

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
601 73 Norrköping

Yttrande över Transportstyrelsens föreskrifter om kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS-tjänster)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Förslaget innehåller en uppdatering så att föreskrifterna överensstämmer med aktuell version av den internationella organisationen för civil luftfarts (ICAO) dokument och med EU-regleringarna inom området för kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS-tjänster). Föreskrifterna om funktionella system för CNS-tjänster förtydligas när det gäller driftsättning av förändringar som enligt leverantören har riskklass 3 eller 4. Kravbilden skärps dessutom när det gäller flygmätorganisationer så att en flygmätorganisation måste ha ett svenskt godkännande.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Syftet med förslaget

Av konsekvensutredningen framgår att förslaget överensstämmer med det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. Vidare framgår att syftet med de olika delförslagen dels är att föreskrifterna ska överensstämma med internationella bestämmelser från ICAO och EU, dels att driftsättningen av nya och ändrade funktionella system ska ske på ett säkert sätt och i dialog med myndigheten samt att tillförsäkra att flygmätningar ska ha tillräckligt hög kvalitet.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Av konsekvensutredningen framgår att förslagsställaren både har övervägt regleringsalternativ, liksom alternativ som inte innebär reglering. Som exempel på alternativ som inte innebär reglering, uppger Transportstyrelsen att förslaget som rör flygmätorganisationer skulle kunna lösas genom att CNS-leverantörerna istället informeras om sitt ansvar. Transportstyrelsen anser emellertid att detta ställer stora krav på leverantörerna och att flygsäkerheten kan påverkas negativt, varför en reglering förordas.

När det gäller regleringsalternativ, uppger Transportstyrelsen exempelvis att för delförslaget som rör flygmätorganisationer, skulle detaljerade krav på hur flygmätningar ska utföras kunna föras in i föreskrifterna så att även flygmätorganisationer som inte har svenska godkännanden kan utföra flygmätningar i Sverige. Detta skulle emellertid, enligt förslagsställaren, leda till omfattande detaljreglering och frångå Transportstyrelsens princip om målstyrande regler.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren även redogör för effekterna av om ingen reglering kommer till stånd.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Förslagsställaren redogör för de internationella förpliktelser och den EU-rätt, i de fall den är aktuell, som de olika delförslagen beaktar och uppger i vilka avseenden den nuvarande regleringen brister i överensstämmelsen med dessa rättsakter och vad som behöver åtgärdas. När det gäller EU-rätten uppges i konsekvensutredningen att för godkännande av en organisation som utför flygmätning av navigationsutrustning är detta område för närvarande oreglerat inom EU.

Av konsekvensutredningen framgår vidare att den föreslagna regleringen överensstämmer med EU-rättslig reglering och Sveriges åtagande som medlem i ICAO och att hänsyn även tagits till en kommande EU-förordning i form av en övergångsbestämmelse gällande funktionella system för CNS-tjänster. Förslagsställaren uppger att förordningen på sikt kommer att ersätta de nationella föreskrifterna avseende dessa system.

Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om förslagsställaren inte enbart redogjorde för relevant EU-rätt när det gäller införlivande av internationella normer i själva författningstexten, utan att det även fanns en redogörelse i konsekvensutredningen.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Av konsekvensutredningen framgår att föreskrifterna ska börja gälla senast den 30 juni 2016 för avrapportering till EU:s organ för flygsäkerhet, EASA, när det gäller funktionella system för CNS-tjänster. Det framgår vidare att föreskrifterna ska publiceras en månad före ikraftträdandet, för att de som berörs ska ha möjlighet att ta hand om förändringarna.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Av konsekvensutredningen framgår att det finns 20 certifierade CNS-leverantörer, varav Luftfartsverket är den största och utövar CNS-tjänster på ett hundratal anläggningsplatser över hela landet. Vidare framgår att det finns två mellanstora, Swedavia och SAAB Combitech, som utövar tjänsterna på ett tiotal anläggningsplatser samt 17 små som är privata eller kommunala flygplatsbolag och som utövar tjänsterna på sin egen flygplats.

Förslagsställaren redogör för samtliga företags ekonomiska storlek, antal anställda som arbetar med CNS-tjänster och i vilken mån underleverantörer används. När det gäller flygmätorganisationer uppges att det idag är Luftfartsverket och SAAB Combitech som har Transportstyrelsens godkännande att bedriva flygmätning av CNS-utrustning. Förslagsställaren uppger även att förslaget eventuellt kan beröra andra flygmätorganisationer inom EU/EES som tidigare haft planer på att börja verka i Sverige.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Av konsekvensutredningen framgår att delförslaget som rör funktionella system för CNS-tjänster medför en sammanlagd administrativ kostnad på 7 379 kronor årligen för alla 20 CNS-leverantörer samt att en administrativ engångskostnad uppstår när rutiner ska ändras som beräknas till sammanlagt 16 100 kronor för samma leverantörer.

Det framgår vidare att en uppdatering av CNS-leverantörernas rutiner även måste göras för delförslaget som rör flygmätorganisationer, vilket även det bedöms ta två timmar per leverantör. Förslagsställaren beräknar att den sammanlagda administrativa engångskostnaden blir 16 100 kronor totalt för alla 20 leverantörer. Det framgår vidare att i det fall en flygmätorganisation inom övriga EU/EES vill verka på den svenska marknaden, måste organisationen skaffa ett godkännande från Transportstyrelsen. Förslagsställaren bedömer att det skulle ta en organisation 40 timmar att ta fram och e-posta en ansökan om godkännande, vilket förslagsställaren uppskattar skulle medföra en administrativ kostnad på 16 100 kronor för den sökande.

Vidare uppges att CNS-leverantörerna kommer att behöva utbilda sin personal om den ändrade regeln, vilket anges medföra en sammanlagd administrativ kostnad för alla 20 leverantörer på 12 477 kronor.

När det gäller införlivande av internationella normer uppges i konsekvensutredningen att förändringen inte innebär några nya krav på CNS-leverantörerna, men väl en förenkling i samband med att över 200 rekommendationer på engelska försvinner, vilket, enligt förslagsställaren, besparar varje leverantör 9 timmars läsning och analys under en treårsperiod. Den sammanlagda minskade administrativa kostnaden för CNS-leverantörerna uppges vara 72 450 kronor på en treårsperiod.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren i två fall uppger att kostnader är av administrativ karaktär, men att Regelrådet gör en annan bedömning. Det gäller dels kostnadsförändringen för utbildning, dels förändringen i och med minskad inläsning av rekommendationer. Regelrådet räknar endast de kostnader som administrativa som innebär att information upprättas, lagras och/eller överförs.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader

Beträffande delförslaget om funktionella system uppger förslagsställaren att det i samband med godkännande från Transportstyrelsen uppkommer en kostnad på mellan 10 000 kronor och 80 000 kronor per godkännande och att en leverantör i räkneexemplet beräknas ha två godkännanden per år. Vidare uppges att CNS-leverantörerna kommer att behöva utbilda sin personal om den ändrade regeln, vilket medför en sammanlagd kostnad för alla 20 leverantörer på 12 477 kronor.

När det gäller flygmätorganisationer tillkommer en kostnad för godkännande för de flygmätorganisationer inom övriga EU/EES som eventuellt planerar att verka i Sverige. Kostnaden för godkännande uppgick 2014 till 20 000 kronor per organisation.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av andra kostnader är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Av konsekvensutredningen framgår att för delförslaget som avser införlivande av internationella normer, underlättar förenklingen mer för små företag, då de har mindre personal och budget att fördela sina fasta kostnader på. Vidare när det gäller funktionella system för CNS-tjänster, uppges att leverantörer med stor volym inom området kommer att få betala mer, eftersom fler anmälningar om ändringar till systemen ger fler godkännanden. Förslagsställaren uppskattar däremot inte att det kommer att påverka konkurrensförhållandena, eftersom kostnaden för varje ändring är densamma.

Avseende flygmätorganisationer, uppges i konsekvensutredningen att när ett godkännande från andra EU/EES länder inte längre gäller i Sverige, försvårar detta ett marknadstillträde, vilket generellt leder till minskad konkurrens. Förslagsställaren bedömer att det finns en risk för höjda priser när de två godkända flygmätorganisationerna på den svenska marknaden kan dra fördel av de nya konkurrensförhållandena. Förslagsställaren uppger emellertid att en ny flygmätorganisation tjänar in kostnaden för ett godkännande att bli flygmätorganisation efter endast en till två flygmätningar, vilket skulle kunna innebära att om priserna för flygmätning höjs för mycket av de två befintliga organisationerna, kan dessa få konkurrens av nya flygmätorganisationer.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Förslagsställaren uppger i konsekvensutredningen att företagen inte påverkas i andra avseenden.

Regelrådet har i sin granskning heller inte kunnat identifiera någon påverkan på företagen i andra avseenden än det som redan redovisats och finner med anledning av detta att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Av konsekvensutredningen framgår att den regelförenkling som åstadkoms i och med att de 200 rekommendationerna slopas, innebär en tidsbesparing som har större betydelse för de små leverantörerna, då tiden för inläsning och analys troligtvis är mer betungande för små leverantörer som har färre individer att slå ut tiden och kostnaden på. När det gäller funktionella system för CNS-tjänster, uppges att den föreslagna ändringen måste tillämpas lika, oavsett företagets storlek och att förslagsställaren bedömer att särskild hänsyn inte behöver tas till små företag när det gäller utformningen av föreskrifterna. Beträffande kostnaden för att bli godkänd flygmätorganisation, bedömer förslagsställaren att denna inte är avgörande för om små företag ska kunna vara verksamma på marknaden, eftersom det går att tjäna in kostnaden redan på en till två flygningar.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av behov av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett godtagbart sätt redovisar samtliga punkter i sin konsekvensutredning.

Regelrådet finner av denna anledning att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 16 december 2015.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist ordförande, Lennart Palm, Leif Melin, Eleonor Kristoffersson och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av Gustaf Molander.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Gustaf Molander
Föredragande