

Konsekvensutredning av föreskrifter om luftvärdighet

Transportstyrelsens förslag:

Dessa föreskrifter ska tillämpas för luftfartyg som inte omfattas av EU-regler. Dessa luftfartyg får inte användas kommersiellt utan endast för privatflygning och hobbyverksamhet. Förslaget innebär ett nytt system för fortsatt luftvärdighet för ultralätta flygplan, amatörbyggda luftfartyg och experimentklassade luftfartyg, detta gäller ca 1000 luftfartyg med nationellt flygtillstånd. Förslaget innehåller vidare en revision av föreskrifterna om massa och balans, ändringar i föreskrifterna om underhåll, reparation och modifiering och av föreskrifterna om konstruktion, tillverkning och typ- och modifieringsgodkännande, samt upphävande av föreskrifterna om import av flygmateriel. Viktgränsen för gyroplan höjs till 560 kg MTOM och kravet på minsta tillsatsvikt som idag är 95 kg (ensitsiga) respektive 175 kg (tvåitsiga) tas bort för ultralätta flygplan.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

De föreskrifter som nu gäller är gamla och behöver revideras och förenklas och ingår som en del i Transportstyrelsens regelöversyn. Reglerna kommer också att anpassas till de EU-regler som finns inom luftvärdighetsområdet för så kallade EASA-luftfartyg så att det nationella systemet och de nationella reglerna ska bli så lika EU-reglerna som möjligt. Ett problem är att det är olika viktgräns för gyroplan i regelverken för luftvärdighet (TSFS 2012:85 och TSFS 2012:87) jämfört med regelverket för certifikat (TSFS 2013:18). I TSFS 2012:85 och TSFS 2012:87 är viktgränsen 450 kg, medan i TSFS 2013:18 är viktgränsen 560 kg. Detta gör att det är oklart vad som gäller för gyroplan.

2. Vad ska uppnås?

Förslaget innebär förenklingar för ägarna till ultralätta flygplan, amatörbyggda luftfartyg och experimentklassade luftfartyg när det gäller fortsatt luftvärdighet och möjlighet att tillämpa reglerna för ultralätta flygplan på gyroplan med startvikt upp till 560 kg. Reglerna förtydligas när det gäller

när det gäller mjuklödning och gångtidsförlängning. Reglerna för massa och balans moderniseras och omarbetas till TSFS-formatet och föreskrifterna av import av flygmateriel upphävs. I bilagan finns angivet vad som ändras i respektive föreskrift. Detta innebär också att föreskrifterna blir moderna och anpassade till dagens förutsättningar.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Transportstyrelsen kommer att ha ett inaktuellt och i vissa fall felaktigt regelverk som strider mot gällande EU-regler om inget görs. Detta medför svårigheter för de berörda att veta vad som gäller på luftvärdighetsområdet och vissa lättnader i kraven kommer inte marknaden till del.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Sverige måste av flygsäkerhetsskäl ha regler om när ett luftfartyg är luftvärdigt och därmed får användas i luftfart.

Det finns inga alternativ till reglering. Sverige skulle då i vissa fall inte heller uppfylla sina åtaganden gentemot ICAO.

3.3. Regleringsalternativ

Att upphäva inaktuella och felaktiga föreskrifter utan att ersätta dem med nya medför att vissa områden blir oreglerade vilket skulle orsaka problem både för Transportstyrelsen och för de som berörs. Sverige måste av flygsäkerhetsskäl ha regler om när ett luftfartyg är luftvärdigt och därmed får användas i luftfart.

Sverige skulle i vissa fall inte heller uppfylla sina åtaganden gentemot mot ICAO.

Några alternativa lösningar finns därför inte.

4. Vilka är berörda?

De som berörs är privatpersoner som utgörs av ägare och brukare av luftfartyg samt ett fåtal företag som säljer luftfartyg. Det finns ett trettiotal mindre underhållsorganisationer som skulle kunna beröras då ägaren eller brukaren anlitar en sådan. Det finns i de flesta fall dock inget krav på att anlita underhållsorganisationer för arbete på denna typ av luftfartyg.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

De företag som kan beröras är underhållsorganisationer och företag som säljer denna typ av luftfartyg.

För underhållsorganisationer gör Transportstyrelsen bedömningen att förändringarna inte har någon påverkan på deras verksamhet eftersom förändringarna rör en grupp luftfartyg som normalt inte anlitar underhållsorganisationer. Skulle de anlitas behöver de känna till de nya reglerna.

Företag som säljer ultralätta flygplan och gyroplan kan påverkas positivt genom att borttagandet av viktgränserna eventuellt kan öka efterfrågan av dessa luftfartyg.

5.2. Medborgare

Medborgarna består här av ägare och brukare till de aktuella luftfartygen. Förnyelse av luftvärdigheten underlättas för ägare av ultralätta flygplan, amatörbyggda luftfartyg och experimentklassade luftfartyg. Ägare och brukare av ultralätta flygplan får ett enklare regelverk att följa genom förenkling av reglerna kring invägning, det finns enligt förslaget bara MTOM att förhålla sig till. För ägare och brukare av ultralätta flygplan, amatörbyggda luftfartyg och experimentklassade luftfartyg minskas kraven på vägningsutrustningen när man ska bestämma grundtommassa. Det införs också en möjlighet att för ägare och brukare av amatörbyggda luftfartyg och ultralätta flygplan att själva förlänga luftvärdigheten genom en självdeklaration under vissa förutsättningar istället för att anlita en besiktningsman.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Ingen påverkan.

5.4. Externa effekter

Ingen påverkan.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Inga alternativ har övervägts.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Luftfartsförordningen (2010:770) 3 kap. 4 § och 14 kap. 16 §.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Förslagen överensstämmer med internationella regler och är förenliga med EU-rätten.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Det behöver inte tas någon särskild hänsyn till när reglerna ska träda ikraft. Revideringen har inneburit en anpassning till vad som redan gäller enligt EU-reglerna och förenklingar av regelverket där så var möjligt. Där det finns strängare nationella krav än motsvarande EU-krav föreslås föreskrifterna anpassats till EU-kraven för de luftfartyg som ska regleras nationellt. För att få en jämnare arbetsbelastning i fråga om besiktning av ultralätta flygplan och amatörbyggda luftfartyg föreslås att dessa ska fasas in i det nya systemet under en övergångsperiod. Några övergångsregler i övrigt torde inte behövas.

Samtliga föreskrifter har remissats i enlighet med Transportstyrelsens föreskriftsprocess.

Information om föreskrifterna kommer att ges bl.a. på tekniska seminarier.

Utbildningar kommer också att genomföras. De beslutade föreskrifterna kommer att finnas tillgängliga på Transportstyrelsens hemsida.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget innebär endast förändringar av regler om luftvärdighet och har ingen påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget innebär endast förändringar av regler om luftvärdighet och har ingen påverkan på hänsynsmålet eftersom det inte blir någon förändring avseende flygsäkerhet

C. Företag

Ett fåtal små företag som säljer och underhåller ultralätta flygplan och gyroplan kan påverkas marginellt av förändringen av viktgränserna och förändringarna av sättet att förnya luftvärdigheten. Regleringen förväntas dock inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar,

konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	X			Eventuellt ökad försäljning av ultralätta flygplan och gyroplan
Medborgare	X			Enklare regler för ägare/brukare av luftfartyg
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt	X			Förslaget förväntas enbart föra med sig fördelar.

E. Samråd

EAA och KSAK har varit delaktiga i utformningen av regelförslaget om förnyelse av luftvärdighet för amatörbyggda luftfartyg respektive ultralätta flygplan.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Tekniska frågor kan ställas till:

Christer Wikström
E-post: christer.wikstrom@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 37 42

Juridiska frågor kan ställas till:

Ulf Wallman
E-post: ulf.wallman@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 36 23

Bilaga – redovisning av ändringar i respektive föreskriftsförslag

TSFS 2012:85 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om underhåll, reparation och modifiering av flygmateriel

Viktgränsen för gyroplan höjs till 560 kg för att överensstämja med viktgränsen i Transportstyrelsens föreskrifter för certifikat och i Bilaga II till förordning (EG) nr 216/2008¹.

Kravet på tillsatsvikt för ultralätta flygplan tas bort. Detta är en förenkling då det bara är max startvikt (MTOM) som man som pilot behöver ta hänsyn till.

Reglerna om vem som får utföra mjuklödning har förtydligats. I vissa fall sänks de formella kraven på den som får utföra mjuklödning. Det klargörs också att gångtidsförlängning och kalendertidsförlängning bara får göras på bensindrivna kolvmotorer. Det finns inte underhållsdata som stödjer det för dieselmotorer.

TSFS 2012:87 Transportstyrelsens föreskrifter om konstruktion, tillverkning, typ- och modifieringsgodkännande av flygmateriel m.m.

Viktgränsen för gyroplan höjs till 560 kg för att överensstämja med viktgränsen i Transportstyrelsens föreskrifter för certifikat och i Bilaga II till förordning (EG) nr 216/2008. Kravet på tillsatsvikt för ultralätta flygplan tas bort. Detta blir en förenkling då det bara är max startvikt som man som pilot behöver ta hänsyn till.

Transportstyrelsens föreskrifter om och allmänna råd om nationella luftvärdighetshandlingar (ersätter BCL-M 1.7 Luftvärdighetsbevis - besiktning)

Ett nytt system för fortsatt luftvärdighet införs för ultralätta flygplan, amatörbyggda luftfartyg och experimentklassade luftfartyg som inte är amatörbyggda eller inte är ultralätta flygplan. Dessa luftfartyg får inte användas kommersiellt utan bara för privatflygning och hobbyverksamhet. Ägaren eller brukaren får möjlighet att genom en luftvärdighetsdeklaration förlänga luftvärdigheten två gånger med ett år i taget inom en treårsperiod efter utfärdande i stället för att detta ska göra av Transportstyrelsen. Detta under vissa förutsättningar istället för att varje år ansöka om utfärdande av luftvärdighetshandling. Detta innebär förenklingar för ägaren/brukaren och ett förtydligande av ägarens eller brukarens luftvärdighetsansvar. Ägaren

¹ Förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, EASA (grundförordningen, ersätter förordning (EG) nr 1592/2002).

eller brukaren kan själva bestämma när förlängning av luftvärdigheten ska ske.

Organisationer kan också få tillstånd av Transportstyrelsen utfärda nationella flygtillstånd.

Föreskriften har i övrigt moderniserats och omarbetats till TSFS-formatet.

Kategori	Övergångsregler	Nya regler
Amatörbyggda luftfartyg	Fram till och med den 30 juni 2020, ska ett nationellt flygtillstånd utfärdas med ett år i taget genom att ägaren eller brukaren ansöker om utfärdande hos Transportstyrelsen.	Från och med den 1 juli 2020 kan förlängning utföras i enlighet med 10 § i ny föreskrift.
Ultralätta flygplan registrerade efter år 2008	Fram till och med den 30 juni 2016, ska ett nationellt flygtillstånd utfärdas med ett år i taget genom att ägaren eller brukaren ansöker om utfärdande hos Transportstyrelsen.	Från och med den 1 juli 2016 kan förlängning utföras i enlighet med 10 § i ny föreskrift.
Ultralätta flygplan registrerade mellan år 2005–2008	Fram till och med den 30 juni 2017, ska ett nationellt flygtillstånd utfärdas med ett år i taget genom att ägaren eller brukaren ansöker om utfärdande hos Transportstyrelsen.	Från och med den 1 juli 2017 kan förlängning utföras i enlighet med 10 § i ny föreskrift.
Ultralätta flygplan registrerade före år 2005	Fram till och med den 30 juni 2018, ska ett nationellt flygtillstånd utfärdas med ett år i taget genom att ägaren eller brukaren ansöker om utfärdande hos Transportstyrelsen.	Från och med den 1 juli 2018 kan förlängning utföras i enlighet med 10 § i ny föreskrift.
Experimentklassade luftfartyg som inte är amatörbyggda eller inte är ultralätta flygplan	Fram till och med den 30 juni 2017, ska ett nationellt flygtillstånd utfärdas med ett år i taget genom att ägaren eller brukaren ansöker om utfärdande hos Transportstyrelsen.	Från och med den 1 juli 2017 kan förlängning utföras i enlighet med 10 § i ny föreskrift.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om luftfartygs massa och balans (ersätter BCL-M 1.8 Luftfartygs vikt och balans)

Föreskriften kommer nu bara att gälla för luftfartyg som inte omfattas av EU-reglerna i förordning (EG) nr 216/2008 med underförordningar.

Förenklningar har gjorts, t.ex. vad gäller krav på vågar som används vid vägning av luftfartyg. Föreskriften är också mindre styrd mot på vilket sätt beräkning av massa och balans ska göras. Detta med anledning av att det nu i större utsträckning finns moderna tekniska/elektroniska hjälpmedel för beräkning av massa och balans.

Redaktionella ändringar har gjorts och föreskriften har också omarbetats till TSFS-formatet.

Följande föreskrift upphävs

BCL-M 1.9 Import av flygmateriel

Föreskriften föreslås bli upphävd då den har blivit inaktuell eftersom det inte längre finns några tekniska krav i samband med import. Ett luftfartyg behöver inte längre enligt luftfartslagen vara luftvärdigt för att registreras i det svenska luftfartygsregistret.

Det är först i samband med utfärdande av miljö- och luftvärdighetshandlingar som det ställs krav på luftfartyget och detta regleras i andra föreskrifter.