

## Konsekvensutredning av upphävande av föreskrifter inom serie PEL/FSTD

### Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:5) om behörighet och utbildning för eldrivna icke-komplexa flygplan upphävs.

### A. Allmänt

#### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Den 10 juni 2020 kompletterade EASA typcertifikatet EASA.A.573 för Pipistrel Virus SW 121 med en flygplansvariant med elektrisk framdrivning, Pipistrel Virus SW 128. Därmed finns för första gången ett typgodkännande av ett eldrivet flygplan.

Förordning (EU) nr 1178/2011<sup>1</sup> och dess bilaga I (Del-FCL) som reglerar utbildning, certifikat och behörigheter för flygplan har hittills uteslutande utformats för luftfartyg med förbränningsmotorer, och saknar bestämmelser anpassade för eldrivna flygplan. När det gäller små flygplan, som huvudsakligen används inom privat luftfart, hänvisar Del-FCL till flygplan med en eller flera kolv- eller turbinmotorer. Jämförbara små flygplan utrustade med enbart elektrisk drivning och batterier, som Pipistrel Virus SW 128, beaktas därför inte.

EASA arbetar med en uppdatering av förordning (EU) nr 1178/2011 för att inkludera eldrift och dess specialfunktioner i Del-FCL. I väntan på att uppdateringen ska leda till en anpassning av förordning (EU) nr 1178/2011 för eldrivna flygplan finns det inga regler för piloter som vill utbilda sig på och flyga eldrivna flygplan.

<sup>1</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

Ett undantag enligt artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139<sup>2</sup> är därför den enda möjligheten att tillåta utbildning och flygning med Pipistrel Virus SW 128 inom ramen för tillämplig Del-FCL. Eftersom detta problem gäller för samtliga medlemsländer inom EU, har EASA har tagit fram färdiga undantagsmallar enligt artikel 71(2) i förordning (EU) 2018/1139, som innehåller bestämmelser som kan tillämpas för att möjliggöra flygning med och utbildning på eldrivna flygplan.

Förutom att skicka in undantaget till EASA, har Transportstyrelsen tidigare bedömt att föreskrifter krävs för att vi nationellt ska kunna tillåta utbildning och flygning på eldrivna flygplan. Därför startade Transportstyrelsen ett föreskriftsprojekt för detta vilket resulterade i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:5) om behörighet och utbildning för eldrivna icke-komplexa flygplan.

EASA har dock tolkat rättsläget på ett annat sätt än Transportstyrelsen, och anser att medlemsstaterna inte kan föreskriva nationellt om vad de bedömer vara ett luftfartyg som i grunden regleras av EU-förordning.

## **2. Vad ska uppnås?**

Det Transportstyrelsen avser att uppnå med förslaget är att upphäva Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:5) om behörighet och utbildning för eldrivna icke-komplexa flygplan. Tillämpning av undantaget, när det gäller utbildning och flygning med luftfartyget Pipistrel Virus SW 128, kommer fortfarande att vara möjligt för svenska certifikatinnehavare och utbildningsorganisationer genom det 71(2) undantag som är inskickat till EASA.

I arbetet ska också hänsyn tas till de fyra mål som Transportstyrelsen har satt upp:

- Våra regler är tidsenliga och möjliggör samhällets utveckling
- Vi har förmåga att möta teknikutvecklingen i transportsystemet
- Vi har säkra digitala lösningar som möter samhällets behov
- Vi bidrar till hållbara transporter

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2014 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 392/91.

### 3. Vilka är lösningsalternativen?

#### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om Transportstyrelsen inte gör någonting så kommer det fortsatt att finnas nationella certifikat- och utbildningsbestämmelser som omhändertar eldrivna icke-komplexa flygplan, trots att Transportstyrelsen meddelat EASA att vi avser upphäva dessa.

#### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns något alternativ som inte innebär reglering.

#### 3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen har bedömt att det endast finns två alternativ; att upphäva Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om behörighet och utbildning för eldrivna icke-komplexa flygplan eller att låta föreskrifterna fortsätta att gälla. Av de skäl som anges ovan bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt att låta föreskrifterna fortsätta gälla, och därmed återstår endast att upphäva dem.

### 4. Vilka är berörda?

- Piloter som flyger eldrivna flygplan
- Flygskolor som utbildar piloter till behörigheter för eldrivna flygplan
- Flyginstruktörer och kontrollanter
- Transportstyrelsen

### 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 föreskrifter som nu upphävs var utformade för att motsvara de regler som framgick av EASA:s mall om undantag enligt artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139. Därför bedömer vi att upphävandet inte kommer att få några märkbara konsekvenser för flygskolorna eftersom det fortsatt kommer att vara möjligt att utbilda på luftfartyget Pipistrel Virus SW 128 enligt

beslut om undantag enligt EASA:s mall. Transportstyrelsen kommer behöva tydliggöra på hemsidan vilka bestämmelser som gäller för att utbilda på luftfartyget Pipistrel Virus SW 128 baserat på det 71(2) undantag som skickats in till EASA.

## 5.2 Medborgare

För piloterna, flyginstruktörerna och kontrollanterna bedöms det inte få några märkbara konsekvenser genom att upphäva föreskrifterna eftersom det fortsatt kommer att vara möjligt att utbilda sig på och flyga luftfartyget Pipistrel Virus SW 128. Det kan dock bli svårare att uttyda vilka regler som gäller eftersom det inte finns några föreskrifter kvar. Transportstyrelsen kommer behöva tydliggöra på hemsidan vilka bestämmelser som gäller för att utbilda på och flyga med luftfartyget Pipistrel Virus SW 128 baserat på det 71(2) undantag som skickats in till EASA.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen kommer behöva uppdatera informationen på hemsidan om vad som gäller för att fortsatt utbilda eller flyga luftfartyget Pipistrel Virus SW 128. Transportstyrelsen kommer även behöva ta fram ett beslut för att fortsatt kunna använda sig av undantaget, där beslutet ska börja gälla samma dag som föreskrifterna upphävs.

Andra myndigheter, regioner, eller kommuner bedöms inte påverkas av den föreslagna regleringen.

## 5.4 Miljö

Inga identifierade.

## 5.5 Externa effekter

Inga identifierade.

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

De alternativ som har övervägts och alternativens konsekvenser beskrivs under avsnitt 3.

## 7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Bemyndiganden finns i 4 kap. 5 §, 7 kap. 3 § och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) samt i 2 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.

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

Förordning (EU) nr 1178/2011 reglerar inte i dagsläget bestämmelser för eldrivna flygplan, men det finns en pågående RMT (regelprojekt) inom EASA där avsikten är att det ska omhändertas på sikt av förordningen. För att tillåta utbildning och flygning av dessa luftfartyg under tiden behöver Transportstyrelsen upphäva dessa föreskrifter och ta fram ett beslut för att använda sig av 71(2) undantaget.

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

Upphävandet beräknas ske tidigast 1 januari 2022, vilket Transportstyrelsen bedömer är det tidigaste datum som dessa föreskrifter kan upphävas.

Transportstyrelsen kommer att behöva göra informationsinsatser i samband med upphävandet av föreskrifterna. Dock bedömer Transportstyrelsen att de kommer att kunna hanteras inom befintlig ram.

## **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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

## **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Ingen påverkan eftersom det fortsatt kommer vara möjligt att utbilda och flyga luftfartyget Pipistrel Virus SW 128.

## 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Ingen påverkan eftersom det fortsatt kommer vara möjligt att utbilda och flyga luftfartyget Pipistrel Virus SW 128.

## C. Företag

Regleringen bedöms inte påverka företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag, flygskolor som utbildar på eldrivna flygplan		x		Det kan bli svårare att uttyda vilket regler som gäller eftersom det inte finns några föreskrifter kvar.
Medborgare		x		Det kan bli svårare att uttyda vilket regler som gäller eftersom det inte finns några föreskrifter kvar.
Staten m.fl.		x		Informationsinsatser för Transportstyrelsen krävs i samband med upphävandet.
Externa effekter				
<b>Totalt</b>				

## E. Samråd

Transportstyrelsen har haft interna dialoger och möten med tillsammans med EASA gällande hanteringen av bestämmelser för luftfartyget Pipistrel Virus SW128.

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

Sandra Aldin, regelkoordinator  
[sandra.aldin@transportstyrelsen.se](mailto:sandra.aldin@transportstyrelsen.se)  
 010-495 51 99

Hans Hermansson, flyginspektör  
[hans.hermansson@transportstyrelsen.se](mailto:hans.hermansson@transportstyrelsen.se)  
010-495 38 24

Johnny Andersson, jurist  
[johnny.andersson@transportstyrelsen.se](mailto:johnny.andersson@transportstyrelsen.se)  
010-495 36 94

REMISS