

## **Konsekvensutredning av förslag till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:95) om flygvädertjänst (MET)**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen föreslår att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:95) om flygvädertjänst ändras, i första hand i syfte att möjliggöra uppföljning av flygplatsprognos (TAF)<sup>1</sup> utifrån flygväderrapporter helt baserade på automatiska observationer (AUTOMETAR) vid avsaknad av flygtrafikledningstjänst<sup>2</sup> eller när befintlig flygtrafikledningstjänst är stängd och inga väderobservatörer finns på plats.

Vi föreslår även några andra ändringar, till exempel rörande ansvaret för underhåll av den utrustning som används för väderobservationstjänst samt några förtydliganden, korrigeringar och ensningar av uttryck. Alla förslag framgår av bilagan.

### **A. Allmänt**

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

##### **1.1 Onödiga kostnader och onödig miljöpåverkan**

Antalet flygplatser med flygväderprognos (TAF) nattetid är väldigt få i Sverige idag, vilket gör att flygoperatörer ofta tvingas planera sin flygning med alternativa landningsflygplatser långt från destinationen. Detta leder till både onödiga kostnader och onödig miljöpåverkan, och kan i vissa fall innebära att en flygning inte ens kan genomföras. Dessutom har det samhällsnyttiga flyget (ambulans, polis och räddningstjänst) uttryckt önskemål om att få dygnet runt-tillgång (alltså även när flygtrafikledningstjänsten är stängd vilket innebär att inga väderobservatörer finns på plats) till TAF för fler flygplatser, inklusive beredskapsflygplatser.

---

<sup>1</sup> *TAF*: (Terminal Aerodrome Forecast, flygplatsprognos) en kortfattad redogörelse för de förväntade flygväderförhållandena på en flygplats under en angiven tidsperiod.

<sup>2</sup> *flygtrafikledningstjänst*: (Air Traffic Services, ATS) olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst).

### *Bakgrund*

Flygväderrapport (METAR)<sup>3</sup> utfärdas för en flygplats två gånger per timme, tio i respektive tjugo över varje hel timme. När flygtrafikledningstjänsten stänger sätts det automatiska väderobservationsystemet i auto-mode, vilket innebär att systemet skickar AUTOMETAR, det vill säga METAR helt baserade på automatiska observationer och utan manuell (mänsklig) kontroll av väderinformationen.

TAF följs idag upp med hjälp av manuella flygväderobservationer när flygplatsens väderobservatörer är på plats, det vill säga när flygtrafikledningstjänsten är öppen. När flygtrafikledningstjänsten stänger kan TAF i dagsläget följas upp med AUTOMETAR i upp till tre timmar efter stängning. Om man ska fortsätta följa upp TAF när dessa tre timmar har passerat, krävs METAR baserade på manuella flygväderobservationer. Det betyder högre kostnader, eftersom en flygväderobservatör då måste finnas på plats för att utfärda METAR. Av den anledningen finns det idag ingen flygplats som erbjuder TAF efter att flygtrafiklednings tjänsten har stängt för dagen. Avsaknaden av TAF utanför flygtrafikledningstjänstens öppethållning kan medföra onödiga kostnader för flygoperatörer, onödig miljöpåverkan och begränsad tillgång till flygplatser för det samhällsnyttiga flyget.

#### 1.2 Ansvar för placering och underhåll av utrustning

Enligt de nu gällande föreskrifterna ligger ansvaret för placering och underhåll av väderobservationsutrustningen på den som driver flygplatsen. Men enligt förordning (EU) 2017/373<sup>4</sup> är det leverantören av flygvädertjänst som ansvarar för detta underhåll.

#### 1.3 Otydligheter

Det finns en del otydliga passager och uttryck i föreskrifterna som kan förbättras.

---

<sup>3</sup> *METAR*: (Meteorological Report) regelbunden flygväderrapport för luftfarten (i kodform) för spridning utanför ursprungsflygplatsen.

<sup>4</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011.

## **2. Vad ska uppnås?**

### **2.1 Förbättringar för flygoperatörer och minskad miljöpåverkan**

Transportstyrelsen vill möjliggöra en säkrare, miljövänligare och mer kostnadseffektiv flygplanering för flygoperatörerna, och samtidigt öka tillgängligheten till flygplatser.

### **2.2 Korrigering av bestämmelse om underhållsansvar**

I fråga om ansvaret för placering och underhåll av väderobservationsutrustningen, måste föreskrifterna på ett korrekt sätt komplettera förordning (EU) 2017/373.

### **2.3 Förtydliganden**

Föreskrifterna ska vara så tydliga som möjligt, och användningen av termer och andra uttryck ska vara konsekvent.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om ingenting görs bibehålls de nuvarande reglerna för uppföljning av TAF. Det innebär att vi inte drar fördel av teknik som möjliggör dels ett kostnadseffektivt tillhandahållande av flygvädertjänst till flygoperatörer inklusive det samhällsnyttiga flyget, dels en minskad miljöpåverkan.

Om vi inte ändrar kraven som rör ansvaret för underhåll av väderobservationsutrustningen, så kommer föreskrifterna inte heller i fortsättningen att överensstämma med förordning (EU) 2017/373.

Om vi låter bli att förtydliga föreskrifterna, kommer oklarheter och inkonsekvenser att finnas kvar.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Området är redan reglerat. Den viktigaste föreslagna förändringen innebär en lättnad, eftersom tretimmarsbegränsningen för uppföljning av TAF utifrån AUTOMETAR tas bort.

### **3.3 Regleringsalternativ**

#### *Regleringsalternativ 1*

Att låta de nuvarande reglerna kvarstå, utan ändring av kravet på manuell väderobservation för uppföljning av TAF.

### *Regleringsalternativ 2*

Att tillåta uppföljning av TAF utifrån AUTOMETAR oavsett om flygplatsernas flygtrafikledningstjänst är öppen eller inte.

Ansvar för underhåll av väderobservationsutrustningen flyttas för att uppnå överensstämmelse med, och på ett korrekt sätt komplettera, förordning (EU) 2017/373.

Föreskrifterna justeras för att bli så tydliga som möjligt samt att användningen av termer och andra uttryck ska bli konsekventa.

### *Regleringsalternativ 3*

Att tillåta uppföljning av TAF utifrån AUTOMETAR endast när flygplatsens flygtrafikledningstjänst är stängd, men utan den nuvarande tidsbegränsningen på upp till tre timmar efter stängning.

Ansvar för underhåll av väderobservationsutrustningen flyttas för att uppnå överensstämmelse med, och på ett korrekt sätt komplettera, förordning (EU) 2017/373.

Föreskrifterna justeras för att bli så tydliga som möjligt samt att användningen av termer och andra uttryck ska bli konsekventa.

### *Transportstyrelsens förslag*

Transportstyrelsen föreslår regleringsalternativ 3. Vår bedömning är att det är möjligt att ta bort tidsbegränsningen, eftersom den tekniska utvecklingen av den utrustning som används för väderobservationstjänst nu har nått så långt att det finns förutsättningar för att låta AUTOMETAR ligga till grund för uppföljning av TAF. Detta görs sedan länge i många andra länder, bland annat i Finland, där man använder sig av AUTOMETAR dygnet runt.

## **4. Vilka är berörda?**

**Flygoperatörer** i form av det samhällsnyttiga och kommersiella flyget samt allmänflyget, är de som får störst nytta om TAF utfärdas dygnet runt för fler flygplatser. Därför är det också dessa aktörer som i huvudsak kommer att påverkas.

Det utnämnda **flygväderkontoret**<sup>5</sup> beräknas få något fler arbetsuppgifter och en något ökad arbetsbelastning i och med att det kan behövas uppföljning av TAF för fler flygplatser samt uppföljning av TAF under större del av dygnet för vissa flygplatser jämfört med idag. I nuläget är Sveriges

---

<sup>5</sup> *flygplatsens flygväderkontor*: ett kontor som ansvarar för att tillhandahålla flygvädertjänster för flygplatsen.

meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) utnämnda att med ensamrätt bedriva tjänst som flygväderkontor i svenskt luftrum.

**Flygplatser** kan komma att påverkas om de inte tidigare haft TAF men, i och med denna regelförändring, nu ges möjlighet att ha TAF, om de vill erbjuda TAF under längre period samt om de behöver utöka eller uppdatera sin meteorologiska utrustning. Dessutom kan regeländringen medföra en förändrad trafikbild på vissa flygplatser.

**Flygväderstationer**<sup>6</sup> kan komma att få fler uppdrag om flygplatser som inte tidigare haft TAF och inte är certifierade som flygväderstationer väljer att anlita certifierade flygväderstationer för att få möjlighet att ha TAF utan att själva behöva ta upp certifikat som flygväderstation.

Vi på **Transportstyrelsen** kommer också att påverkas, eftersom flygplatser som utökar eller uppdaterar sin utrustning de närmaste åren kommer att medföra ändringsanmälningar till oss.

## 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.

Flygoperatörerna får tillgång till fler TAF:ar vilket underlättar planering av flygningar. Bränslekostnaderna väntas minska i och med att den föreslagna regelförändringen väntas medföra att alternativa flygplatser i många fall kommer vara närmare destinationen.

Vissa flygplatser väntas få ökade kostnader då de kan behöva utöka eller uppdatera sin meteorologiska utrustning.

I fråga om ansvaret för underhåll av väderobservationsutrustningen kompletterar föreslagen ändring förordning (EU) 2017/373. Eftersom leverantörerna av väderobservationstjänst ändå haft detta krav på sig genom (EU) 2017/373 bör inte denna ändring medföra några konsekvenser.

---

<sup>6</sup> *Flygväderstation*: en station som gör observationer och tillhandahåller flygväderrapporter för användning i flygtrafiken.

## 5.2 Medborgare

Förslaget väntas få positiva konsekvenser för medborgarna, eftersom det samhällsnyttiga flyget antas få tillgång till fler flygplatser.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Förslaget väntas få positiva konsekvenser för stat, regioner och kommuner i och med att det samhällsnyttiga flyget får tillgång till fler flygplatser med TAF.

SMHI väntas under vissa perioder få högre arbetsbelastning när TAF ska följas upp på fler flygplatser eller under längre perioder.

Transportstyrelsen väntas få ökad arbetsbelastning, eftersom flygplatser som utökar eller uppdaterar sin utrustning de närmaste åren kommer att lämna in ändringsanmälningar till oss.

## 5.4 Miljö

Om destinationsflygplatsen är en flygplats utan TAF, måste flygoperatörer idag tanka så mycket bränsle att de vid behov kan flyga vidare till en alternativ flygplats med TAF. Denna alternativa flygplats ligger ofta långt ifrån destinationsflygplatsen, varför de miljömässiga konsekvenserna idag kan vara betydande.

Transportstyrelsens förslag leder troligen till att fler flygplatser kommer att ha TAF. I så fall kommer det att finnas fler alternativa flygplatser närmare destinationsflygplatsen. Vi bedömer därför att en av de viktigaste konsekvenserna av vårt förslag är positiv miljöpåverkan.

## 5.5 Externa effekter

Transportstyrelsen bedömer inte att den föreslagna regelförändringen får några betydande externa effekter.

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

Området är redan idag reglerat i förordning (EU) 2017/373 och i de aktuella föreskrifterna. Därför har vi inte övervägt alternativ som inte innebär reglering. EU-förordningen hänvisar i flera fall till beslut av nationell myndighet, vilket Transportstyrelsen har valt att omhänderta via de aktuella föreskrifterna. Utöver regleringsalternativ 3 (se ovan), har vi övervägt två andra regleringsalternativ:

1. Att låta de nuvarande reglerna kvarstå, utan ändring av kravet på manuell METAR för uppföljning av TAF när tre timmar har passerat efter att flygtrafikledningstjänsten stängt.

2. Att tillåta uppföljning av TAF utifrån AUTOMETAR oavsett om flygplatsernas flygtrafikledningstjänst är öppen eller inte.

Från Transportstyrelsens sida anser vi att uppföljning med manuell METAR höjer kvaliteten på väderobservationerna, minskar arbetsbelastningen för flygväderkontoret (i nuläget SMHI) och är kostnadseffektiv. Därför förespråkar vi i första hand det alternativ vi har föreslagit: att tillåta uppföljning av TAF med hjälp av AUTOMETAR endast när flygtrafikledningstjänsten är stängd.

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

Transportstyrelsens bemyndigande att föreskriva på detta område finns i 6 kap. 7 och 10 §§ luftfartsförordningen (2010:770).

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

Den föreslagna regleringen är förenlig med förordning (EU) 2017/373 och ICAO Annex 3.

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

Nej, någon särskild tidpunkt behövs inte då denna ändring inte görs på grund av någon regeländring eller av annan anledning har något datum att förhålla sig till. Vi ser heller inget behov av speciella informationsinsatser i samband med denna regeländring.

## **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?**

Transportstyrelsen bedömer att regelförslaget kan öka tillgången till vissa samhällsfunktioner, t.ex. akuta sjukvårdstransporter. Detta blir särskilt påtagligt på flygplatser där flygtrafikledningstjänsten idag har begränsad öppethållning – huvudsakligen regionala flygplatser belägna utanför de tre storstadsområdena.

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

Transportstyrelsen bedömer att hänsynsmålet påverkas positivt.

När fler flygplatser blir tillgängliga större del av dygnet, ökar tillgängligheten för den samhällsnyttiga luftfarten (t.ex. ambulansflyg) vilket i sin tur kan komma medborgarna till nytta.

Ett mer finmaskigt nät av flygplatser med TAF gör att flygoperatörerna i allmänhet kan planera flygningar effektivare och mer flexibelt, vilket minskar behovet av att ta med reservbränsle och även kan leda till kortare flygtider. Den sammanlagda effekten av detta är en lägre bränsleförbrukning och därmed också en minskad negativ miljöpåverkan.

Att tillåta att AUTOMETAR får utgöra grund för uppföljning av TAF skulle kunna innebära att uppföljningen sker utifrån ett sämre underlag, vilket i så fall skulle kunna påverka prognosnoggrannheten och därmed också flygsäkerheten negativt. Transportstyrelsen bedömer dock att den tekniska utveckling som skett på området har kommit så pass långt så att fördelarna med att tillåta att AUTOMETAR får utgöra grund för uppföljning av TAF överväger nackdelarna. Vidare skulle fler flygplatser som har TAF ge piloter och flygoperatörer en bättre helhetsbild av rådande och kommande vädersituation, något som skulle bidra till en ökad flygsäkerhet för de berörda verksamheterna.

### **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för 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		
<b>Företag</b>	Effektivare planering och genomförande av flygningar som en följd av kortare avstånd till alternativflygplatser med gällande TAF. Detta medför både ekonomiska och miljömässiga vinster	Högre arbetsbelastning för SMHI då efterfrågan av TAF väntas öka.  Ökade kostnader för vissa flygplatser för att kunna dra nytta av lättnaderna.		
<b>Medborgare</b>	Högre tillgänglighet till samhällstjänster som är beroende av tillgång på flygplatser med TAF, t.ex. transporter med ambulansflyg.			
<b>Staten m.fl.</b>	Möjliggörande av betydligt mer kostnadseffektiv leverans av flygvärdertjänst.	Om önskemål om TAF från flygplatserna ökar i väldigt stor omfattning kommer både arbetsbelastning och kostnad för SMHI att öka.		
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>				

## **E. Samråd**

Transportstyrelsen får enligt 6 kap. 10 § luftfartsförordningen meddela föreskrifterna efter att ha hört Försvarmakten och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.

Vi har, under utformningen av det uppdaterade regelförslaget, haft kontakt med SMHI, som är utnämnda att med ensamrätt bedriva tjänst som flygväderkontor i svenskt luftrum. SMHI har påtalat det samhällsnyttiga flygets behov av tillgång till fler flygplatser med TAF dygnet runt.

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

Jonas Kostmann  
[jonas.kostmann@transportstyrelsen.se](mailto:jonas.kostmann@transportstyrelsen.se)

Remiss