

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Per epost till:
li.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-08-14

Ref Dnr LI2026/00848

Remissyttrande över departementspromemorian *En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige (Ds 2026:9)*

Transportföretagen Flyg har beretts möjlighet att lämna synpunkter på departementspromemorian *En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige (Ds 2026:9)*.

Svenska Flygbranschen (Transportföretagen Flyg) är en bransch- och arbetsgivarorganisation och ett av Transportföretagens sju förbund. Vi har 93 medlemsföretag som anställer över 7700 personer. Medlemsföretagen representerar bland annat flygbolag (inklusive helikoperoperatörer), flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster, dvs den privata flygsektorn. Bland våra medlemmar finns flygbolag som flyger både upphandlad och kommersiell trafik.

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 206 000 personer.

Transportföretagen Flyg fokuserar i detta remissyttrande huvudsakligen på de delar av promemorian som berör flygräddningstjänsten.

Sammanfattande synpunkter

- Transportföretagen Flyg delar utredningens grundläggande målsättning att den svenska sjö- och flygräddningsförmågan ska stärkas och att verksamheten måste ges långsiktiga och stabila organisatoriska och ekonomiska förutsättningar.
- Transportföretagen Flyg har ingen principiell invändning mot att det operativa ansvaret för flygräddningstjänsten ¹förs över till Kustbevakningen, under förutsättning att förändringen minst bibehåller dagens geografiska täckning, beredskap, kompetens och operativa förmåga. En organisatorisk förändring får inte bli utgångspunkt för en framtida neddragning av flygräddningskapaciteten.

¹ I det följande avses med ”flygräddning” i princip ”sjö- och flygräddning” men med vår avgränsning till luftfartsområdet använder vi ”flygräddning” i texten.

- Transportföretagen Flyg ser positivt på att Myndigheten för civilt försvar ges ett stärkt ansvar för övergripande utveckling, samordning och utbildning inom den statliga räddningstjänsten. Vi anser däremot inte att konsekvenserna av att samtidigt flytta tillsynen och föreskriftsrätten för flygräddningstjänsten från Transportstyrelsen är tillräckligt utredda. Förslaget riskerar att splittra den luftfartsrelaterade regel- och tillsynskompetensen mellan flera myndigheter och skapa nya gränssnitt och samordningsbehov. Det synes mer effektivt att så långt som möjligt samla denna specialistkompetens hos Transportstyrelsen, till gagn för hela den svenska helikopterverksamheten. Till dess att en fördjupad analys visar att den föreslagna ordningen innebär en tydlig förbättring bör tillsynen och föreskriftsrätten ligga kvar hos Transportstyrelsen.
- Transportföretagen Flyg välkomnar utredningens konstaterande att stabil och långsiktig finansiering är en förutsättning för en fungerande sjö- och flygräddningstjänst. Även om utredningens uppdrag inte omfattat en generell översyn av luftfartens avgifter anser vi att verksamhetens organisatoriska hemvist och finansiering åtminstone delvis hänger samman. Staten bör långsiktigt ta ett större ansvar för finansieringen av flygräddningen. Vi vidhåller samtidigt vår ståndpunkt att kostnaden för flygräddning tas bort från undervägsavgiften senast inför referensperiod 5 inom prestationsplanen.
- Transportföretagen Flyg delar ambitionen att stärka och effektivisera Sveriges samlade helikopterförmåga, men anser att ett effektivare resursutnyttjande *inte* bör likställas med ett ökat merutnyttjande av statliga helikoptrar. Statliga och särskilt specialiserade helikopterresurser bör i första hand koncentreras till sina kärnuppgifter. För uppgifter som kan utföras av civila operatörer bör konkurrensutsatt upphandling och långsiktiga beredskapsavtal användas i betydligt större utsträckning. Erfarenheterna från Myndigheten för civilt försvars upphandlade helikopterresurs för skogsbrandsbekämpning visar att en sådan modell kan fungera mycket väl och effektivt. En tydligare rollfördelning mellan offentlig och privat helikopterverksamhet kan ge betydande besparingar av offentliga medel, stärka redundansen och samtidigt bidra till en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning för piloter och teknisk personal.

1. Övergripande synpunkter

En väl fungerande flygräddningstjänst är en grundläggande del av flygsäkerhetssystemet och av Sveriges samlade beredskap. Sverige har samtidigt internationella förpliktelser på området, bland annat enligt Chicagokonventionen och ICAO Annex 12.

Transportföretagen Flyg delar därför utredningens utgångspunkt att verksamheten måste vara långsiktigt robust, tillgänglig dygnet runt och dimensionerad för att kunna hantera såväl normala förhållanden som större påfrestningar och ett försämrat säkerhetspolitiskt läge.

Transportföretagen Flyg har tidigare framhållit att en minskning av den svenska flygräddningskapaciteten skulle få negativa konsekvenser för flygsäkerheten och att staten behöver ta ett större ansvar för finansieringen av verksamheten. Dessa utgångspunkter är fortsatt giltiga.

Mot den bakgrunden är det positivt att utredningen inte primärt behandlar frågan som en besparingsfråga utan som en fråga om hur den samlade räddningsförmågan kan stärkas. Avgörande är emellertid att den föreslagna organisationsförändringen också leder till en reell förstärkning och effektivisering av verksamheten och inte enbart till en förändrad organisatorisk hemvist.

2. Kustbevakningens ansvar för sjö- och flygräddningstjänsten (Synpunkter på avsnitt 6.2)

Transportföretagen Flyg har ingen principiell invändning mot utredningens förslag att samla det operativa huvudmannskapet för sjö- och flygräddning samt miljöräddningstjänst till sjöss hos Kustbevakningen.

För flygbranschen är det inte myndighetens namn som är avgörande. Det avgörande är räddningsförmågan.

En överföring måste därför genomföras på ett sådant sätt att den operativa förmågan, den geografiska täckningen och beredskapen inte försämras under och efter verksamhetsövergången. Kompetensen vid JRCC, inom SAR-systemledningen, helikopterverksamheten, underhållet och basorganisationen måste säkerställas.

Utredningen beskriver själv att helikopterresursen är begränsad och sårbar samt att hög tillgänglighet vid samtliga baser kräver en robust organisation. Detta talar enligt Transportföretagen Flygs mening för att organisationsförändringen måste genomföras med betydande försiktighet.

Transportföretagen Flyg vill särskilt understryka att överföringen inte får användas som grund för att senare minska antalet baser, helikoptrar eller personal utan att en separat och grundlig flygsäkerhets- och förmågeanalys först genomförs. Det säkerhetspolitiska läget, ökande militär flygverksamhet och behovet av redundans talar snarare för att den svenska flygräddningsförmågan behöver stärkas.

3. Övergripande utveckling, utbildning, tillsyn och föreskriftsrätt (Synpunkter på avsnitt 6.3)

Transportföretagen Flyg delar utredningens bedömning att det finns behov av ett mer sammanhållet utvecklingsarbete inom den statliga räddningstjänsten. Myndigheten för civilt försvar har redan en central roll inom samordning, utveckling, utbildning och övning på räddningstjänstområdet och har därför goda förutsättningar att bidra till ett stärkt och mer systematiskt arbete även inom sjö- och flygräddningstjänsten. Transportföretagen Flyg har mot denna bakgrund ingen invändning mot att Myndigheten för civilt försvar ges ett övergripande ansvar för utvecklings- och utbildningsfrågor inom området.

Vi är däremot inte övertygade om att konsekvenserna av att samtidigt överföra tillsynen över flygräddningstjänsten och föreskriftsrätten från Transportstyrelsen till Myndigheten för civilt försvar är tillräckligt utredda.

Utredningen motiverar förslaget bland annat med att tillsyn och föreskriftsrätt inom den statliga räddningstjänsten i dag är fördelade mellan flera myndigheter och att en samlad tillsyn hos Myndigheten för civilt försvar skulle skapa större enhetlighet. Transportföretagen Flyg har förståelse för denna ambition. Enhetlighet är dock inte ett självändamål. För flygräddningstjänsten måste en förändring också kunna visas leda till en mer effektiv, tydlig och säker myndighetsstruktur.

Flygräddningstjänsten är nära integrerad med luftfartens övriga säkerhetssystem. Transportstyrelsen ansvarar redan för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom civil och militär luftfart och deltar i det internationella regelutvecklingsarbetet, bland annat inom ICAO. Transportstyrelsen bedriver också teknisk och säkerhetsmässig tillsyn över luftfarten generellt, vilket omfattar den statliga SAR-helikopterverksamheten.

Utredningens förslag innebär inte att dessa uppgifter flyttas i sin helhet. Transportstyrelsen ska även fortsättningsvis ansvara för regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom luftfarten i övrigt samt för det internationella arbetet, medan tillsynen över statens ansvar för flygräddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor och tillhörande föreskriftsrätt föreslås flyttas till Myndigheten för civilt försvar. Transportstyrelsen föreslås dessutom även fortsättningsvis bistå Myndigheten för civilt försvar vid framtagandet av föreskrifter om flygräddningstjänst.

För flygets del innebär förslaget därför inte självklart att myndighetsstrukturen förenklas. Tvärtom riskerar regel- och tillsynsansvaret för närliggande delar av samma säkerhetssystem att delas mellan två myndigheter. Det skapar nya behov av samordning och gränsdragning och en risk för överlappande krav, dubbelarbete och otydlighet om vilken myndighet som ansvarar för olika delar av verksamheten.

Transportföretagen Flyg anser att det finns ett bredare effektivitets- och kompetensperspektiv som behöver väga tungt i denna bedömning. Den luftfartsrättsliga och flygsäkerhetsmässiga regel- och tillsynskompetensen är redan samlad hos Transportstyrelsen. Det synes därför mer effektivt att så långt som möjligt samla sådan specialistkompetens hos en myndighet, till gagn för den samlade svenska helikopterverksamheten, än att bygga upp parallell kompetens hos ytterligare en myndighet.

Detta är särskilt relevant eftersom kvalificerad luftfartskompetens är en knapp resurs. Transportstyrelsen har under senare år själv redovisat utmaningar när det gäller ekonomi, rekrytering och tillgång till nyckelkompetenser. Myndigheten konstaterar i sin årsredovisning för 2025 att den inte kunnat rekrytera i önskad takt, att delar av verksamheten fått stå tillbaka och att brister främst finns inom tillsynsarbetet.² Transportföretagen Flyg anser att detta i första hand talar för att den befintliga specialistkompetensen hos Transportstyrelsen ges tillräckliga resurser och långsiktiga förutsättningar. Att samtidigt bygga upp parallell regel- och tillsynskompetens inom delar av flygräddningsområdet hos Myndigheten för civilt försvar riskerar att ytterligare fragmentera en redan begränsad kompetensbas.

Utredningens eget förslag illustrerar frågan. Om Transportstyrelsens specialistkompetens även efter en överföring är nödvändig för att Myndigheten för civilt försvar ska kunna ta fram föreskrifter om flygräddningstjänsten finns det skäl att tydligare visa vilken faktisk

² Transportstyrelsen, *Årsredovisning 2025*.

effektivitetsvinst som uppnås genom att flytta det formella regel- och tillsynsansvaret till en annan myndighet.

Transportföretagen Flyg ser också behov av att närmare analysera Myndigheten för civilt försvars olika roller. Myndigheten föreslås få ett övergripande ansvar för att utveckla och stödja verksamheten, svara för utbildning och övning samt bidra till uppföljning och systematiskt lärande. Samtidigt föreslås myndigheten meddela föreskrifter och utöva tillsyn över samma verksamhetsområde. Myndigheten kommer inte själv att vara operativ utförare av flygräddningstjänsten, men kombinationen av att utveckla, stödja, utbilda, följa upp och samtidigt utöva tillsyn väcker frågor om rolltydlighet och tillsynens funktionella självständighet. Dessa frågor bör analyseras närmare innan en förändring genomförs.

Transportföretagen Flyg anser därför att regeringen bör analysera denna del av förslaget ytterligare. Analysen bör särskilt belysa om förändringen faktiskt innebär en effektivare myndighetsstruktur, hur gränsdragningen mellan Transportstyrelsens och Myndigheten för civilt försvars ansvar ska fungera i praktiken, hur dubbelarbete och överlappande regelverk ska undvikas samt hur den specialiserade luftfarts- och flygsäkerhetskompetensen och tillsynens självständighet ska säkerställas.

Till dess att dessa frågor har analyserats och det tydligt har visats att den föreslagna ordningen innebär en förbättring jämfört med dagens system anser Transportföretagen Flyg att tillsynen och föreskriftsrätten för flygräddningstjänsten bör ligga kvar hos Transportstyrelsen.

Transportföretagen Flyg delar således ambitionen om en mer samordnad och effektiv statlig räddningstjänst, men anser att organisatorisk enhetlighet inte bör uppnås genom att luftfartsrelaterad regel- och tillsynskompetens splittras mellan fler myndigheter. Det bör i stället eftersträvas en myndighetsstruktur som samlar specialistkompetens, använder begränsade offentliga resurser effektivt och ger hela den svenska helikopterverksamheten tydliga och förutsebara regel- och tillsynsförhållanden.

4. Finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten (Synpunkter på avsnitt 6.5)

Transportföretagen Flyg välkomnar utredningens tydliga konstaterande att stabil och långsiktig finansiering är en förutsättning för en fungerande sjö- och flygräddningstjänst.

Transportföretagen Flyg är medvetet om att utredningens uppdrag inte har omfattat en generell översyn av luftfartens avgifter. Samtidigt menar vi att frågan om flygräddningens organisatoriska hemvist inte helt kan skiljas från frågan om hur verksamheten finansieras. Organisationsformen, placeringen av funktionen och finansieringen hänger åtminstone delvis samman.

Detta blir särskilt tydligt genom utredningens förslag. Den statliga finansieringen av sjö- och flygräddningstjänsten föreslås samlas under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, samtidigt som dagens finansieringsmodell i huvudsak föreslås bestå. Den avgift som betalas av det kommersiella flyget för flygräddning genom Eurocontrol föreslås således även fortsättningsvis finansiera verksamheten, men överförs direkt till Kustbevakningen.

Transportföretagen Flyg ser positivt på att verksamheten genom den nya organisatoriska placeringen tydligare blir en del av Sveriges samlade räddningstjänst, krisberedskap och civila försvar. Just denna förändring aktualiserar emellertid också frågan om vilka principer som långsiktigt bör gälla för finansieringen. En förändrad hemvist bör inte innebära att dagens finansieringsmodell samtidigt låses fast för framtiden.

Transportföretagen Flyg har tidigare framhållit att flygräddning är en statlig skyldighet, medan formerna för finansieringen är en nationell policyfråga. Sverige har valt en modell där delar av kostnaderna för flygräddningen belastar den kommersiella luftfarten genom undervägsavgiften. Det innebär att en funktion med tydliga samhälls-, beredskaps- och totalförsvarsdimensioner delvis behandlas som en avgiftsfinansierad tjänst för luftfarten. Kostnaden belastar linjetrafiken inom det kommersiella flyget oproportionerligt hårt. Vidare är Sverige är den enda stat av de nordiska länderna som på detta sätt tar ut kostnaden genom undervägsavgiften.

Utredningens egen redovisning visar samtidigt att nyttan och användningen av sjö- och flygräddningstjänsten förändras över tid. Den kostnadsfördelningsnyckel som ligger till grund för finansieringen reviderades senast 2025, bland annat med hänsyn till det förändrade säkerhetspolitiska läget, Sveriges medlemskap i Nato och Försvarmaktens ökade behov av sjö- och flygräddningstjänsten. Även kommunal räddningstjänsts ökade användning av resurserna har uppmärksammats.

Detta understryker enligt Transportföretagen Flyg att flygräddningen inte enbart är en funktion för den kommersiella luftfarten. Den upprätthåller en nationell beredskap som även kommer Försvarmakten, samhällsviktigt flyg, andra myndigheter och samhället i stort till del. I takt med att verksamhetens betydelse för totalförsvaret och beredskap ökar blir det också mindre rimligt att en betydande del av kostnaden fortsatt bärs av linjeluftfarten.

Transportföretagen Flyg anser därför att staten långsiktigt bör ta ett större ansvar för finansieringen av flygräddningen. Vi vidhåller den ståndpunkt som framfördes i vårt inspel till utredningen, att kostnaden för flygräddning tas bort från undervägsavgiften senast inför referensperiod 5.

Vi efterfrågar således inte att den föreliggande utredningen ska genomföra en generell översyn av luftfartens avgifter. Däremot anser Transportföretagen Flyg att regeringen i den fortsatta beredningen av organisationsförändringen bör beakta sambandet mellan organisatorisk hemvist och finansiering och ta initiativ till en översyn av den långsiktiga finansieringsprincipen för flygräddningen.

Till dess att en förändrad finansieringsmodell kan genomföras är det viktigt att den kostnadsfördelningsnyckel som Kustbevakningen föreslås ansvara för kontinuerligt ses över och speglar den faktiska nyttan och användningen av sjö- och flygräddningstjänsten.

5. Ett ökat utnyttjande av helikopterresursen (Synpunkter på avsnitt 6.7)

Transportföretagen Flyg delar utredningens ambition att stärka och effektivisera Sveriges samlade helikopterförmåga. Vi vill samtidigt tydliggöra att ett effektivare resursutnyttjande inte bör likställas med ett ökat merutnyttjande av statliga helikoptrar för andra offentliga uppgifter.

En effektiv helikopterförmåga måste bygga på att statliga och civila resurser används där de har bäst förutsättningar att skapa nytta.

De statliga SAR-helikoptrarna och den tillhörande personalen är högt specialiserade resurser vars primära uppgift är att upprätthålla beredskap för sjö- och flygräddning. Uppdragen är oförutsägbara och tidskritiska. Även när helikoptrarna inte används i skarpa räddningsinsatser är tillgängligheten i sig en central del av den förmåga som staten upprätthåller. Ett ökat nyttjande för andra uppgifter måste därför alltid bedömas mot risken att den omedelbara tillgängligheten för kärnuppgiften minskar.

Transportföretagen Flyg anser att frågan även behöver ses ur ett bredare samhällsekonomiskt perspektiv. Sverige har en civil och privat helikoptermarknad med kompetens och kapacitet att utföra en rad uppgifter för det offentliga. Ett konkret exempel är Myndigheten för civilt försvars nationella förstärkningsresurs för skogsbrandsbekämpning, som bygger på upphandlad privat helikopterkapacitet. De mycket goda erfarenheterna av denna modell visar att det offentliga kan säkerställa både beredskap och tillgång till kvalificerad helikopterkapacitet utan att verksamheten behöver bedrivas i egen regi.³ Den modellen bör vara en viktig utgångspunkt även när andra offentliga behov av helikopterkapacitet analyseras.

Innan staten, regionerna eller kommunerna utökar användningen av statliga helikopterresurser för uppgifter som inte kräver deras särskilda förmåga bör det därför prövas om behovet i stället kan tillgodoses genom konkurrensutsatt upphandling från civila operatörer. Det kan exempelvis gälla skogsbrandsbekämpning, miljöövervakning, transportuppdrag, infrastrukturrelaterade uppdrag och andra stödinsatser till myndigheter. Utgångspunkten bör vara att staten ansvarar för att nödvändig räddnings- och beredskapsförmåga finns, men att detta inte innebär att staten själv måste producera all den flygande kapacitet som samhället behöver. Offentlig upphandling och beredskapsavtal med civila helikopteroperatörer bör därför utgöra en tydligare del av den framtida helikopterförmågan.

En sådan rollfördelning har också betydande ekonomiska fördelar. Statens helikoptrar är i många fall avancerade och specialiserade system med höga kostnader för beredskap, underhåll och drift. När dessa används för uppgifter som kan utföras med civila helikoptrar binds inte bara en kvalificerad statlig resurs upp, utan uppgiften riskerar också att genomföras till en väsentligt högre kostnad än nödvändigt. Specialiserade statliga resurser bör därför i första hand användas där deras särskilda operativa förmåga verkligen behövs.

Civila helikopteroperatörer har samtidigt möjlighet att använda helikoptrar, personal och organisation för flera olika typer av uppdrag. När ett offentligt uppdrag är avslutat och avtalad beredskap medger det kan kapaciteten användas för andra kommersiella eller offentliga uppdrag. Det ger en högre nyttjandegrad och gör det möjligt att fördela kostnaderna över flera verksamheter och kunder. Genom att i större utsträckning upphandla uppgifter som inte kräver statens särskilda helikopterförmåga kan det offentliga därmed både frigöra specialiserade resurser för deras kärnuppgifter och minska kostnaderna. Vid de samlade volymer av helikoptertjänster som efterfrågas av stat, regioner och kommuner finns enligt Transportföretagen Flygs bedömning potential för betydande besparingar av offentliga medel.

³ Myndigheten för civilt försvar, *Hur en nationell flygande resurs för skogsbrandsläckning kan organiseras och finansieras*, Fö 2025/01784, 2026.

En tydlig rollfördelning mellan offentlig och privat helikopterverksamhet är dessutom viktig ur kompetensförsörjningssynpunkt. En livskraftig civil helikoptermarknad bidrar till att långsiktigt säkerställa tillgången till såväl piloter som teknisk personal och skapar flera arbetsgivare, verksamhetsformer och karriärvägar. Om det offentliga i ökad utsträckning väljer att utföra helikoptertjänster i egen regi som kan tillhandahållas av den civila marknaden finns en risk att privata aktörers verksamhetsunderlag minskar. På längre sikt kan det försvaga den civila marknaden och därmed också den samlade kompetensbas som det offentliga själv är beroende av vid större händelser, kriser och höjd beredskap.

Långsiktiga upphandlingar och beredskapsavtal kan därför bidra till mer än kostnadseffektivitet. De skapar förutsägbar efterfrågan på den civila marknaden och stärker företagens möjligheter att investera, rekrytera, utbilda och behålla piloter och teknisk personal. En stark civil kompetens- och kapacitetsbas utgör samtidigt en viktig del av Sveriges samlade beredskap och skapar bättre möjligheter att snabbt skala upp helikopterförmågan när behoven ökar.

Transportföretagen Flyg anser därför att regeringen i det fortsatta arbetet bör ge berörda myndigheter i uppdrag att systematiskt analysera vilka helikopteruppgifter som lämpligen kan upphandlas från civila operatörer och hur långsiktiga upphandlingar och beredskapsavtal kan utvecklas. Ett ökat merutnyttjande av statliga helikoptrar bör inte vara ett mål i sig. Målet bör vara att samhällets behov av helikopterkapacitet tillgodoses på det mest effektiva, robusta och samhällsekonomiskt rationella sättet, där statliga och civila resurser används utifrån sina respektive styrkor.

6. Verksamhetsövergången (Synpunkter på avsnitt 6.10)

Transportföretagen Flyg delar utredningens bedömning att en verksamhetsövergång av denna omfattning kräver tillräckligt med tid och resurser. För flygbranschen är det avgörande att övergången genomförs utan påverkan på den operativa flygräddningsförmågan.

Transportföretagen Flyg förutsätter därför att flygräddningstjänsten upprätthålls utan avbrott under hela övergången och att förändringen inte medför försämrad beredskap, tillgänglighet eller geografisk täckning för den civila luftfarten. Organisationsförändringen måste planeras och genomföras så att Sverige kontinuerligt kan uppfylla sina åtaganden och upprätthålla minst nuvarande flygräddningsförmåga.

7. Avslutning

Transportföretagen Flyg delar utredningens ambition att skapa en starkare och mer robust svensk sjö- och flygräddningstjänst. En ny organisatorisk hemvist kan vara ett verktyg för att nå detta mål, men organisationsförändringen är inte ett mål i sig.

Resultatet måste bedömas utifrån den faktiska förmågan att snabbt rädda liv i hela det svenska flygräddningsområdet, även vid simultana händelser, störningar och höjd beredskap.

För att reformen ska nå sitt syfte krävs enligt Transportföretagen Flyg framför allt en långsiktig hållbar statlig finansiering, en sammanhållen luftfartsrelaterad regel- och tillsynsstruktur, bevarad

operativ kompetens och beredskap samt en mer systematisk användning av den civila helikoptermarknadens kapacitet.

Transportföretagen Flyg står gärna till förfogande för fortsatt dialog i det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Fredrik Kämpfe
Branschchef

Transportföretagen Flyg