



KSAK/KSAK-M:s svar till Transportstyrelsen TSF 2024-48 – Förslag till föreskrift om avgifter

Här följer KSAK/KSAK-M svar på remiss TSF 2024-48 - Förslag till föreskrift om avgifter

Förord

Vi svarar på denna remiss först och främst utifrån att KSAK verkar som riksomfattande organisation för allmänflyget, företrädesvis för flygklubbar och medlemmar med motordrivna luftfartyg, flygplan och gyrokoptrar. Vi omfattar i princip samtliga svenska flygklubbar med 4500 medlemmar, 800 luftfartyg under MTOM 1995kg och flyger 45 000 flygtimmar per år. Av Sveriges ca 120 flygskolor verkar ca 100 av dessa i KSAK:s organisation. KSAK har av Transportstyrelsen delegering för NULL/NLL enligt Transportstyrelsen TSFS 2020:85, Skotillstånd för utbildning av UL-certifikat med lokala utbildningsplatser för UL-certifikat samt innehar av Transportstyrelsen Flygsäkerhetsmässiga villkor SPO för Skogsbrandsbevakning (Civilhjälpflyg) på uppdrag av MSB via Länsstyrelserna.

Är det rimligt att så få utövare ska ta del av så stora kostnader

Idag har allmänflyget ingen möjlighet att ta kostnaderna som krävs och föreslås i denna föreskrift samt tillägg för kostnadsökningarna över tid. Regeringen ger direktiv till Transportstyrelsen att bära sina egna kostnader för sitt myndighetsutövande. Samt kravställer Transportstyrelsen att upprätthålla god flygsäkerhet samt efterleva EU/EASA riktlinjer och föreskrifter för vår luftfart. Regeringen beslöt i slutet av 2023 att förstärka Transportstyrelsens (samtliga sektioner) uppdrag med totalt 60 miljoner kronor för 2024. Det räcker inte långt varför myndigheten fortsatt har stora besparingskrav på organisationen från 2024 och än mer 2025. Om vi bara beaktar att i Sverige har allmänflyget ca 2 800 luftfartyg under MTOM 5 700kg varav ca 2 400 luftfartyg under MTOM 1 995kg så blir det mycket höga avgiftshöjningar för att säkerställa uppdraget för sektionen Luftfart. Med tillägg för sammantaget 7 800 certifikat fördelat på ca 3 100 kommersiella och ca 4 700 privatflygcertifikat. Sverige är ett befolkningsmässigt litet men geografiskt/avståndsmässigt långt land med för få som nyttjar luftrummet, varför det är orimligt att lägga kostnadstäckningen fullt ut på brukarna av flygplatser, luftrum och flygplansägande. Se till längre ned i nyhetsbrevet.

I dag har Transportstyrelsen olika tariffer för olika kategorier av verksamhet som t.ex. kommersiell trafik och allmänflyg. Det är bra hanterat men det är ändå orimligt att så få utövare som allmänflyget har att dessa ska ta så pass stor del av avgiften. Som ett exempel i det är att vi i Jämtlands län har endast en flygläkare. Vi förordar att Transportstyrelsen bör följa EASA grundförordning med stöd av EAS att anamma deklarerande stöd för gällande medical.

Föreskriftsförslaget - KSAK önskar framföra följande

KSAK/KSAK Motorflygförbundet har tagit del av remissen och har följande synpunkter att lämna.

Vi anser att alla tjänster som berör utbildning, certifikat, motordrivna luftfartyg/flygplan, registrering, tekniskverksamhet, landningsavgifter med mera, för samtliga allmänflygets verksamhetsområden, bör vara utan avgiftsförändring. Idag råder det brist på både tekniker, verkstäder, flygskolor, flyglärare, flygläkare och flygplan gällande för hela allmänflyget. Redan nuvarande avgiftsnivåer hämmar möjligheten att bedriva verksamhet med allmänflyg. Vare sig det rör sig om förenings-, privat- och/eller kommersiell verksamhet kring allmänflyget.

Många av utövarna har inte avdragsmöjlighet eller återbetalning av mervärdesskatt varför avgifterna bör vara oförändrade. Föreslagna höjningar enligt remiss i genomsnitt 14% men upp till 35-40% står inte i proportion till vad som är hållbart för fortsatt verksamhet, utveckling av verksamhet och flygsäkerhet. Vi noterar också en ökad avgift för avregistrering av bemannande luftfartyg, denna avgift bör sänkas ordentligt då den föranleder ökade risk för flygsäkerhet i och med att luftfartygsägarna inte avregistrerar luftfartygen och därmed möjliggör flygning med icke luftvärdiga luftfartyg (speciellt för UL-A, Segelflygplan med flera liknande luftfartyg).



KSAK/KSAK-M:s svar till Transportstyrelsen TSF 2024-48 – Förslag till föreskrift om avgifter

Obemannade luftfartyg i förhållande till bemannade luftfartyg

Vi anser att UAS ska hanteras på samma villkor som bemannade luftfartyg. Det är orimligt att obemannade luftfartyg, registrering och utbildning till detsamma ska ge fördelar framför bemannade luftfartyg. Vi anser att Transportstyrelsen avgifter ska vara homogen mellan bemannat och obemannat (undantaget Modellflyg och lättare Drönare under 250 gr). Det gäller ägandeskapet, verksamheter för operationer och underhåll samt utbildning och behörigheter. Vi har över tid noterat också att obemannade luftfartyg har fördelar med betydligt bättre resurser hos Transportstyrelsen än vad bemannad verksamhet utgörs. Kort och gott vi ifrågasätter TS fördelning av resurser.

Föreskriftsförslaget utifrån paragrafer

- **2 kap.** §7 i förhållande till §9. Här borde löpande avgift för resor vara lägre än för löpande avgift för särskilda tillsynsåtgärder om 1 700kr/h då det ställer olika krav på arbetsinsats och kompetens
- **9 kap.** Ska hanteras på samma sätt som för avgifter härrörande bemannade luftfartyg (10 kap. med samtliga paragrafer) med undantag för Modellflyg och Modellflygklubbar. Här anser vi att följande avgifter ska beläggas på obemannade luftfartyg, motsvarande som för bemannade luftfart enligt samtliga paragrafer under 10 kap §1-§23. i jämförelse med 9 kap. § 2, §3, §4 §5, §6, §7, §8, §12, §13, §14, §22, registrering för obemannat luftfartyg och då i förhållande till vikt
- **10 kap.** Vi emotsätter Transportstyrelsen ökning generellt. Det berör avgifter som blir så pass höga att innehavare och brukare undanlåter sig registrera och eller efterfölja regler krav om registerhållning
- **12 kap.** Vi emotsätter Transportstyrelsens ökning generellt. I synnerhet för avgifter för verkstäder med fler lokala etableringar är för hög. Idag har verkstäderna för allmänflyg ca upp till MTOM om 5 700kg (gäller ej charter och reguljärtrafik) stora utmaningar att få lönsamhet. Det i sin tur innebär att vi har för få verkstäder och i stora regioner brist av verkstäder vilket påverkar i förlängning flygsäkerheten
- **13 kap.** § 17. En kostnad för upprättande deklaration centrum (verksamhetslokal) om 35 900 är orimligt högt vid PPL/LAPL/UL. Även tillsynsverksamheten verkar vara orimligt hög. Idag har flygläkarna för allmänflyg upp ca upp till MTOM om 1 995 kg stora utmaningar att få lönsamhet eller ens kostnadstäckning för utövandet av löpande kontroll av medical. Det i sin tur innebär att vi har för få flygläkare på för få platser vilket påverkar i förlängning flygsäkerheten
- **15 kap.** § 11. Vi emotsätter oss höjning av tillsyn och tillsyn för viss verksamhet vilket vi uppfattar som en mycket hög höjning om 40 600 kr (mot tidigare bok och räkning)

KSAK/KSAK-M:s övriga synpunkter på TSF 2024-48

Vi har inga synpunkter på de olika områden som berör trafikledning, kommersiella- luftfartyg och/eller operatörer. Vi anser att obemannad luftfart bör ta sina egna kostnader på motsvarande sätt som för bemannad luftfart. Idag upplever vi att drönarverksamheten har lättnader som inte är proportionerligt mot bemannad luftfart. För övrigt önskar vi delge att generellt att det råder för höga avgifter vilket hämmar flygsäkerheten, speciellt för allmänflyget som utövas och bedrivs oftast av privatpersoner och inte på kommersiella villkor.

Vi uppskattar möjligheten att kunna få svara på denna remiss.

Bromma 2024-10-16

Med vänliga hälsningar
Lars-Christer Andersson
Generalsekreterare
KSAK och KSAK- Motorflygförbundet