

Regelrådet är ett av regeringen utsett oberoende organ vars huvuduppgifter är att:

1. Ta ställning till om nya eller ändrade regler är utformade så att de uppnår regelgivarens syfte på ett enkelt sätt och till en, relativt sett, låg administrativ kostnad för företag.
2. Bedöma konsekvensutredningarnas kvalitet.

Regelrådet tar inte ställning till förslagets politiska syfte.

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Yttrande över Transportstyrelsens föreskrifter om trafikregler för luftfart och Luftfartsstyrelsens föreskrifter om flygburet kollisionsvarningssystem och transponder

Regelrådets ställningstagande

1. Regelrådet tillstyrker förslaget med anledning av att syftet med förslaget uppnås på ett enkelt sätt och till relativt begränsade kostnader för företag och att det i huvudsak bedöms vara en följd av Sveriges internationella åtaganden.
2. Regelrådet anser att konsekvensutredningen är godtagbar.

Innehållet i förslaget

Trafikregler för luftfartyg finns idag i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:45) om trafikregler för luftfart. Dessa trafikregler bygger på den internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standarder och rekommendationer i Annex 2 till Chicagokonventionen om internationell civil luftfart, som Sverige undertecknat. Stora delar av dessa regler har nu reglerats på EU-nivå genom förordning (EU) nr 923/2012 om gemensamma luftfarts och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken (SERA-förordningen). I SERA-förordningen har Annex 2 inarbetats, såväl som delar av Annex 3 och 11 till Chicagokonventionen.

EU-förordningar blir direkt tillämpliga i medlemsstaterna. Enligt artikel 11.2 i förordningen kan emellertid tillämpningen uppskjutas till den 4 december 2014. Sverige och övriga medlemsstater har utnyttjat denna möjlighet. Vidare ålägger SERA-förordningen Sverige att reglera vissa delar nationellt och ger även Sverige möjlighet att välja att tillämpa delar av förordningen. I dessa delar måste således ett beslut fattas om vilken reglering som ska gälla i Sverige. Vissa frågor har inte reglerats i EU-rätten och måste därför fortsatt regleras nationellt, exempelvis reglering avseende trafikinformationszon (TIZ) och trafikinformationsområde (TIA). För att omhänderta de delar av regelverket där nationell reglering krävs har Transportstyrelsen omarbetat den nationella föreskriften TSFS 2010:45. I Sverige regleras krav på transponder genom Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LSF 2007:26) om flygburet kollisionsvarningssystem och transponder. I samband med översynen av regleringsbehovet av trafikreglerna har även transponderföreskriften setts över och det föreslås ett utökad transponderkrav. Sammantaget berör således Transportstyrelsens förslag

två nationella föreskrifter, TSFS 2010:45 och LSF 2007:26. Förslaget innebär att TSFS 2010:45 från och med den 4 december i år ska ersättas med den omarbetade föreskrift som finns med i promemorian.

I sak bedömer Transportstyrelsen att förändringarna inte blir så stora eftersom Sverige redan i befintlig nationell lagstiftning har inarbetat de aktuella annexen till Chicagokonventionen.

Konsekvensutredningen i ärendet fokuserar enbart på de förändrade nationella trafikreglerna, oaktat att tillämpningen av SERA-förordningen i sig kan väntas medföra effekter på luftfartens aktörer, eftersom det enbart är de nationella förslagen som ligger inom Transportstyrelsens rådighet. Regelrådets granskning fokuserar på motsvarande sätt på konsekvenserna av de förslag som lämnas i de avseenden där Sverige som medlemsstat har handlingsfrihet.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att allmänflyg, flygoperatörer, leverantörer av flygtrafikledningstjänst och den som driver flygplats berörs av trafikreglerna och att det i Sverige finns ca 5600 privatflygare, 75 flygbolag och 19 leverantörer av flygtrafikledningstjänst. SAS är det största flygbolaget med ca 2000 piloter och 150 luftfartyg. Vidare finns 10 medelstora bolag med ca 250 piloter och 7-15 luftfartyg. Övriga flygbolag har 1 – 5 luftfartyg och ca 2-10 piloter. De tre största leverantörerna av flygtrafikledningstjänst med 37 flygtrafikledningsenheter är NUAC HB, LFV och ACR AB. Övriga 16 leverantörer av flygtrafikledningstjänst anses vara små företag. Det framgår inte helt klart av konsekvensutredningen om alla dessa aktörer enligt Transportstyrelsens bedömning är att se som företag. Privatflygning beskrivs i konsekvensutredningen som en hobbyverksamhet, varför Regelrådet bedömer att privatflygarna inte bör ses som företag.

För de 75 flygbolagen anges att handböcker kommer att behöva uppdateras. Detta uppskattas ta en timme för varje flygoperatör, således totalt 75 timmar. Med en kostnad på 1300 kr per flygoperatör blir den totala kostnaden 97 500 för alla de 75 flygbolagen. Varje flygoperatör behöver sedan utbilda sina piloter, vilket bedöms ta en timme per pilot. Beräknat på ca 3500 certifierade flygtrafikpiloter och en timkostnad på 1500 kr blir den totala kostnaden för utbildning av piloter ca 5,3 miljoner kr. Slutligen behöver befintligt utbildningsmaterial uppdateras, till en total kostnad på 97 500 kr. Totalt bedöms kostnaden för de 75 flygoperatörerna uppgå till ca 5,5 miljoner kr.

När det gäller de 19 leverantörerna av flygtrafikledningstjänst bedöms följande. Tre större leverantörer bedöms behöva sätta av två arbetsdagar för att omhänderta den nya föreskriften i deras övergripande handböcker, vilket totalt innebär en tidsåtgång på 48 timmar och en total kostnad på 72 000 kr för de tre leverantörerna (timkostnad 1500 kr). Leverantörerna behöver även uppdatera sina lokala handböcker, vilket beräknas ta en timme per handbok för 37 handböcker, d.v.s. 37 timmar. Kostnaden för detta bedöms bli 55 500 kr. Även utbildningsmaterial behöver uppdateras, vilket beräknas ta en timme per tjänsteställe och totalt 37 timmar till en kostnad på totalt 55 000 kr. Varje leverantör behöver också utbilda sin certifierade personal, vilket uppskattas ta en timme per person. Med 690 certifierade utövare blir det totalt 690 timmar och en total kostnad på drygt 1 miljon kr. Sammantaget bedöms kostnaderna för de tre större leverantörerna uppgå till drygt 1,2 miljoner kr. De övriga 16 leverantörerna behöver uppdatera sina lokala handböcker, uppdatera utbildningsmaterial och utbilda certifierad personal. Den totala kostnaden för dessa 16 leverantörer bedöms uppgå till 126 100 kr.

Sammantaget ökar således de administrativa kostnaderna för aktörerna ovan med ca 6,7 miljoner kr till följd av ändringarna i flygtrafikregler. Kostnaderna för mindre företag är lägre än kostnaderna för större bland leverantörerna av flygtrafikledningstjänst.

Det anges vidare av konsekvensutredningen att en utebliven reglering skulle innebära att Sverige inte kommer att leva upp till sina åtaganden mot ICAO och EU samt att de val som föreslås att Sverige ska göra i de fall där det finns handlingsfrihet för medlemsstaten innebär att man följer de sätt att tillämpa Chicagokonventionen som i princip varit gällande i Sverige sedan länge.

Mot bakgrund av det anförda bedömer Regelrådet att syftet med förslaget uppnås på ett enkelt sätt och till relativt begränsade effekter för företag och att förslaget i huvudsak är en följd av Sveriges internationella åtaganden. Av dessa skäl tillstyrker Regelrådet förslaget.

Konsekvensutredningen

Problembeskrivning och syfte ingår i konsekvensutredningen och ett resonemang kring alternativa lösningar förs. Överensstämmelse med EU-rätten redovisas. Tidpunkt för ikraftträdande framgår och det redovisas även löpande informationsinsatser som Transportstyrelsen har genomfört om de ändrade trafikreglerna och utökade krav på transponder.

Tidsåtgång och administrativa kostnader är tydligt beskrivna. När det gäller andra kostnader anges att den totala kostnaden för att utrusta 418 luftfartyg med icke höjdrapporterande transponder uppgår till knappt 12 miljoner kr.

Enligt konsekvensutredningen leder förslaget inte till någon påverkan på konkurrensförhållanden. Konsekvensutredningen har även belyst frågan om särskilda hänsyn behöver tas till små företag.

Utifrån det angivna finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller de krav som följer av 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Konsekvensutredningen är därför godtagbar.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 4 juni 2014.

I beslutet deltog Karin Lindell, ordförande, Lennart Palm, Leif Melin och Eleonor Kristoffersson.

Ärendet föredrogs av kommittésekreteraren Per Högström.



Karin Lindell
Ordförande



Per Högström
Föredragande