

Konsekvensutredning av förslag till föreskrifter om underhåll och reparation av nationella luftfartyg, nationella luftvärdighetshandlingar (som luftvärdighetsbevis) samt luftvärdighetsorganisationer

Transportstyrelsens förslag:

Förslaget innebär att Transportstyrelsens befintliga föreskrifter och allmänna råd om underhåll, reparation och modifiering av flygmateriel (TSFS 2012:85) upphävs och ersätts av nya föreskrifter.

Som en följd av detta föreslås nya föreskrifter för organisationer som ansvarar för den fortsatta luftvärdigheten och nya föreskrifter om nationella luftvärdighetshandlingar. Nämnade föreskrifter ersätter Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:40) om nationella luftvärdighetshandlingar, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2018:37) Transportstyrelsens föreskrifter om organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:115) om luftvärdighetsbevis för luftfartyg som används i viss verksamhet.

Förslaget innebär även att punkterna 8.6 och 14 i Luftfartsverkets föreskrifter (LFS 1998:84) med bestämmelser för civil luftfart – materielbestämmelser (BCL-M) 5.2 upphävs.

Förslaget ska:

- Införa möjligheten även för nationellt reglerade luftfartyg att använda godkända och förenklade standardändringar och reparationer enligt certifieringsspecifikationen CS-STAN¹ från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA),

¹ CS-STAN är ett förenklat förfarande för enklare ändringar (standardändringar) i typcertifikat, jfr 21.A.90B förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

- Definiera underhållskrav för de luftfartyg som Sverige enligt artikel 2.8 a-c² i förordning (EU) 2018/1139³ valt att undanta från gemensamma europeiska bestämmelser. Dessa luftfartyg benämns nationella lätta flygplan (NLF), nationella lätta helikoptrar (NLH), samt nationella lätta segelflygplan (NLS).
- Förtydliga krav på innehåll i ett underhållsprogram för nationellt reglerade luftfartyg
- Möjlighet för ägare av vissa luftfartyg att deklarerar/godkänna sitt underhållsprogram.
- Förenkla så att något underhållsprogram inte behövs om det endast gäller gångtid- och kalendertidsförlängning⁴ (redovisas separat, dokumenteras enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:33) om dokumentationskrav för luftfartyg.
- Möjlighet att variera tid för gång-/kalendertidsförlängning, t ex att det står vid nästkommande 100-tim tillsyn
- Ändra formuleringen "tillståndskrävande luftfart" till kommersiell verksamhet.
- Minst en föreskriven 100-timmarstillsyn eller motsvarande, ska utföras under varje 12-månadersperiod. Tillsynen ska även utföras

² Enligt art. 2.8 förordning (EU) nr 2018/1139 får en medlemsstat får besluta att från denna förordning undanta konstruktion, produktion, underhåll och drift av en eller flera av följande luftfartygskategorier:

a) Andra flygplan än obemannade flygplan som har högst två sittplatser, en mätbar stallfart eller en minimal konstant flyghastighet i landningskonfiguration som inte överstiger 45 knop CAS samt en maximal startmassa (MTOM) på högst 600 kg enligt medlemsstatens registreringsmetod, när det gäller flygplan som inte är avsedda att användas på vatten, eller 650 kg, när det gäller flygplan som är avsedda att användas på vatten.

b) Andra helikoptrar än obemannade helikoptrar som har högst två sittplatser samt en maximal startmassa (MTOM) på högst 600 kg enligt medlemsstatens registreringsmetod, när det gäller helikoptrar som inte är avsedda att användas på vatten, eller 650 kg, när det gäller helikoptrar som är avsedda att användas på vatten.

c) Andra segelflygplan än obemannade segelflygplan samt andra motordrivna segelflygplan än obemannade motordrivna segelflygplan som har högst två sittplatser samt en maximal startmassa (MTOM) på högst 600 kg enligt medlemsstatens registreringsmetod.

³ 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 om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91

⁴ Gångtid är förbrukad tid i timmar och minuter som luftfartyg, motor, propeller eller komponent använts i drift. Tillverkaren har godkänt en längsta gångtid?. Kalendertid är den tid som förflutit datummässigt sedan installation eller första driftsättning. Tillverkaren har godkänt en längsta kalendertid för en komponent eller liknande.

om det totala gångtidsuttaget under perioden ifråga inte har uppgått till 100 timmar.

- Utöka nationella luftvärdighetsorganisationernas behörigheter till att även omfatta möjlighet till att utfärda nationellt granskningsbevis.
- Uppdatera luftvärdighetshandlingar med nya anpassade blanketter.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

För nationellt reglerade luftfartyg ska luftvärdighetsbevis, och i tillämpliga fall miljövärdighetsbevis, utfärdas när luftfartyget har visats vara luftvärdigt, se 3 kap. 3 § luftfartslagen (2010:500), LL. För att utföra underhåll, reparationer och ändringsarbeten av och på sådana luftfartyg krävs enligt luftfartsförordningen (2010:770) tillstånd av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen får enligt luftfartsförordningen meddela föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg ska anses luftvärdigt och ska pröva frågor om luftvärdighetsbevis. Mot bakgrund av bl.a. dessa bemyndiganden har Transportstyrelsen tagit fram nationella regler för underhåll och luftvärdighet. Successivt har dock EU-lagstiftning fått allt större betydelse på dessa områden och ersatt en stor del av det nationella regelverket.

Luftfartyg som omfattas av EU-lagstiftning och luftfartyg som regleras nationellt skiljer sig idag på avgörande punkter från varandra när det gäller hur reglerna för underhåll och luftvärdighetsbevis ser ut. Bl.a. så måste Transportstyrelsen för nationellt reglerade luftfartyg varje år utfärda nytt luftvärdighetsbevis efter ansökan från ägaren för att luftfartyget fortsatt ska anses luftvärdigt. För EU-reglerade luftfartyg så har luftfartyget ett luftvärdighetsbevis som gäller tills vidare och en luftvärdighetsorganisation granskar utfört underhåll och utfärdar ett granskningsbevis, vilket gör luftfartyget luftvärdigt. Detta innebär att strängare regler ställs på nationella luftfartyg som oftast är mindre komplexa än på EU-reglerade luftfartyg som oftast är mer komplexa.

Det saknas närmare föreskrifter om under vilka förutsättningar NLF, NLH och NLS ska anses luftvärdiga och hur de ska underhållas. Det enda regelkrav som finns i detta avseende är det generella kravet att luftfartyg ska vara luftvärdiga och miljövärdiga (3 kap. 1 § LL).

För kontroll av den fortsatta luftvärdigheten av NLF, NLH och NLS, liksom för de nationella reglerade luftfartygen i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139, saknas en luftvärdighetsorganisation likt den nyss nämnda som finns för EU-reglerade luftfartyg.

2. Vad ska uppnås?

Genom ändrade regler för luftvärdighetsförnyelse och fortsatt luftvärdighet för nationellt reglerade luftfartyg, kan hantering och effektivitet uppnås likvärdig den för EU-reglerade luftfartyg. Nationella luftvärdighetsorganisationer bör få ökade befogenheter när det gäller förnyelsen av luftvärdigheten för de nationella luftfartygen.

Förslaget syftar till att de nationella föreskrifterna inte ska ställa högre krav än vad som gäller för de EU-reglerade luftfartygen. Skillnaden när det gäller hur luftvärdigheten förnyas som beskrivits under 1 bedöms inte som relevant att ha kvar då den alltså innebär att strängare kravs ställs på nationellt reglerade luftfartyg som i regel är mindre komplexa än EU-reglerade luftfartyg och som sannolikt innebär en ökad kostnad för ägare till och brukare av de nationellt reglerade luftfartygen. Även underhållskraven bör anpassas på vissa områden till EU-nivå.

Revideringen av föreskrifterna ska göra att Transportstyrelsens föreskrifter är aktuella, enkla att tillämpa, och så långt som möjligt liknar aktuella EU-förordningar.

Dessutom bör underhålls- och luftvärdighetskrav definieras för NLF, NLH och NLS för att det ska bli enkelt för ägare och brukare av dessa luftfartyg att veta vilka krav på luftvärdighet och miljövårdighet som gäller.

Avsaknad av reglering skulle påverka luftvärdigheten negativt, då det skulle saknas delar av viktig styrning av luftvärdigheten. Konsekvensen skulle bli att Sverige inte skulle kunna införa de nya luftfartygstyperna NLF, NLH och NLS. Som beskrivits ovan är det knappast tillräckligt endast med luftfartslagens krav på luftvärdighet. Om de nya luftfartygskategorierna inte skulle regleras tillsammans med behovet av att förenkla luftvärdighetsdokumentationen, skulle det innebära att Sverige inte skulle kunna införa dessa luftfartyg, samt fortsatt inte kunna effektivisera och harmonisera det nationella luftvärdighetssystemet.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Fortsatt hantering på nuvarande sätt, d.v.s. ägaren skickar in bevis för utfört underhåll till Transportstyrelsen, och Transportstyrelsen utfärdar ett nytt luftvärdighetsbevis som gäller i 12 månader. Vissa krav på underhåll kommer att vara hårdare för luftfartyg som regleras nationellt än för luftfartyg som omfattas av EU-reglering. Dessutom skulle det saknas tydliga underhålls- och luftvärdighetskrav för de nya luftfartygskategorierna NLF, NLH, och NLS. Luftfartslagens krav på att ett luftfartyg ska vara

luftvärdigt ger inte tillräcklig vägledning för underhålls- och luftvärdighetsorganisationer och enskilda flygplansägare om vilka underhålls- och luftvärdighetsåtgärder som är nödvändiga för dessa typer av luftfartyg. Att endast förlita sig på luftfartslagens krav på luftvärdighet skulle också göra Transportstyrelsens tillsyn- och tillståndsroll blir otydligare.

Avsaknad av reglering skulle påverka luftvärdigheten negativt, då det skulle saknas delar av viktig styrning av luftvärdigheten. Konsekvensen skulle bli att Sverige inte skulle kunna införa de nya luftfartygstyperna NLF, NLH och NLS. Som beskrivits ovan är det knappast tillräckligt endast med luftfartslagens krav på luftvärdighet. Om de nya luftfartygskategorierna inte skulle regleras tillsammans med behovet av att förenkla luftvärdighetsdokumentationen, skulle det innebära att Sverige inte skulle kunna införa dessa luftfartyg, samt fortsatt inte kunna effektivisera och harmonisera det nationella luftvärdighetssystemet. Möjligheten till att medföra ytterligare bränsle ombord samt mer last, ökar flygsäkerheten för denna kategori av lätta luftfartyg. Användbarheten ökar, vilket Sverige skulle gått miste om.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Reglering av de nationella luftfartygens luftvärdighet görs idag genom Transportstyrelsens föreskrifter. Föreskrifterna gäller dock inte för NLF, NLH och NLS. Föreskrifter kan inte ändras på något annat sätt än genom föreskrifter. Skulle inte luftvärdigheten regleras i Transportstyrelsens föreskrifter för dessa typer av luftfartyg skulle det vara svårare att upprätthålla och kontrollera luftvärdigheten för underhålls- och luftvärdighetsorganisationer, enskilda flygplansägare och Transportstyrelsen. Enligt luftfartsförordningen ska dessutom Transportstyrelsen utfärda luftvärdighetsbevis (3 kap. 2 §). Något alternativ till reglering bedöms därför inte finnas.

3.3 Regleringsalternativ

Alternativ 1.

Detta är det tänkta alternativet.

Reglerna är detaljerade och lämpar sig knappast för någon annan författningsform än nationella myndighetsföreskrifter. Föreskrifterna bygger på EU:s system för luftvärdighet, i grunden från ICAO. Då nya kategorier av luftfartyg införs i Sverige, NLF, NLH och NLS, samt även en utveckling av underhållskrav och tillhörande luftvärdighetshandlingar, behöver detta återfinnas i ett system som är känt av de berörda. Detta alternativ innebär att

Sverige kan införa dessa luftfartyg som särskilda kategorier, samt fortsatt kan effektivisera det nationella luftvärdighetssystemet. Möjligheten till att medföra ytterligare bränsle ombord samt mer last, ökar flygsäkerheten för denna kategori av lätta luftfartyg. Användbarheten ökar, vilket Sverige nu kan dra nytta av.

Alternativ 2.

Som alternativ till ovan, kunde möjligen de ultralätta luftfartygen i punkt 1 e i bilaga I till förordning (EU) nr 2018/1139, utökas, och även innefatta den nya nationella lätta luftfartygskategorin upp till 600/650 kg (NUF, NUH och NUS). Utöver viktskillanden mellan nuvarande ultralätta luftfartygen och NUF, NUL och NUS gäller olika krav på minimal konstant flyghastighet. Komplexiteten i de tyngre luftfartygen kan också vara en annan. Därmed bedömer Transportstyrelsen inte det som möjligt att behandla de ultralätta luftfartygen och NUF, NUH och NUS som en grupp i alla avseenden.

4. Vilka är berörda?

Primärt handlar det om luftfartygsägare, piloter, organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten, Transportstyrelsen, intresseorganisationer på flygets område samt enkilda medborgare.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

() 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.

Nationella organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten (NLO) kan fortsätta etableras, och befintliga EU-godkända luftvärdighetsorganisationer kan utöka sitt arbetsområde. Detta beror på att underlaget för verksamheterna, i form av ökat antal luftfartyg som behöver tas om hand, ökar. För att få arbeta med detta, så krävs en ansökan om tillstånd, respektive ansökan om utökning i sitt befintliga tillstånd. Investering i form av ansökan om nytt nationellt tillstånd för organisationer som svarar för den nationella luftvärdigheten måste dock göras. En sådan investering bedöms kunna ligga på i storleksordningen 50 000:- oberoende av företagets storlek, då det kan vara svårt att bedöma, då detta sker på löpande räkning enligt Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter. För redan EU-godkända luftvärdighetsorganisationer krävs en ansökan om utökning av verksamhetsområdet med en nationell del. Detta medför bedömt en investering på cirka 15–25 000:- (istället för de ovan nämnda 50 000:-).

Dessa företag kan alltså erbjuda utökad service för flygplanägarna.

Även flygklubbar och privatpersoner som idag opererar äldre luftfartyg, där man tyckt att prestandan på ultralätta flygplan varit för dålig, har nu chansen att ersätta äldre luftfartyg med den nya NLF, NLH och NLS. Det innebär då kostnader för att köpa ett nytt luftfartyg, men samtidigt kan driftkostnaderna minska när äldre luftfartyg ersätts med nyare.

5.2 Medborgare

Medborgaren kommer att påverkas, men i mindre omfattning, då regleringen gäller en liten del av den totala luftfarten i Sverige, kanske 500 luftfartyg av totalt kanske 3000. De medborgare som är aktuella, kommer att få tillgång till bättre, säkrare och mindre miljöpåverkande luftfartyg, samt ett system för luftvärdighetshantering som är effektivare och mer transparent.

Ägare och brukare av de aktuella luftfartygen föreslås få utökade befogenheter att själv utföra visst underhåll/vissa luftvärdighetsuppgifter. Detta innebär en viss ökad administration för ägare och brukare, men minskar samtidigt kraftigt arbetsbördan för myndigheten och en minskad administration totalt sett. Det innebär troligtvis att avgifterna till Transportstyrelsen kan minska för ägare och brukare. Administrationen bedöms kunna öka med upp till 25 procent för ägare och brukare till följd av de nya befogenheterna.

5.3 Staten, regioner och kommuner

Staten i form av Transportstyrelsen kommer att effektivisera hanteringen av luftvärdighetsförnyelse av vissa luftfartyg. Detta kommer sannolikt att innebära en mindre arbetsbelastning för Transportstyrelsen, då det mesta av arbetet tas om hand av ägare/brukare samt luftvärdighetsorganisationer. Genom att införa detta så medverkar staten indirekt till utveckling av mer miljöriktiga luftfartyg.

Det statliga operatörer som utför annan luftfart för statsändamål (14 kap. 6 § LL) påverkas. Underhålls- och luftvärdighetskrav för dessa operatörer förtydligas med förslaget. Hittills har underhåll och luftvärdighet främst framgått av beslut om flygsäkerhetsmässiga villkor som ställts till det statliga operatörerna.

Ingen påverkan för regioner eller kommuner vad som framkommit hittills.

5.4 Externa effekter

Om äldre luftfartyg byts ut mot denna nya kategori, kan man uppnå en bränslereducering och en utsläppsminskning med ca 50 %, även buller

minskar. Även möjlighet till alternativa drivmedel och framdrivnings-system har historiskt sett utvecklats på mindre luftfartyg först. Det ger denna kategori ökade möjligheter för utveckling. Tekniköverföring inom dessa områden möjliggörs också tydligare.

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

Alternativ 1.

Detta är det tänkta alternativet.

Enligt luftfartsförordningen ska Transportstyrelsen utfärda luftvärdighetsbevis. Föreskrifter kan inte ändras på något annat sätt än genom föreskrifter. Förändrade föreskrifter innebär snabb information i ett robust befintligt system, som de berörda känner till. Att fortsätta med samma reglering som idag, d.v.s. oförändrade föreskrifter, skulle hindra utvecklingen mot effektiva och säkra föreskrifter för luftvärdigheten, samt NLF, NLH och NLS skulle sakna närmare förutsättningar och krav för att ett luftfartyg ska anses luftvärdigt.

Alternativ 2.

Att utöka begreppet ultralätt, som har sitt ursprung i punkt 1 e och f i bilaga 1 till förordning (EU) 2018/1139, med att även innefatta den ökade vikten samt stallfart för NLF, NLH och NLS, skulle innebära svårigheter att vara tillräckligt nyanserad i föreskrifterna, gällande t.ex. underhåll. Därför anses inte alternativ två som ett gångbart alternativ. Det krav på underhåll bl.a. måste ha möjlighet att motsvara den komplexitet som t.ex. nationella lätta helikoptrar (NLH) utgör, vilket inte motsvaras av det pilot/ägarunderhåll som gäller för ultralätta flygplan. Därför förkastades detta alternativ.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

3 kap. 1, 2 och 4 §§, 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?

EU:s transportlagstiftning uppställer inte några direkta krav på den aktuella luftfarten då den enligt förordning (EU) 2018/1139 omfattas av nationell lagstiftningskompetens, se art. 2.3 a och d (se bilaga 1) och luftfartyg som undantas från EU-lagstiftningen enligt art. 2.8. Något annat EU-rättsligt

hinder (regler om fri rörlighet, konkurrens etc.) bedöms heller inte finnas för den föreslagna regleringen. Den föreslagna regleringen överensstämmer ändå med det system som finns inom EU och innebär att ett liknande system införs nationellt.

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

Ja. Föreskrifterna behöver samordnas med den föreskrift som ersätter Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:85) om certifiering av vissa luftfartyg och av konstruktions- och tillverkningsorganisationer liksom med Transportstyrelsens föreskrifter om icke-kommersiell verksamhet med viss flygplan och helikoptrar som föreslås träda ikraft den 15 december 2021. Nu aktuella föreskriftsförslag bör träda ikraft vid samma tidpunkt, men det kommer troligen inte hinnas med, så som ikraftträdande föreslås den 4 mars 2022 de aktuella föreskrifterna. Utbildning kommer att ske på Transportstyrelsens återkommande seminarier.

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?

Införandet av regleringen innebär nya förbättrade möjligheter till att få en mer likvärdig reglering av luftvärdigheten.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Införande av en ny luftfartygskategori, kommer att öka flygsäkerheten och förbättra transportmöjligheterna och öka tillgängligheten. I denna nya

kategori kommer sannolikt vara den första som utvecklas mot elektrisk och hybriddrift.

C. Sammanställning av konsekvenser

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

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	De berörda företagen får ökade möjligheter att erbjuda service.	Viss implementering krävs, men bedöms påverka lite.	15-50 tkr.	
Medborgare	De medborgare som är aktuella får möjlighet till ett bättre, mer transparent och effektivare system för luftvärdighetsförnyelse, samt en ny kategori luftfartyg som innebär ökad flygsäkerhet, användbarhet och mindre miljöpåverkan jämfört med vad som används i den kategori av lätt luftfart idag. Arbetsbördan för myndigheten bedöms minska och administrationen totalt sett. Det innebär troligtvis att avgifterna till Transportstyrelsen kan minska för ägare och brukare.	Ägare och brukare av de aktuella luftfartygen föreslås få ökade befogenheter att själv utföra visst underhåll/vissa luftvärdighetsuppgifter. Detta innebär en viss ökad administration för ägare och brukare, Administrationen bedöms kunna öka med upp till 25 procent för ägare och brukare till följd av de nya befogenheterna.		

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas	Beräknade effekter (tkr)	Kommentar	Berörd aktör
Staten m.fl.	Staten kommer minska sina kostnader i och med en effektivare hantering.	Bedömt inga.	Uppskattat är ca: 500 tkr/år.	
Externa effekter	Då flyget ofta ligger i framkant inom teknikutveckling, kan viss tekniköverföring ske till andra områden. Utvecklingen inom miljöteknik och nya drivsystem kommer medborgaren och staten till del.	Inga vad man kan se.		Om äldre luftfartyg byts ut mot denna nya kategori, kan man uppnå en bränslereducering och en utsläppsminskning med ca 50 %, även buller minskar . Även möjlighet till alternativa drivmedel och framdrivningssystem har man sett utvecklas på mindre luftfartyg först. Det ger denna kategori ökade möjligheter för.
Totalt				

D. Samråd

Samråd hålls med operatörer som utför annan luftfart för statsändamål genom externremiss.

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

Jerry Köhlström
jerry.kohlstrom@transportstyrelsen.se

David Grenabo
david.grenabo@transportstyrelsen.se

Amanda Dahlström
amanda.dahlstrom@transportstyrelsen.se