

## Konsekvensutredning av ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2008:21) om kompletterande flygarbetstidsregler

### Transportstyrelsens förslag:

I enlighet med artikel 8.2 i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012<sup>1</sup> ändras LFS 2008:21 vad avser tillämpningsområdet till att endast gälla för kommersiell verksamhet med flygplan innefattande taxiflyg med högst 19 passagerarstolar, ambulansflyg med flygplan och kommersiell enpilotverksamhet med flygplan.

### A. Allmänt

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

##### 1.1 Bakgrund

Bakgrunden är att tidigare nationella regleringar av flygarbetstidsregler för kommersiell verksamhet med flygplan ersattes av kapitel Q i Rådets förordning (EEG) nr 3922/91<sup>2</sup>, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006<sup>3</sup>, benämnd EU-OPS. I kapitlet fastställs gemensamma regler för FTL, Flight Time Limitations, dvs. tjänstgörings- och flygarbetstid samt krav på vila. Kapitel Q började tillämpas den 16 juli 2008 för all kommersiell flygverksamhet med flygplan inom EU/EES. Den senaste versionen av kapitel Q återfinns i kommissionens ändringsförordning (EG) nr 859/2008<sup>4</sup>.

Förordning (EEG) nr 3922/91 saknar dock regler för hantering av beredskapstjänst på marken, beredskapstjänst på flygplats, paus på marken, paus ombord under flygning, samt tidzonspåverkan. Anledningen till denna brist

<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> Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

<sup>4</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan

är att medlemsstaterna inte kunde enas i dessa frågor, varför de överläts till nationell reglering.

För svenska operatörer fastställdes de nationella (kompletterande) reglerna i LFS 2008:21, som senare ändrades genom LFS 2008:33. Det är den senare versionen, som utgör utgångspunkten för nu aktuellt förslag. Underlaget till LFS 2008:21 utarbetades av en arbetsgrupp från danska, norska och svenska luftfartsmyndigheterna.

Förutom de kompletterande reglerna till kapitel Q reglerades även enpilotverksamhet, ambulansflygning och besättningstransport.

## 1.2 Problemet

Genom kommissionens ändringsförordning (EU) nr 83/2014 av den 29 januari 2014 ändrades artikel 8.2 i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 vad avser tillämpningsområdet till att endast gälla för flygbolag med taxiflyg med högst 19 passagerarstolar, ambulansflyg med flygplan och kommersiell enpilotverksamhet med flygplan. Denna ändring tillämpas från 18 februari 2016. Inför denna ändring borde LFS 2008:21 ha uppdaterats med det nya tillämpningsområdet, vilket inte gjordes.

Övriga delar av kommersiella flygtransporter med flygplan började den 18 februari 2016 tillämpa FTL-reglerna i förordning (EU) nr 965/2012 i stället för kapitel Q i EU-OPS.

## 2. Vad ska uppnås?

Genom uppdatering av tillämpningsområdet och definitionerna i LFS 2008:21 kommer föreskriften att motsvara den uppdelning av användarna som förordning (EU) nr 965/2012 reglerar från den 18 februari 2016.

## 3. Vilka är lösningsalternativen?

### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs överensstämmer inte LFS 2008:21 med förordning (EU) nr 965/2012.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ till reglering är att informera den del av flygbranschen som består av taxiflyg med högst 19 passagerarstolar, ambulansflyg och kommersiell enpilotverksamhet med flygplan att fortsätta som hittills att tillämpa EU-OPS kapitel Q och LFS 2008:21.

### 3.3 Regleringsalternativ

Alternativ I till reglering vore att utarbeta helt nya föreskrifter om flygarbetstid som ersätter LFS 2008:21.

Alternativ II till reglering är att utarbeta en ändringsföreskrift till LFS 2008:21, vilket är det som kom att beslutas.

## 4. Vilka är berörda?

Verksamhet med taxiflyg med högst 19 passagerarstolar, ambulansflyg och kommersiell enpilotverksamhet med flygplan.

## 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.

Flygbolag med taxiflyg med högst 19 passagerarstolar, ambulansflyg och kommersiell enpilotverksamhet med flygplan kommer behöva uppdatera sina drifhandböcker så att de refererar till den nya föreskriften.

### 5.2 Medborgare

Påverkas inte.

### 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Påverkas inte.

### 5.4 Miljö

Påverkas inte.

### 5.5 Externa effekter

Vi bedömer att de föreslagna föreskrifterna inte medför några externa effekter.

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

Alternativ I till reglering innebär att den nya svenska föreskriften skulle avvika från motsvarande föreskrifter i Danmark och Norge. Det skulle strida mot

ett gemensamt beslut av de skandinaviska luftfartsmyndigheterna från 2007 med innebörden att de nationella tilläggsföreskrifterna till kapitel Q ska omfatta ett gemensamt framtaget textförslag som sedan översatts till respektive lands språk och inarbetats i föreskrifter i respektive land. Dessutom pågår ett arbete för reglering av flygarbetstider för flygbesättningar inom taxifygverksamhet inom EU, varför nationella regler inte ska utarbetas inom samma verksamhetsområde.

Alternativ II till reglering medför inga skiljaktigheter gentemot motsvarande föreskrifter i Danmark och Norge och strider inte mot reglering av EU.

Det regleringsalternativ som har bedömts mest lämpligt är alternativ II, dvs. att en ändringsföreskrift till de nu gällande föreskrifterna LFS 2008:21 tas fram. Det är bara mindre ändringar som behöver göras för att föreskrifterna ska kunna fortsätta tillämpas. Det är enklare och mer tidseffektivt att enbart ändra de nu gällande föreskrifterna i stället för att ta fram helt nya föreskrifter. Genom ändringen av de nationella föreskrifterna för flygarbetstid får föreskrifterna ett formellt riktigt tillämpningsområde.

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

5 kap. 7 §, 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) och 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?**

Föreskriftsförslaget medför att föreskriften följer den EU-rättsliga regleringen.

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

Ikraftträdandet bör föregå kommande EASA standardiseringsbesök i november 2023.

Information krävs för att tydliggöra att de som berörs av föreskrifterna ska tillämpa LFS 2008:21 tillsammans med de ändringar som följer av LFS 2008:33 och den nya ändringsföreskriften.

## **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 medför ingen skillnad jämfört med nuvarande reglering eftersom de berörda operatörerna redan tillämpar de avsedda reglerna.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Förslaget medför ingen skillnad jämfört med nuvarande reglering eftersom de berörda operatörerna redan tillämpar de avsedda reglerna.

## **C. Företag**

Taxiflygbolag med flygplan som har högst 19 passagerarstolar, ambulansflyg med flygplan och kommersiell enpilotverksamhet med flygplan.

### **12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?**

Nio företag berörs av föreskriftsförslaget, varav sju företag är verksamma i taxiflygbranschen och två företag bedriver ambulansflyg med flygplan. Samtliga företag har mindre än 100 anställda.

### **13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?**

Tidsåtgången som föreslagna regleringen bedöms medföra för företagen beräknas uppgå till högst en timme. Regleringen bedöms inte medföra någon påverkan på företagens administrativa kostnader utöver detta.

**14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?**

Inga andra kostnader eller verksamhetsförändringar bedöms bli aktuella.

**15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?**

Ingen påverkan på konkurrensförhållandena bedöms bli aktuell.

**16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?**

Ingen påverkan i andra avseenden bedöms bli aktuell.

**17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?**

De berörda företagen har stor vana att hantera föreskrifter i sin verksamhet.

**D. Sammanställning av konsekvenser**

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	-	1 timme för uppdatering av företagens drifhandböcker
Medborgare	-	-	-	
Staten m.fl.	-	-	-	
<b>Externa effekter</b>	-	-	-	
<b>Totalt</b>	-	-	-	

## **E. Samråd**

Samråd ska ske med Arbetsmiljöverket i samband med den externa remissen.

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

Christer Ullvetter  
010-495 36 64  
[christer.ullvetter@transportstyrelsen.se](mailto:christer.ullvetter@transportstyrelsen.se)

Jörgen Weden  
010-495 33 85  
[jorgen.weden@transportstyrelsen.se](mailto:jorgen.weden@transportstyrelsen.se)

Externremiss