, sakkunskap, kompetens/lönenivåer, etc. Ett facit finns dock och det är myndighetens effektivitetsindex för 20-30 år sedan. Ett annat jämförelsemått är kostnaden för jämförbara/likvärdiga tjänster inom och utom Transportstyrelsen.

Några avgifter sticker dock ut. En direkt jämförelse kan göras med utfärdande av dubbletthandlingar. Inom luftfartssektorn kostar en dubblett från 1510 kronor till 400 kronor. Dubblett av ett registreringsbevis på vägtrafikområdet föreslås sänkt till 50 kronor vid internetbetalning. Arbetsinsatsen vid framtagande av en dubbletthandling bör rimligen vara likvärdig inom de olika områdena liksom den nödvändiga kompetensen på personalen.

Vi anser att principen om självkostnad missbrukas när det gäller en årlig avgift á 640 kr för ett certifikat med livslång giltighet. Behovet av denna nya årliga avgiften borde dessutom vara förklarad i konsekvensutredningen. I avsaknad av en sådan redovisning anser vi att certifikatinnehav i framtiden kommer vara belagt med en skatt (enligt de principer om relation tjänster-avgifter som redogörs för i konsekvensutredningen) vilket inte är tillåtet.

Vi har svårt att tro att en äganderättsändring i dagens läge med datastöd drar tjänster för 2500 kr, i varje fall för våra okomplicerade maskiner och ärenden. Jämförelse med vägtrafikområdet ligger även här nära till hands!

Avgifter i relation till omsättning

Remissen gör inte någon kalkyl på "avgifter i förhållande till omsättning" för den luftfart som bedrivs av privatpersoner, särskilt inte de med eget luftfartyg och lågt flygtidsuttag. Detta gäller i stor utsträckning de som bedriver verksamhet med amatörbyggda och historiska luftfartyg. I

Postadress:

EAA Sverige
Kanalvägen 1A

SE-194 61 UPPLANDS VÄSBY

Telefon:

+46(0)8-752 75 85

Telefax:

+46(0)8-751 98 16

Postgiro

66 45 96-4



stället hänvisas till att avgifterna bedöms som måttliga i förhållande till vad ett luftfartyg kostar i anskaffning och att hålla i drift.

EAA Sverige vänder sig på det bestämdaste mot detta synsätt och system för avgiftsättning och vill framhålla att för den som flyger 10-12 timmar årligen med det egna flygplanet blir alla avgifter inklusive avgifter för certifikat, en eller flera behörigheter och det medicinska intyg sammantaget mycket höga per flygtimme sett från privatekonomisk synpunkt.

I sammanhanget måste också påpekas att staten/luftfartsmyndigheten under många år har fört över allt mer tillsynsansvar och kostnader från myndigheterna till den enskilde ägaren av luftfartyget och certifikatinnehavaren genom återkommande krav på underhållsorganisation, lärartimme/prov, mer ansvar för den undersökande läkaren och överflyttning av haveriutredning till organisationerna utan att motsvarande avgifter sänkts.

Konsekvenser för tillgänglighet och för verkstäder

Sverige är ett till ytan stort land relativt glesbefolkat där infrastrukturen är väl utbyggd i de mer tätbefolkade områdena i södra delarna av landet. Det relativt sett stora antalet flygplatser har vuxit fram i en tid då man ansåg att hela landet ska kunna behålla och utveckla sitt välstånd.

Verkstäder drivs antingen som fristående verkstad eller ingår i ett AOC:s verksamhet. Oavsett är flygverkstaden underleverantör till de som flyger flygplan eller helikoptrar. Fristående flygverkstäder behöver ett flertal tillstånd för att kunna ge service till kunder med olika flygverksamhet och olika luftfartyg. Därför är det troligt att anta att fristående verkstäder är mer konkurrensutsatta än de som ingår i en organisation med AOC. Men i båda fallen kommer de höjda avgifterna leda till att de som i slutända behöver verkstädernas tjänster kommer att få räkna med högre flygtidskostnader. Vår analys blir att avgiftsuttaget i relation till berörda brukares omsättning bedöms vara av sådan omfattning att påtagliga konsekvenser inte kan uteslutas i form av utglesning eller höjda kostnader för slutanvändaren, vilket i sin tur kan leda till avveckling av verksamheter.

Konsekvenser för utbildning och utbildningsorganisationer

Många behörigheter inom den privata luftfarten som tidigare var "fria" eller där utbildning kunde ske av den enskild flyglärare är nu tillståndsbelagda. Vidare har krav införts på återkommande prov för flera behörigheter. En enskild certifikatinnehavare kan numera drabbas av ett flertal prov årligen, särskilt inte om han/hon av en eller annan anledning inte utnyttjar en behörighet regelbundet. Detta även om dessa behörigheter ligger mycket nära varandra flygsäkerhetsmässigt.

Ökade utbildningskostnader kommer att driva privata elever till utbildning i annat land. De fristående utbildningsföretagen är redan i dag utsatt för hård konkurrens från framförallt från våra närmaste grannländer och från USA. Fristående flygskolor bedriver många gånger utbildning på kundens lokaliseringsort vilket också medför att de får betala avsevärda summor



för s.k. extra verksamhetsort. Avgiften per extra verksamhetsort är redan i dag för hög och står inte i relation till de tillsynsinsatser som Transportstyrelsen genomför.

Tillgängligheten på utbildning kommer sannolikt att minska. De högre avgifterna kommer som tidigare nämnts att belasta slutanvändarna, eleverna och privatflygarna. Transportstyrelsen är konkurrensutsatt och förlorar redan i dag betydande intäkter på grund av sina höga avgifter. Svenska flygskolor kommer att tappa ytterligare konkurrenskraft och elever och företag kommer att tvingas att köpa sin utbildning i annat land. Risken för utslagning, utflyttning och kompetensflykt är stor och risken för nationell utflyttning är uppenbar och vi ser redan flera exempel på detta.

Vidare kommer det att uppstå svårigheter att genomföra de krav på återkommande lärartimmar eller kompetenskontroller och de extra kompetenskontroller som införts för ett flertal behörigheter om utbildningsmöjligheterna ytterligare försvåras.

Om vi förstått konsekvensutredningen rätt så kommer en flygskola som bedriver sjöflygutbildning hamna i gruppen komplex ATO. Marginalkostnaden för några få sjöflygutbildningar blir då så hög att sjöflygutbildning helt kommer att försvinna i Sverige. Detta ger också svårigheter för de som redan har sjöflygbehörighet att genomföra lärartimme/PC och framför allt att genomföra en ev. kompletterande utbildning vid tillfälligt förlorad behörighet.

Dispenser och medgivanden

Amatörbyggda, historiska och ex-militära luftfartyg kommer att ha ett behov av dispenser och medgivande om undantag från EU-OPS. Vid framtagning av föreskrifterna har ingen hänsyn tagits till dessa luftfartygs särart och behov utan EASA har hänvisat till att dessa luftfartyg ska hanteras nationellt.

Att söka dispens/medgivande om undantag är idag ett vågspel och kan kosta stora pengar, även vid ett avslag. Vi har hört talas om en prislapp på 7000 för ett avslag och detta utan redovisning av hur mycket överväganden, tänkande och tjänstemän som involverats.

Vi föreslår att en särskild föreskrift utarbetas med giltiga generella avsteg från EU-föreskrifterna för Bilaga II luftfartyg. För övriga frekventa avstegen utarbetas en lista med fast prissättning (enligt mönster från vägtrafikens föreskrifter). Denna prissättning bör vara av symbolisk storlek som ett stöd för den kulturhistoriska verksamheten.

Delegeringar

EAA Sverige tillhör de organisationer som utför arbete som annars fallit på Transportstyrelsen. För detta anser vi att vi får ersättning och inte "bidrag". Denna ersättning anser vi ska stå i proportion till vad motsvarande arbete skulle ha kostat för Transportstyrelsen att utföra i egen regi. För att driva en sådan teknisk organisation behöver vi långsiktiga och förutsägbara förutsättningar och kan inte bygga en teknisk organisation på årliga förhandlingar om ersättningen.

Postadress:	Telefon:	Telefax:	Postgiro
EAA Sverige Kanalvägen 1A SE-194 61 UPPLANDS VÄSBY	+46(0)8-752 75 85	+46(0)8-751 98 16	66 45 96-4



Transportstyrelsen inkasserar idag luftvärdighetsavgiften. EAA Sverige utfärdar luftvärdighetsbevis och utövar tillsynen. Vid den delegerade tekniska verksamheten finns det alltså ingen koppling mellan avgift och erhållen tjänst och är därför inte en tillåten konstruktion.

EAA Sverige föreslår därför att föreningen ges rätten att själv uppbära luftvärdighetsavgiften för de luftfartyg vi har tillsyn över. Därmed uppnås den koppling som ska finnas mellan avgift och utförd tjänst. Vi får också därmed en långsiktig, förutsägbar och transparent försörjning för vår tekniska organisation.

I senaste delegeringsavtalet har EAA Sverige getts ett utökat uppdrag att utöva tillsyn över all operativ verksamhet med luftfartyg inom föreningens organisation liksom ett långtgående krav på undersökning av systemfel och olyckor. Särskilt det senare kan bli mycket kostsamt och eftersom olyckor vanligen har andra orsaker än tekniska kan inte sådana utredningar anses falla inom ramen för luftvärdighetsavgiften. Tillsyn av den operativa verksamheten kan inte heller belasta den tekniska verksamhetens budget.

Föreningen behöver därför fortfarande ha ersättning för de ovannämnda verksamheterna samt för det ev. stöd som Transportstyrelsen avser att ge till det flyghistoriska kulturarvet.

Övrigt

Vi har svårt att förstå avgiften för behörighet att flyga UL med PPL. Transportstyrelsen kan ju inte införa en nationell behörighet i ett EU-certifikat och då finns heller inte relationen tjänstavgift. Resultatet blir en straffskatt för att flyga UL.

Passagerartillstånd vid avancerad flygning finns inte i EU-världen och bör avskaffas redan nu och för ett flyguppvisningsledartillstånd bör giltighetstiden förlängas till 5 år. Utfärdandet av ett PDA bör rimligen inte ta mer tid i anspråk än en timme och avgiften sättas i relation till detta.

Upplands Väsby som ovan
Curt Sandberg
Ordförande/genom

Kjell Franzén
Enligt uppdrag