

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

## Yttrande över Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om transport av farligt gods med luftfartyg

### Regelrådets ställningstagande

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

### Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till föreskrifter om transport av farligt gods med luftfartyg. Föreskrifterna ska tillämpas då farligt gods medförs på och vid förberedelser inför flygningar med luftfartyg. Föreskrifterna gäller även flygplatser samt flygoperatörer, avsändare och andra som hanterar bagage, frakt eller post. Föreskrifterna gäller även exempelvis säkerhetspersonal som ska utföra säkerhetskontroller av passagerare, bagage, frakt eller post. Föreskriftsförslaget innehåller införlivande av Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284 AN/905), utgåva 2017-2018 (ICAO-TI) som anges gälla som Transportstyrelsens föreskrifter. I föreskriftsförslaget finns även regler för de möjligheter som finns för helikopteroperatörer, med godkännande att transportera farligt gods, att ansöka om tillstånd för transport av farligt gods som är tillåtet enligt ICAO-TI.

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 21 maj 2018. Vid ikraftträdandet av föreskrifterna upphävs Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:23) om medförande av farligt gods. För säkerhetspersonal som ska utföra säkerhetskontroller av passagerare, bagage och frakt ska föreskrifterna börja tillämpas den 21 november 2018.

Regelrådets yttrande omfattar endast de delar av förslaget där förslagsställaren har nationellt handlingsutrymme att utforma förslaget. De delar av förslaget som, såvitt Regelrådet kan bedöma, är en direkt följd av ICAO-TI omfattas därmed inte av Regelrådets yttrande. Förslaget om utbildningskrav av säkerhetskontrollanter på flygplatser omfattas därför inte av Regelrådets yttrande.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att syftet med regleringen är att lösa ett antal frågeställningar. Det anges att LFS 2007:23 införlivar en gammal version av ICAO-TI, istället ska nu ICAO-TI utgåva 2017-2018 införas i svensk rätt. Vidare anges att det finns luckor i tillämpningsområdet för de nu gällande föreskrifterna, att helikoptertransporter till vissa svårtillgängliga platser bör möjliggöras samt att ICAO-TI och LFS 2007:23 överlappar varandra.

Avseende helikoptertransporter anges att i och med övergången till förordning (EU) nr 965/2012<sup>1</sup> försvinner möjligheten för helikopteroperatörer att transportera farligt gods med lättnader i enlighet med LFS 2007:23 och Luftfartsstyrelsens föreskrifter (2007:49) om kommersiellt bruksflyg med helikopter. Helikopter anges vara det enda möjliga transportmedlet för transporter till och från vissa svårtillgängliga platser såsom fjällområden. Vidare anges att det inom sådan helikopter verksamhet kan finnas ett behov av att transportera farligt gods men vara svårt att följa alla tillämpliga regler i ICAO-TI, såsom svårigheter att uppfylla krav på dokumentation och administration på landningsplatser där det endast finns en begränsad infrastruktur som till exempel innebär avsaknad av arkiveringsmöjligheter. Likaså anges att det i praktiken blir omöjligt att uppehålla sig på vissa platser då det inte går att få med sig utrustning för matlagning, exempelvis gas i engångsbehållare, då en passagerare enligt ICAO-TI normalt inte får ta med sig det ombord.

Regelrådet finner beskrivningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

### **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

Avseende att de nu gällande föreskrifterna LFS 2007:23 införlivar en äldre version av ICAO-TI, att det finns luckor i tillämpningsområdet för de gällande föreskrifterna samt att ICAO-TI och LFS 2007:23 överlappar varandra, anges att det inte finns några andra lösningsalternativ än föreskriftsändringar eftersom Sverige har åtagit sig att följa internationella överenskommelser. Det anges att det i princip inte finns något utrymme att avvika materiellt från ICAO-TI och att ICAO-TI införlivas i svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter.

Det anges avseende helikoptertransporter till vissa svårtillgängliga platser att dessa inte måste regleras, eftersom det är upp till varje stat att avgöra detta. Konsekvensen av att inte reglera anges bli att det inte går att bedriva den beskrivna verksamheten.

Regelrådet finner beskrivningen av alternativa lösningar och effekter av om någon reglering inte kommer till stånd godtagbar.

### **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

I konsekvensutredningen anges att den föreslagna regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rätten och andra internationella regler. Det anges att de undantag från vissa regler i ICAO-TI som föreslås för viss helikopter verksamhet går utöver vad som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler. Förslagsställaren anger att man har valt att reglera detta då den verksamhet som regleras bedöms medföra ett mervärde för Sverige.

I konsekvensutredningen anges att det inte finns EU-regler för samtliga områden och personer som hanterar farligt gods i samband med en flygtransport, exempelvis avsändare/packare och postoperatörer. Det anges att både EU och ICAO<sup>2</sup> förväntar sig att dessa områden regleras nationellt. Föreskriftsförslaget anges syfta till att tydliggöra att ICAO-TI:s regler gäller även för nämnda områden och personer, samt att möjliggöra undantag från vissa regler i ICAO-TI för transporter till svårtillgängliga platser med helikopter. Det anges att det framgår av ICAO-TI och förordning (EU) nr 965/2012 att undantag kan göras från dessa regler vid flygningar till och från vissa svårtillgängliga platser.

<sup>1</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

<sup>2</sup> Internationella civila luftfartsorganisationen.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten tydlig och därmed godtagbar.

### **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I konsekvensutredningen anges att det optimala hade varit om föreskriftsförslaget hade trätt i kraft den 21 april 2017, alternativt den 20 oktober 2017, vilket var samtidigt som de nya EU-reglerna för specialiserad flygverksamhet började tillämpas. Då detta inte skedde anges att ikraftträdande bör ske så snart som möjligt med beaktande av behoven av övergångsbestämmelser för vissa delar av förslaget.

I konsekvensutredningen anges att helikopteroperatörer som bedriver kommersiell flygtransport (CAT), icke-kommersiell flygdrift med komplexa motordrivna luftfartyg (NCC), icke-kommersiell flygdrift med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg (NCO) eller kommersiell specialiserad flygverksamhet (SPO) behöver informeras om möjligheten till undantag som föreslås. Det anges att förslagsställarens webbplats kan kompletteras med information om dessa möjligheter.

Regelrådet finner beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

### **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

I konsekvensutredningen anges att det finns två helikopteroperatörer som endast bedriver kommersiell flygtransport, fyra som endast bedriver bruksflyg och elva som bedriver både kommersiell flygtransport och bruksflyg. För samtliga dessa 17 operatörer anges att de föreslagna undantagsreglerna kan bli aktuella. Det anges att företagen har mellan 1 och cirka 100 anställda.

Regelrådet vill framföra följande i denna del. Berörda företag utifrån antal och bransch beskrivs på ett tydligt sätt.

Avseende storleken på berörda företag finner Regelrådet att det är ett relativt stort spann mellan 1 och cirka 100 anställda, i kombination med att det endast är 17 operatörer som berörs. Utifrån det faktum att det endast är 17 operatörer som berörs, som förslagsställaren dessutom verkar ha bra kännedom om, finner Regelrådet att det hade varit önskvärt med en något mer precis beskrivning av berörda företags storlek. Det hade varit en relevant information att få veta mer om hur fördelningen ser ut – om de flesta företag exempelvis är att anse som små företag, med ett fåtal företag som närmar sig de angivna 100 anställda, eller om fördelningen ser ut på annat sätt. Utifrån förslagets karaktär i detta ärende, som syftar till regellättnader för berörda företag, finner Regelrådet att den beskrivning av storleken på berörda företag som ges, trots allt kan godtas.

Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån antal och bransch godtagbar.

Trots det angivna finner Regelrådet beskrivningen av berörda företag utifrån storlek godtagbar.

## Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

### *Administrativa kostnader*

I konsekvensutredningen anges att regleringen medför att samtliga krav i ICAO-TI inte behöver följas av helikopteroperatörer när viss verksamhet utförs. Förslagsställaren antar att det innebär en minskad tidsåtgång och minskade administrativa kostnader för transporter av farligt gods, som uppskattas till omkring en timme per flygning. I konsekvensutredningen anges att det kan handla om svårigheter att uppfylla krav på dokumentation och administration på landningsplatser där det endast finns en begränsad infrastruktur, som exempelvis innebär avsaknad av arkiveringsmöjligheter. Det anges vidare att vissa ämnen, som exempelvis kolvätegasblandning, enligt huvudregeln i ICAO-TI inte ens kan transporteras på samma flygning som passagerare, men i och med föreskriftsförslaget finns möjligheter för passagerare att ta med sig kolvätegasblandning under vissa förutsättningar. Utan de föreslagna lättnaderna anges att viss verksamhet inte skulle kunna bedrivas eftersom det i praktiken inte skulle vara möjligt att genomföra transporter av exempelvis utrustning som behövs för matlagning i otillgänglig terräng. I konsekvensutredningen anges vidare att sådana transporter är centrala för flera helikopteroperatörer och utan lättnaderna skulle de inte kunna fortsätta verksamheten. Sammantaget anges att förslaget innebär en förenkling och minskad tidsåtgång för berörda helikopteroperatörer.

Regelrådet vill framföra följande i denna del. Vanligtvis ska en beskrivning av ett förslags påverkan på de administrativa kostnaderna beskrivas såväl kvalitativt som kvantitativt, oavsett om det är fråga om en ökning eller minskning av de administrativa kostnaderna. Om en beräkning, eller beloppsmässig uppskattning, inte kan utföras ska det anges och motiveras. I detta ärende kan Regelrådet godta en utebliven beräkning av de administrativa kostnaderna eftersom den kvalitativa beskrivningen är så pass utförlig, den uppskattade minskade tidsåtgången som förslagsställaren anger är såvitt Regelrådet kan bedöma inte orimlig och Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta att det blir en lättnad av de administrativa kostnaderna för berörda företag.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets påverkan på berörda företags administrativa kostnader godtagbar.

### *Andra kostnader och verksamhet*

Såvitt Regelrådet kan bedöma medför förslaget, i de delar som omfattas av Regelrådets yttrande, inte några andra kostnader eller behov av förändringar i företagets verksamhet. Såvitt Regelrådet förstår förslaget möjliggör förslaget viss verksamhet, vilket Regelrådet finner positivt.

Regelrådet finner beskrivningen av om det finns behov av förändringar i företagets verksamhet godtagbar.

## Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Förslagsställaren bedömer att konkurrensförhållanden mellan svenska och utländska operatörer inte kommer att påverkas av föreskriftsförslaget. Det anges att en skillnad mellan operatörer från EU-länderna och operatörer från tredjeland är att de förstnämnda måste ha ett särskilt godkännande att transportera farligt gods enligt bilaga V, kapitel G förordning (EU) nr 965/2012. Vidare anges att enligt förslaget ska dock operatörer från tredje land ha ett tillstånd från sin behöriga myndighet att transportera farligt gods. Förslagsställaren antar att effekterna på konkurrensförhållanden därför får antas vara marginella. Enligt förslagsställarens bedömning påverkas heller inte konkurrensförhållanden mellan svenska operatörer.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens information i denna del.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag godtagbar.

### Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen anges att någon övrig påverkan inte har identifierats. Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta denna information och har heller inte för egen del återfunnit någon sådan påverkan.

Regelrådet finner beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

### Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen anges att någon särskild hänsyn till små företag inte bedöms nödvändig eftersom den största förändringen innebär lättnader från regelverk, vilket även kommer små företag till del. I övriga delar anges att det inte är möjligt att ta hänsyn till små företag då det handlar om införlivande av tvingande internationella regler.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens information i denna del.

Regelrådet finner beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

### Sammantagen bedömning

Som framgår ovan beskrivs samtliga avsnitt i konsekvensutredningen på ett godtagbart sätt.

I konsekvensutredningen framgår även att förslagsställaren har haft samråd med dem som berörs av förslaget, såsom företrädare för helikopterbranschen. Förslagsställarens samråd med berörda är en viktig del för att nå ändamålsenliga regler. Att samråd har ägt rum kan med fördel redovisas i remissen så som förslagsställaren har gjort i detta ärende.

Vid en sammantagen bedömning finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 17 januari 2018.

I beslutet deltog Claes Norberg, ordförande, Yvonne von Friedrichs och Lennart Renbjör.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder.

Claes Norberg  
Ordförande

Katarina Garinder  
Föredragande