

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygverksamhet under lägsta tillåtna flyghöjd i svenskt luft- rum

Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår att det införs nya föreskrifter om lågflygning enligt VFR.

Vi föreslår att det i föreskrifterna ställs upp kriterier för att en organisation ska kunna beviljas tillstånd att utföra flygverksamhet under de minimiflyghöjder som anges i trafikreglerna (SERA), s.k. lågflygtillstånd, samt kriterier för att en organisation med lågflygtillstånd ska kunna ge piloter i uppdrag att utföra lågflygverksamhet. Målgruppen är såväl civila operatörer som operatörer som utövar sådan annan luftfart för statsändamål som avses i luftfartslagen (2010:500). Även för icke-kommersiella piloter föreslås specifika kriterier för att ansökan om lågflygtillstånd ska beviljas.

Vi föreslår även att det i föreskrifterna införs kriterier för akut ambulansflyg med helikopter (HEMS) för att kunna utnyttja de operativa undantag avseende molnhöjdundersida som operatörer med tillstånd enligt del SPA i förordning (EU) nr 965/2012 har möjlighet till.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Bakgrund

Av de europeiska gemensamma trafikreglerna i Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (SERA)¹ framgår att underskridande av en flyghöjd om 1000 fot över tätbebyggt område och 500 fot i övrigt endast får ske efter särskilt tillstånd från den behöriga myndigheten.

¹ Se SERA.3105 och SERA 5005 f i Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010.

Kommersiell specialiserad flygverksamhet (SPO) med helikopter förutsätter i allmänhet flygning nära marken och hinder. Även SPO med flygplan förutsätter ofta lågflygning. Specifika nationella föreskrifter för lågflygning avseende både flygplan och helikopter baseras på behovet att säkerställa en för verksamheten acceptabel flygsäkerhetsnivå. Detta avser framför allt SPO, men behovet finns även för vissa andra verksamheter.

Förordning (EU) nr 923/2012 anger inte kriterier för tillståndsgivning utan överlämnar till medlemsstaterna att utforma sådana. Det finns därför behov av kompletterande nationella bestämmelser för lågflygning där det närmare regleras vad som krävs för att beviljas tillstånd för underskridande av lägsta tillåtna flyghöjd, lågflygtillstånd, och vilka villkor som ska vara uppfyllda för att lågflygtillståndet ska kunna nyttjas.

Tidigare bestämmelser och beslut om lågflygtillstånd

I de nu upphävda nationella föreskrifterna om kommersiellt bruksflyg för flygplan och för helikopter, Luftfartsverkets föreskrifter (LFS 2007:47) om kommersiellt bruksflyg med flygplan och Luftfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (LFS 2007:49) om kommersiellt bruksflyg med helikopter fanns bestämmelser om lågflygning. Dessa två föreskrifter gav flygchefen rätt att utdela personliga tillstånd för bolagets piloter. En nackdel med dessa personliga tillstånd var att innehavaren kunde missförstå befogenheten, och då tro att lågflygtillståndet gällde generellt och även vid flygning som inte var på uppdrag i bolaget.

När den nationella operativa regleringen av kommersiell flygverksamhet som inte är flygtransport (SPO) övergick i förordning (EU) nr 965/2012 låg rätten att besluta om underskridande av de lägsta angivna flyghöjderna enligt förordning (EU) nr 923/2012 (SERA) kvar hos medlemsstaterna. I väntan på de föreskrifter vi föreslår har Transportstyrelsen utfärdat tillstånd för bolagen att i sin verksamhet hantera lågflygning. Dessa tillstånd anger villkoren som ett bolags flygchef ska följa för att kunna beordra lågflygning. De nu aktiva bolagen har sedan 2017 genom riktade beslut möjlighet att tillåta sina piloter att utföra lågflygning.

Genom de nya föreskrifterna införs bestämmelser om vad som krävs för att bedriva lågflygverksamhet och vad en ansökan till Transportstyrelsen om lågflygtillstånd ska innehålla

2. Vad ska uppnås?

För att operatörerna ska kunna utföra flyguppdrag i Sverige under de höjder som anges i SERA.5005 f krävs särskilt tillstånd från Transportstyrelsen.

Den generella lägsta flyghöjden utanför tätbebyggt område är 500 fot över underliggande terräng och 1000 fot över tätbebyggt område. Verksamhet

under denna höjd medför ökad risk för olyckor i form av kollision med markföremål eller förlorad kontroll över luftfartyget och otillräcklig höjd för att hantera situationen. Det behövs regler som säkerställer att endast piloter med rätt kompetens genomför lågflyguppdrag. Avsikten med föreskriftsförslaget är att ställa upp kriterier för att kunna beviljas lågflygtillstånd.

Specifika nationella föreskrifter för lågflygning avseende både flygplan och helikopter baseras på behovet att säkerställa en för verksamheten acceptabel flygsäkerhetsnivå. Detta avser framför allt specialiserad flygverksamhet (SPO) men behovet finns även för vissa andra verksamheter. Lågflygning bör tillåtas endast efter ansökan med riskanalys och kompenserande faktorer. Riskanalysen ska anpassas efter verksamhetens komplexitet.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Enligt trafikreglerna för luftfart (SERA) krävs särskilt tillstånd från den behöriga myndigheten för att underskrida lägsta angivna flyghöjd som är 500 fot utanför tätbebyggt område och 1000 fot över tätbebyggt område. Utan sådana tillstånd är det inte tillåtet att genomföra flyguppdrag under dessa höjder. Detta innebär att en operatör som avser att utföra lågflygning ska ansöka om tillstånd hos Transportstyrelsen. Lågflyguppdrag består bland annat av samhällsviktig övervakning, mastbyggnation eller annan byggnadsverksamhet, inventering av skog och vilt, rendrivning och flygfotografering.

Om ingenting görs kommer det att saknas kriterier för bedömning av ansökningar om lågflygtillstånd. Det försvårar handläggningen av ärendena på Transportstyrelsen och kan medföra rättsosäkerhet för operatörer som ansöker om tillstånd.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Som framgår ovan krävs enligt SERA tillstånd från behörig nationell myndighet för att få genomföra lågflygning. I dagsläget saknas nationell reglering som anger vilka villkor som ska vara uppfyllda för att sådant tillstånd ska beviljas. Mot den bakgrunden gör vi bedömningen att det inte finns något annat alternativ än att införa reglering på området.

3.3 Regleringsalternativ

Ett alternativ till nationell reglering skulle kunna vara att EU reglerar mer i detalj vad som krävs för att beviljas och utnyttja tillstånd att underskrida de lägsta höjderna i SERA. Eftersom de olika medlemsstaterna har stora regionala skillnader i terräng, väder, miljö och verksamhetsbehov blir det svårt

att sätta mer specifika lägsta höjder. EU har valt att lämna denna möjlighet till de olika medlemsstaterna.

Ett alternativ till en separat föreskrift för lågflygning skulle kunna vara att föra in bestämmelser om kriterier för lågflygtillstånd i nationella föreskrifter som rör verksamhet som förutsätter lågflygning. Det skulle dock innebära att vissa föreskrifter skulle behöva omarbetas, samtidigt som det bara är en mindre del av de operatörer som omfattas av föreskrifterna som berörs av bestämmelserna om lågflygning. SPO regleras i EU-förordningar och därmed finns det inte möjlighet att reglera SPO i en nationell föreskrift och det finns alltså ingen nationell föreskrift att skriva in lågflygning i.

Enligt vår bedömning är det bästa alternativet en separat nationell föreskrift om lågflygning. De föreslagna föreskrifterna innehåller kriterier för att en organisation eller privatperson ska kunna beviljas tillstånd att utföra verksamhet under de minimiflyghöjder som anges i SERA.

Kommersiell verksamhet

Genom de föreslagna föreskrifterna kan operatören få tillstånd att i sin verksamhet utföra lågflygning när uppdraget förutsätter detta. Dessutom anges i föreskrifterna kriterier för att kunna ge organisationens piloter i uppdrag att utföra lågflygverksamhet.

I SERA.5005 anges att lågflygning endast är tillåten efter tillstånd.

De piloter som utför lågflyguppsdrag ska vara kvalificerade genom bolagets interna utbildning och vidareutbildning.

Inte bara bolag registrerade i Sverige behöver tillstånd för lågflygning. Förfarandet för utländska bolag behöver dock vara något annorlunda än för inhemska då Transportstyrelsen inte har samma tillsyn över sådan verksamhet. Därför ska tillstånd endast medges vid varje enskilt tillfälle, så att Transportstyrelsen har kontroll över när och var en operatör med säte utanför Sverige genomför lågflygning. Transportstyrelsen har då möjlighet att, efter behovsprövning, göra punktvisa verksamhetskontroller i området. Lågflygning ökar risken för bullerstörning och därför behöver myndigheten möjlighet att identifiera eventuella störande luftfartyg. Om det är känt vilket eller vilka bolag som verkar i det aktuella området finns det större chans att korrekt identifiera eventuella bullerstörande luftfartyg. För inhemska bolag är inte detta behov lika stort då luftfartyg som opereras av dessa finns angivna i Transportstyrelsens register och det därmed är möjligt att enkelt spåra dem.

Statsluftfart och övrig luftfart för statsändamål

Operatörer som bedriver annan luftfart för statsändamål som avses i luftfartslagen (2010:500) och som i dagligt tal brukar kallas statsluftfart behöver samma lågflygmöjlighet som de kommersiella bolagen.

Icke-kommersiell verksamhet

Eftersom förordning (EU) nr 965/2012 ger möjlighet till icke-kommersiell SPO och sådan verksamhet mycket ofta förutsätter lågflygning, behöver Transportstyrelsen kunna ge sådant tillstånd även för icke-kommersiell verksamhet. En avgörande skillnad mellan en icke-kommersiell pilot och en pilot som flyger i en professionell organisation är att den senare får ett uppdrag av flygchefen. Flygchefen gör bedömning av behov och risker i samband med uppdraget och verkar på så sätt som ett flygsäkerhetsfilter. Den pilot som verkar i ett flygbolag ingår även i ett system för upprätthållande av aktuell kompetens.

För en enskild icke-kommersiell pilot finns inget sådant filter och därför behövs det en tillståndprocess där Transportstyrelsen gör bedömningen av behov och risker i samband med uppdraget. Den enskilde icke-kommersiella piloten har inte en organisation som kontrollerar att utbildningsnivå och aktuell erfarenhet är tillräckliga för uppdragets svårighetsnivå. Piloten ska därför i förväg ansöka om att få utföra ett uppdrag där lågflygning är nödvändig. I ansökan ska bl.a. en riskanalys vara inkluderad och efter en operativ bedömning av lämpligheten kan Transportstyrelsen utfärda ett tillstånd för uppdraget.

I skrivande stund kan det inte förutses något fall där icke-kommersiell flygning som inte är SPO kan behöva utföra lågflygning. Trots detta har föreskriften formulerats så att det ska vara möjligt att tillåta icke-kommersiell lågflygning som inte klassats som SPO. Förutsättningen är då att den sökande beskriver ett förfarande som visar sådant behov och med den säkerhetsnivå som EU-regelverket förutsätter.

Lågflygning i samband med brandbekämpning omfattas inte av de föreslagna föreskrifterna utan regleras i den nationella föreskriften för brandbekämpning.

Flygning över tätbebyggt område och flygning med hängande last

Lågflygning över tätbebyggt område medför ökad risk för olyckor med skador på människor och egendom. Föreskriftsförslaget innehåller därför definierade krav på utökad riskanalys och särskild SOP vid flygning över tätbebyggt område.

Vid en genomgång av SHK:s rapporter² framgår att det har skett ett antal incidenter och haverier med helikopter som flyger med hängande last. Hittills har dessa skett utanför tätbebyggt område. Om ett haveri med hängande last skulle ske över tätbebyggt område kan det få katastrofala följder. Vid flygning med hängande last över tätbebyggt område ska därför en anmälan med en utökad riskanalys och särskild SOP skickas in till Transportstyrelsen. Härigenom får Transportstyrelsen möjlighet att granska underlaget och kontakta operatören om så behövs.

Förbiflygning

Haverikommissionen har i ett haveriuppdrag (SHK rapport RL 2006:14 / LFH 2004-2265) rekommenderat Transportstyrelsen att reglera hur förbiflygning för kontroll av landningsställ ska genomföras.

En speciell situation kan uppkomma under start respektive inflygning för landning där osäkerhet uppstår om landningsstället är infällt eller utfällt. Förbiflygning längs med rullbana för visuell kontroll från marken av infällt respektive utfällt landningsställ behöver då kunna genomföras. Sådana situationer kan naturligtvis inte förutses och ansökas om. Vår bedömning är att det säkraste sättet att genomföra en förbiflygning är längs med rullbanan, som rimligtvis är fri från oförutsedda hinder. En lägsta flyghöjd på 200 fot ger en markobservatör lämplig synvinkel för att kunna avgöra om stället är utfällt. SERA.5005 f 2 anger att flygning under 500 fot AGL endast är tillåten efter tillstånd från myndigheten förutom vid start eller landning. Den beskrivna situationen uppstår vid start eller landning och kräver därför inte särskilt tillstånd. Detta förtydligas i föreskriftsförslaget.

4. Vilka är berörda?

Både inhemska och utländska kommersiella bolag som har SPO-verksamhet med flygplan och/eller helikopter samt CAT-verksamhet med flygplan berörs av regleringen. Även HEMS-bolag är berörda till viss del, då de enligt förordning (EU) nr 965/2012 har möjlighet att underskrida 500 fot under utryckning. Operatörer som bedriver annan luftfart för statsändamål enligt luftfartslagen (2010:500) har samma behov som de kommersiella operatörerna. Privatpersoner får också enligt förordning (EU) nr 965/2012 utföra SPO-uppdrag, som kan förutsätta lågflygning.

² LFH 2013-4944, LFH 2015-7836, LFH 2018-03031, LFH 2018-54103, LFH 2018-57734, LFH 2019-02675, LFH 2019-50149, LFH 2020-16490, LFH 2020-16518, LFH 2021-19781, LFH 2021-20603, LFH 2022-12227.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(x) 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.

Företagen (flygbolagen) har i tidigare reglering haft möjlighet att hantera underskridanden av lägsta flyghöjd internt. Denna möjlighet grundade sig i bruksflygtillståndet. Resultatet blev att piloten fick ett personligt lågflygtillstånd som inte var specifikt för uppdraget.

När den nationella operativa regleringen av kommersiell flygverksamhet som inte är flygtransport (SPO) övergick i förordning (EU) nr 965/2012 låg rätten att besluta om underskridande av de lägsta angivna flyghöjderna enligt SERA kvar hos medlemsstaterna. Transportstyrelsen har, i väntan på de föreslagna föreskrifterna, utfärdat tillstånd för bolagen att i sin verksamhet hantera lågflygning. Dessa tillstånd anger villkoren som ett bolags flygchef ska följa för att kunna beordra lågflygning. De nu aktiva bolagen har alla redan genom riktade beslut möjlighet att tillåta sina piloter att utföra lågflygning. Därför har de redan etablerade rutiner för denna verksamhet. Trots detta medför alltid nya föreskrifter administrativ belastning eftersom bolagen måste skriva om sina handböcker och övriga instruktioner så att de överensstämmer med de nya föreskrifterna. För en operatör som redan har lågflygtillstånd när föreskrifterna träder i kraft tillkommer tid för bolagens egen administration³ för att uppdatera sina manualer och rutiner så att de stämmer överens med de nya föreskrifterna.

Genom de nya föreskrifterna förtydligas kraven för att bedriva lågflygverksamhet och vad en ansökan till Transportstyrelsen om lågflygtillstånd ska innehålla. Bland annat ska en anmälan ske till Transportstyrelsen vid planerad lågflygning med hängande last över tätbebyggt område.

³ Transportstyrelsens beräkningsmodell för administrativ kostnad utgår från SCB:s angivna månadslön för kategorin administratörer i statlig/privat tjänst med 38 800 kr/månad samt tillägg för semesterersättning med 12 % och arbetsgivaravgift med 31,4 % på lön + semesterersättning. Sammanlagd månadskostnad 38 800 + 4 656 + 13 645 = 57 101 kr, vilket ger en timkostnad om $57\,101/22/8 = 325$ kr.

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter (TSFS 2016:105) är timdebiteringen för handläggning för närvarande 1 400 kr per timme för kommersiella operatörer. Tiden för handläggning av en ansökan om lågflygtillstånd bedöms normalt bli kort. Ca tre timmar per bolag, alltså 4 200 kr.

Det finns i Sverige ca 300 helikopterpiloter med kommersiellt flygcertifikat (CPL-H) varav de flesta är verksamma inom SPO. Uppskattningsvis 50 flygplanspiloter med CPL-A arbetar inom SPO. Ett system där alla SPO-piloter ska ansöka om personligt lågflygtillstånd, och dessutom ändra tillståndet beroende på uppdragstyp och arbetsgivare skulle bli mycket omständligt, resurskrävande, och dessutom medföra ansökningskostnader för individen eller operatören i de fall operatören står för kostnaden. Med den föreslagna regleringen behöver inte anställda piloter ansöka om personliga tillstånd. I stället ansvarar organisationen som har lågflygtillstånd för att utbilda och träna de anställda piloterna, och sedan tilldela uppdrag när det finns behov av lågflygning.

För närvarande har 19 svenska helikopterbolag och 2 svenska flygplanbolag tillstånd att underskrida de lägsta flyghöjderna. Till detta kommer ett varierande antal utländska operatörer med enskilt tillstånd. I nuläget är de ca 10 st.

Eftersom alla operatörer har samma möjlighet att ansöka om lågflygtillstånd, bedöms inte konkurrensförhållandena påverkas.

Sammanfattning

Inhemska bolag som har SPO-verksamhet med flygplan och/eller helikopter har redan lågflygtillstånd enligt särskilt beslut, men måste kontrollera och korrigera så att de uppfyller alla punkter i de nya föreskrifterna. En temporär något ökad administrativ börda förutses för dessa.

Utländska kommersiella bolag som avser genomföra SPO-verksamhet med flygplan och/eller helikopter ska uppfylla de nya föreskrifterna. Dessa är mycket lika de krav Transportstyrelsen tidigare ställt, men kommer nu bli publicerade och mer lättillgängliga. Ingen skillnad i administrativa kostnader förutses.

HEMS-bolag har i realiteten behövt underskrida 500 fot AGL för att kunna utnyttja de operativa minima som medges i SPA.HEMS i förordning (EU) nr 965/2012. De nya föreskrifterna tydliggör att HEMS-bolag får underskrida 500 fot AGL och anger villkor för detta. En temporär något ökad administrativ börda förutses för dessa. Operatörer som bedriver annan luftfart för statsändamål enligt luftfartslagen (2010:500) kan ha samma behov som HEMS-bolagen. De nya föreskrifterna tydliggör möjligheten att underskrida 500 fot AGL och anger villkor för detta. En temporär något ökad administrativ börda förutses för dessa

Privatpersoner har tidigare inte haft föreskrifter vad gäller lågflygtillstånd. De nya föreskrifterna tydliggör krav och villkor för lågflygtillstånd. Det finns idag inga system för utbildning av privatpersoner för lågflygverksamhet. Det kan antas att det blir omständligt för privatpersoner att införskaffa de kompetenser som krävs för lågflygtillstånd. De höga risker som lågflygverksamhet medför gör att dessa högre krav dock är befogade.

5.2 Medborgare

Medborgare med flygcertifikat

I nuläget har privatpersoner som flyger inte samma möjlighet till lågflygning som de kommersiella flygbolagen har möjlighet till. Del-SPO ger, genom hänvisning till del-NCO, möjlighet för icke-kommersiell SPO-verksamhet med icke-komplexa luftfartyg att genomföra SPO-uppdrag. Därför behövs det villkor för att även lågflygning i sådan verksamhet ska kunna genomföras.

Eftersom piloten i icke-kommersiell verksamhet ofta inte har stöd av en säkerhetsorganisation, ställs höga krav på den enskilda piloten att bedöma behov och risker. Vid uppdrag på låg höjd är det högre risk för kollisioner med markföremål än vid normala flyghöjder. Dessutom finns det mindre marginaler att klara av ett misstag i hanteringen av luftfartyget eller ett motorbortfall på låg höjd.

Piloten måste enligt den föreslagna föreskriften ansöka om tillstånd enligt bestämmelserna under rubriken *Icke-kommersiell verksamhet – enskilda tillstånd*. Den tid det tar att sammanställa en ansökan kommer att bero på den enskildes tidigare erfarenhet och kompetens. Detta är tid som piloten annars skulle kunna använda till annat, som exempelvis förvärvsarbete. För den pilot som redan har erfarenhet genom sin anställning i ett flygbolag och utför lågflyguppdrag och avser genomföra en lågflygning på sin fritid kan tiden för att sammanställa en ansökan bli ganska kort, kanske 1–2 timmar. För den pilot som nyss skaffat sig lågflygkompetens och inte normalt arbetar som pilot kan tiden dock bli avsevärt högre. Enligt föreskriftsförslaget kommer piloter i icke-kommersiell verksamhet endast att medges lågflygtillstånd för att kunna utföra en specifik uppgift under en begränsad tid.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Den statliga luftfartsverksamhet som berörs är Polisflyget, Kustbevakningen och Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Dessa verksamheter är idag undantagna från EU:s operativa reglering. Verksamheten ska därmed regleras nationellt och detta görs via utfärdande av flygsäkerhetsmässiga villkor. Verksamheterna är dock inte undantagna de europeiska gemensamma trafikreglerna (SERA) och faller därmed under samma tillståndskrav för lågflyg-

ning som de som är reglerade av EU. Därför måste även dessa organisationer i särskild ordning ansöka om lågflygtillstånd. Detta tillstånd kan sedan skrivas in i, eller kombineras med de flygsäkerhetsmässiga villkoren. Bedömd tid och kostnad för sådana ansökningar är liknande det som angetts för befintliga kommersiella flygbolag.

Även de kommersiella bolagen, som utför HEMS-verksamhet enligt avtal med regionerna, kommer att behöva skapa rutiner för utbildning i lågflygning och ansöka om tillstånd för detta. Bedömd tid och kostnad för sådana ansökningar är liknande det som angetts för befintliga kommersiella flygbolag.

5.4 Externa effekter

Vid lågflygning påverkas miljön genom flygtrafik på låg höjd. Sådan trafik kan medföra en viss ökad säkerhetsrisk, men framförallt buller och andra miljöstörningar. De föreslagna föreskrifterna minimerar detta så långt det är möjligt.

Det finns risk att tredje person störs av lågflygande verksamhet. De operatörer som idag har denna möjlighet har rutiner för att minska risken för sådan störning. Tyvärr räcker detta inte alltid och därför förekommer det redan i dagsläget störningar som även ibland anmäls till Transportstyrelsen eller till Polisen. Med nya instruktioner i föreskriften bedöms att störningarna minskar.

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

Eftersom SERA anger krav på tillstånd att underskrida de lägsta höjderna behöver det finnas bestämmelser för hur detta ska kunna uppfyllas.

Ett alternativ till nationell reglering skulle kunna vara att EU reglerar mer i detalj vad som krävs för att beviljas och utnyttja tillstånd att underskrida de lägsta höjderna i SERA. EU har dock valt att lämna denna möjlighet till de olika medlemsstaterna.

Ett alternativ till den föreslagna regleringen skulle kunna vara att föra in bestämmelser om kriterier för lågflygtillstånd i olika nationella föreskrifter som rör verksamhet som förutsätter lågflygning. Det skulle innebära att vissa nationella föreskrifter skulle behöva omarbetas. Dessutom är det bara en mindre del av de operatörer som omfattas av de nationella föreskrifterna som berörs av bestämmelserna om lågflygning. Eftersom del SPO regleras på EU-nivå är det inte möjligt att i dessa regler föra in bestämmelser om lågflygning. Med en separat föreskrift om lågflygning blir det tydligt för de operatörer som berörs vilka krav som gäller vid lågflygverksamhet.

Vi bedömer att det inte finns några lämpliga alternativ till den föreslagna regleringen.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden finns i 8 kap. 3 §, 12 kap. 4 § och 14 kap. 16 § luftfartsförordningen (2010:770).

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

Regleringen överensstämmer med EU-rätten och kompletterar EU-bestämmelserna i förordning (EU) nr 923/2012 och förordning (EU) nr 965/2012.

Av SERA.3105 och SERA 5005 f i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (SERA) framgår att underskridande av 1000 fot över tätbebyggt område och 500 fot i övrigt endast får ske efter särskilt tillstånd från den behöriga myndigheten. I de föreslagna föreskrifterna anges krav vid ansökan om sådant särskilt lågflygtillstånd för icke-kommersiella piloter. I föreskriftsförslaget ställs också upp kriterier för att en organisation med tillstånd för lågflygning ska kunna ge piloter i uppdrag att utföra flygverksamhet under de minimiflyghöjder som anges i trafikreglerna (SERA).

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

Ikraftträdandet av de föreslagna föreskrifterna är inte avhängigt av andra föreskriftsprojekt. Önskvärt är att de nya föreskrifterna kan träda i kraft så snart som möjligt.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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 jämförbart, 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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Eftersom funktionsmålet handlar om transport av människor och gods, är det inte applicerbart på specialiserad flygverksamhet. Det finns dock en paragraf i föreskriften som berör kommersiell flygtransport (CAT).

För helikopterambulans (HEMS) är det viktigt att det är möjligt att transportera skadade och sjuka i sämre väderförhållanden än som annars skulle vara tillåtet enligt förordning (EU) nr 923/2012. De föreslagna föreskrifterna kommer att ge bättre möjligheter för sådan verksamhet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Lågflygning medför generellt lägre säkerhetsnivå. Med ett tydligt regelverk som ställer kriterier för hur den ska utföras kan risknivåerna kompenseras så att det slutliga utfallet blir så nära normal flygning som det är rimligt att kräva.

C. 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.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Tydligare krav för att utföra lågflygning. Mindre risk för olika krav för olika aktörer.	Viss administrativ kostnad för omarbetande av manualer så att de överensstämmer med den nya regleringen.	Avgifter för tillstånd: 1 400;- per timme. För företag 2–3 timmar	
Medborgare	För icke-kommersiella operatörer kommer det att finnas tydliga (publicerade) krav att uppfylla för att kunna utföra icke-kommersiell SPO.		Avgifter för tillstånd: 1 400;- per timme. Kanske fler timmar för privatpersoner.	
Staten m.fl.	Tydligare krav för att utföra lågflygning.	Viss administrativ kostnad för omarbetande av manualer så att de överensstämmer med den nya regleringen	Avgifter för tillstånd: 1 400;- per timme. För organisation 2–3 timmar	
Externa effekter		Viss risk för bullerstörning av allmänhet. Dock ej större än tidigare.		
Totalt				

E. Samråd

Samråd med ämnesspecialister inom de aktuella verksamhetsområdena (SPO, NCO, CAT och statsluftfart) har gjorts fortlöpande.

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

Karl-Axel Edén
karl-axel.eden@transportstyrelsen.se

Christer Ullvetter
christer.ullvetter@transportstyrelsen.se

Karin Schärman
karin.scharman@transportstyrelsen.se

Externremiss