



Transportstyrelsen
Mail: kontakt@transportstyrelsen.se

Stockholm 2019-10-04

Ref TSF 2019-138

Yttrande över remiss med förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter

Svenska Flygbranschen (SFB) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen, en samarbetsorganisation inom Svenskt Näringsliv. SFB har drygt 90 anslutna företag med totalt cirka 10 000 anställda. Våra medlemsföretag representerar flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, service- och underhåll samt marktjänster.

SFB har följande synpunkter på Transportstyrelsens remiss med förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

Allmänna synpunkter

När det gäller Transportstyrelsens avgifter generellt hänvisar vi i allt väsentligt till Transportföretagens ”Yttrande över förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter” (dnr TSF 2019-72). När det gäller denna nya remiss vill särskilt lyfta fram följande punkter från det yttrandet.

- Ett avgiftssystem måste vara transparent, tydligt och rättvist. Avgiftssättningen måste vara förutsebar och långsiktig. Våra medlemsföretag är angelägna om och gagnas av stabila och långsiktiga verksamhetsförutsättningar. Om timdebitering tillämpas måste ändå tillståndshavarna kunna garanteras förutsebarhet, annars uppfylls inte deras rättmätiga krav på förutsebarhet.
- Den timdebitering på 1400 kronor som Transportstyrelsen föreslår är omotiverat hög och överstiger nivån för kvalificerade konsulter inom transportområdet.
- Det totala avgiftstrycket måste beaktas när avgifter diskuteras och sätts. Många mindre avgiftshöjningar leder till försämrade konkurrens- och utvecklingskraft för svensk luftfart. Detta i sin tur strider mot andra angelägna samhällsekonomiska och transportpolitiska mål som Transportstyrelsen har att följa. Läget för luftfarten i Sverige är mycket tufft samtidigt som i stort sett samtliga avgifter höjs. Därför uppmanar vi Transportstyrelsen att uppdatera





sin egen rapport "Luftfartens avgifter"¹ som senast reviderades 2016. I rapporten skriver Transportstyrelsen:

"Transportstyrelsen avser att, med denna kartläggning som grund, följa upp utvecklingen av avgifterna till statliga aktörer vartannat år med fokus på eventuella förändringar i avgiftssystemet och nivåer."

SFB anser att det är hög tid att följa upp avgiftsutvecklingen för flygbranschen.

Specifika synpunkter

- **Certifierad underhållspersonal enligt Del 66**

SFB noterar att remissförslaget innebär att den grundläggande avgiften för Del 66-certifikat tas bort och ersätts av andra avgifter men att detta inte innebär en förändring i avgiftsnivå för avgiftsbetalarna. Om så är fallet tycker vi att det är i grunden positivt men vi saknar ändå information från Transportstyrelsen vad man har gjort för att *sänka* de totala kostnaderna för certifikatinnehavarna, särskilt då det handlar om avgifter som påverkar SMEs eller personal som arbetar där. I framtida avgiftsdiskussioner och konsultationer välkomnar vi ett resonemang från Transportstyrelsen vad som gjorts för att dels undvika avgiftshöjningar, dels åstadkomma avgiftssänkningar.

Vi noterar även att avgiften för överföring av Del 66 certifikat från ett annat EU-land är betydligt högre än för motsvarande överföring av andra typer av certifikat, tex Trafikflygarcertifikat (CPL) men saknar Transportstyrelsens förklaring varför så är fallet, samt hur avgiften kan sättas så högt överhuvudtaget då överföringen borde vara lätt att hantera inom EASA-systemet.

- **Markttjänster på flygplatser**

SFB anser att en timkostnad på 1400 kr är alldeles för hög och motsvarar inte vad konsulter på området skulle ha debiterat. Vi önskar en djupare förklaring till varför Transportstyrelsen landar på en så hög timkostnad och vad som gjorts/görs för att hålla den nere.

När det gäller avgifter på "löpande räkning" rent allmänt och mot bakgrund av företagens legitima krav på förutsebarhet vad gäller avgifter anser SFB att Transportstyrelsen måste beskriva hur många timmar ett normalt ärende beräknas ta. Dessutom anser vi att Transportstyrelsen måste skapa egna incitament för att handläggningstiden inte ska öka på grund av egna åtaganden eller tillkortakommanden.

SFB anser att de föreslagna avgifterna för "tillsynsärenden efter klagomål" som föreslås utgå om den resulterande tillsynen föranleder ett föreläggande förtjänar särskilt belysande. Det kan ju synas välgrundat att den som felar får betala slutnotan för Transportstyrelsens arbete. Men SFB saknar information varför denna modell överhuvudtaget skulle vara lämplig för Transportstyrelsens tillsynsverksamhet, och specifikt för just Del-66 klagomålsärenden. Mot bakgrund av Transportstyrelsens uppdrag och regleringsbrev mfl. instruktioner är det inte alls klart för oss hur ingripanden efter klagomål kan avgiftsfinansieras överhuvudtaget. Vid en närmare läsning av TSFS

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/luftfartens-avgifter.pdf>





2016:105 (elektronisk konsoliderad utgåva på TS hemsida) framgår att motsvarande system endast används för ”Marknadskontroll” i kapitel 23 ”Varv och andra företag”. Vi saknar information från Transportstyrelsen varför denna ordning ska användas även för Del-66 ärenden? Varför för luftfart överhuvudtaget? Varför överhuvudtaget? Vilka alternativ till finansiering för denna typ av tillsyn finns?

SFB ifrågasätter ett avgiftssystem som närmast liknar en sanktionsavgift, vars slutliga storlek inte har någon relation till överträdelsens natur, är helt oförutsebart för företagen, och är konstruerat så att det är själva ”föreläggandet” som ger myndigheten möjlighet att skicka räkningen. Detta förhållande riskerar enligt vår mening driva processen i en specifik riktning (=mot ett föreläggande) istället för att hantera problemet som sådant utan att använda föreläggandet som medel. Konsekvensen blir ju ett system som bara finansierar Transportstyrelsens nedlagda arbete i vissa fall. Det kan inte vara riktigt.

Vi ifrågasätter även om Transportstyrelsens bemyndigande i §25 Markttjänstlagen i kombination med §27 kan används för denna typ av avgifter.

Om det är Transportstyrelsens mening att generellt introducera en sådan ordning i avgiftssystemet vill vi först att man diskuterar detta med hela transportbranschen vid lämpligt tillfälle, t.ex. avgiftskonsultationerna eller näringslivsträffarna.

Med vänlig hälsning

Svenska Flygbranschen

Fredrik Kämpfe
Branschchef

