

Stockholm 2022-08-26

Remissvar på Transportstyrelsens remiss TSF 2022-44 – Svenska Flygsportförbundet

Hej,

Nedan följer Svenska Flygsportförbundets svar på Remiss av förslag till förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter, diarienummer TSF 2022-44.

Mvh



Kjell Folkesson
Generalsekreterare
Svenska Flygsportförbundet
E-mail: gs@flygsport.se
D: +46 10 450 71 76
M: +46 702 92 50 11

Remissvar på Transportstyrelsens remiss TSF 2022-44 – Svenska Flygsportförbundet

Allmänt

Svenska Flygsportförbundet (FSF) samlar och representerar utövare av svensk flygsport inom åtta grenar: ballong, fallskärm, hängflyg, konstflyg, modellflyg, motorflyg, segelflyg och skärmflyg.

Att Transportstyrelsens (TS) uttag av avgifter är korrekt, rimlig, proportionell och rättfärdig är avgörande för förbundets grenförbund och en nyckelfråga i förbundets löpande arbete att tillgodose flygsportutövarnas behov och intressen på riksnivå.

Sett till förslaget i remissen är FSF:s bedömning att det inte innebär några väsentligt avgörande förändringar för utövarna inom grenförbunden. Därmed inte sagt att det inte finns utrymme för synpunkter.

Avgiftsuttag för flygsportare

FSF saknar i remissen en diskussion kring avgifterna i förhållande till målgruppen eftersom en majoritet av sportens utövare är amatörer i all bemärkelse och har följaktligen bara kostnader, inga intäkter, för sin hobby. Varje avgiftshöjning blir ännu en ekonomisk pålaga i en sport som från början kostar en hel del pengar att utöva.

Att TS har kostnader för det arbete som måste utföras enligt lagar och förordningar ligger i sakens natur men fritar inte myndigheten från ansvaret att lyfta och diskutera till exempel frågor om avgifternas storlek, proportionalitet, existensberättigande med mera.

Med formuleringar kring krav på kostnadstäckning ber FSF att få påminna om de av TS föreslagna förändringarna för ett antal år sedan gällande järnvägstrafiken, vilket om de gått igenom inneburit ett existentiellt hot mot majoriteten av landets museijärnvägar. Nu föreligger inget sådant avseende avgifterna kring luftfart, men frånvaron av en principdiskussion skulle på sikt kunna leda till en liknande avgiftssituation där sportens utövare av ekonomiska skäl väljer att lägga ner.

Diskussionen om kostnadstäckning måste föras utifrån vad målgruppen för avgifterna faktiskt kan förväntas vara beredda att betala; inga utövare, inga avgifter att debitera ut, följaktligen ingen kostnadstäckning, om man drar resonemanget till sin spets. Till en viss gräns blir det naturligtvis lägre kostnader för TS om det är färre flygsportare som genererar arbete för myndigheten, men de fasta kostnaderna i form av IT-stöd med mera kommer kvarstå oavsett.

Att förvänta sig att sportens utövare betalar för de tjänster som TS tillhandahåller är ett rimligt krav att ställa. Men om myndigheten har kostnader som inte står i proportion till antalet utövare – vilket nog kan anses vara sannolikt i Sverige – kanske en centralisering på europeisk nivå skulle vara ett sätt att sänka kostnader kring flygsporten (jämför med till exempel LAPL). Alternativt en radikalare syn på till exempel vilken komplexitetsnivå på IT-stöd som kan anses vara rimligt för ett register kring certifikat, behörigheter, luftfartyg och annat relaterat till flygsporten. Och så vidare.

Svenska Flygsportförbundet saknar principdiskussionen och uppmanar Transportstyrelsen att påbörja ett sådant arbete tillsammans med flygsportens utövare