

Konsekvensutredning av införandet av bestämmelser om FIS¹-personal, FIS-elever och utbildning av dessa, samt kompletterande bestämmelser för AFIS²-personal och AFIS-elever.

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att följande föreskrifter och allmänna råd ändras för att skapa förutsättningar för att personal som inte har behörigheter som flygledare ska kunna tillhandahålla flyginformationstjänst i okontrollerad luft på sträcka:

- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:77) om behörighetsbevis för AFIS-personal och AFIS-elev
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:78) om utbildning av viss personal för flygtrafikledningstjänst
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:12) om certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis

Transportstyrelsen föreslår även att krav ska införas i TSFS 2016:77 och TSFS 2016:78 gällande innehåll i utbildningsplaner och innehåll i program för kompetenssäkring för FIS-personal och FIS-elever.

Viss samordning av text och definitioner i föreskrifterna för läsbarheten.

¹ FIS: (Flight Information Service) verksamhet med uppgift att lämna information och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet

² kompletterande bestämmelser för AFIS-personal och AFIS-elever.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Utbildning och kompetens för flygledare (ATCO) krävs genom internationell reglering både inom Icao i form av Annex 1 Personnel Licensing och i EU-förordning (EU) 2015/340. Däremot finns ingen reglering internationellt för utbildning och kompetens för andra personal-kategorier inom flygtrafikledning (ATS). Sverige har sedan tidigare infört nationell reglering gällande utbildning och kompetens för personal och elever som ska utföra flyginformationstjänst för luftfart vid flygplatser (AFIS).

Flygtrafikledningstjänst (ATS) bedrivs i hela Sveriges luftrum. Det är klassificeringen av luftrummet som avgör om flygtrafikledning ska utföras av flygledare eller om annan personal kan utföra tjänsten. Enkelt uttryckt så skiljer vi på kontrollerad eller okontrollerad luft i Sverige, där då kravet är att utbildade flygledare får bedriva tjänst i den kontrollerade luften. Kontrollerad luft finns över vissa flygplatser och över flygnivå 95³.

Luftrummet över vissa mindre flygplatser kan vara okontrollerad och där kan det då bedrivas flyginformationstjänst för flygplats (AFIS). Detta innebär att flygtrafikledningen här bidrar med bl.a. flyginformation till de som flyger och kontrollerar alltså inte trafiken på det sätt som en flygledare gör. Luftrummet under flygnivå 95 är också okontrollerad och här bedrivs flyginformation på sträcka (FIS).

Flyginformation på sträcka (FIS) i okontrollerad luft har hittills utövats av personal som har gällande behörigheter som flygledare. Behovet av att specifikt definiera vilken utbildning och kompetens personalen behöver har alltså inte funnits tidigare. När Luftfartsverket, som är utpekad som leverantör där flyginformationstjänst på sträcka (FIS) ska tillhandahållas, har beslutat att införa en för Sverige ny personalkategori (FIS-personal), saknas det reglering som säkerställer lämplig utbildning, kompetens samt behörighetsbevis för den nya personalkategorin (FIS-personal).

Dessutom har ett behov identifierats av att ensa och uppdatera några definitioner i de aktuella föreskrifterna då vissa av definitionerna är otydliga och inte överensstämmer med andra internationella och nationella regler.

Det finns även behov att ta bort delar som avser övergångsbestämmelser som inte längre är aktuella.

³ Flygnivå 95 motsvarar ungefär 2895 meter från marken upp i luften.

2. Vad ska uppnås?

Transportstyrelsen vill möjliggöra att andra personalkategorier än flygledare ska kunna bedriva flyginformationstjänst på sträcka. Det ska inte finnas tveksamheter i vilken utbildning, kompetens och behörighetsbevis som krävs för den nya personalkategorin FIS och för de organisationer som utbildar denna personal.

Tydligare och ensade regler i våra föreskrifter för att öka läsbarheten.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Det kommer saknas regler och förutsättningar för att möjliggöra Luftfartsverkets förändring gällande införande av en ny personalkategori som ska utöva flyginformationstjänst på sträcka. Transportstyrelsen kommer ha svårt att godkänna att en sådan förändring genomförs då det inte finns tydlig kravställning på vilka kunskaper personalen behöver ha för att säkerställa flygsäkerheten. Utbildningsorganisationer kommer inte kunna erbjuda utbildning för flyginformationstjänst för sträcka.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen anser att det saknas alternativ som inte innebär reglering.

Internationell och nationell reglering för utbildning och kompetens för FIS-personal och FIS-elever saknas idag helt. Eftersom flyginformationstjänst på sträcka liknar flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) som vi idag har nationellt reglerat behöver tjänsterna hanteras på ett liknande sätt.

3.3 Regleringsalternativ

Förslaget innebär att regler för utbildning, kompetens och behörighetsbevis för FIS-personal och FIS-elever fastställs och att utbildningsorganisationer och flygtrafikledningsleverantörer som ska utbilda kravställs för att få utbilda FIS-personal och FIS-elever.

Vidare innebär även förslaget att definitionerna i de aktuella föreskrifterna ensas med andra internationella och nationella regler och att vissa språkliga justeringar görs för att öka läsbarheten.

Därtill föreslås även att i TSFS 2013:12 ta bort en paragraf som innehåller övergångsbestämmelser inom området för kraven för språkbehörighet, vilka inte längre är aktuella.

4. Vilka är berörda?

- Utbildningsorganisationer som tillhandahåller inledande utbildning och lokal utbildning för FIS- och AFIS-personal samt FIS- och AFIS-elever.
- Organisationer som bedriver flygtrafikledningstjänst (ATS).
- FIS- och AFIS-personal samt FIS- och AFIS-elever.
- Handläggare på Transportstyrelsen.

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.

Föreskrifterna innehåller regler för utbildning och kompetens hos FIS-personal och FIS-elever. Därmed möjliggör Transportstyrelsen införandet av en ny personalkategori inom flygtrafikledningstjänsterna.

Föreskrifterna följer ett arbetssätt som redan är inarbetat hos utbildningsorganisationer och organisationer som bedriver flygtrafikledningstjänst (ATS). För att få så lite påverkan på företagets processer som möjligt, har föreskrifterna utformats för att överensstämma med de redan befintliga föreskrifterna för AFIS.

Definitionerna i föreskrifterna ensas med andra internationella och nationella regler vilket medför tydligare och enhetligare regler.

Sammantaget kommer ändringarna sannolikt att påverka dessa organisationer positivt.

Tydligare regler innebär troligen också att organisationerna inte behöver lägga lika mycket resurser på att skicka in kompletteringar.

5.2 Medborgare

För de som söker behörighetsbevis och tillstånd blir föreskrifterna tydligare och fastställer ett arbetssätt som redan är inarbetat hos utbildningsorganisationerna. Vi inför regler som påvisar vad som krävs för att program för kompetenssäkring och utbildningsplaner för FIS-personal och FIS-elever

ska godkännas. Vi tydliggör även förkunskapskrav FIS-personal så som radiotelefonbehörighet och språkbehörighet.

Sammantaget kommer ändringarna sannolikt att påverka berörd AFIS- och FIS-personal samt AFIS- och FIS-elever positivt.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Luffartsverket

Kan införa en personalkategori som kan utöva flyginformationstjänst på sträcka vilket i sin tur minskar belastningen på de flygledare som idag utöver flygkontrolltjänst även utövar flyginformationstjänst på sträcka.

Transportstyrelsen

På Transportstyrelsen godkänner vi utbildningar, utbildningsplaner, program för kompetenssäkring samt granskar och (i vissa fall) godkänner förändringar hos leverantörerna av flygtrafiktjänster. Vi granskar även förkunskapskrav och utfärdar, förlänger och förnyar behörighetsbevis för innehavare av certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis. Vi bedömer att de föreslagna ändringarna kommer att innebära att nya tillstånd och behörighetsbevis kommer att kunna utfärdas. Fler arbetsuppgifter tillfaller Transportstyrelsen då nya program för kompetenssäkring och utbildningsplaner kommer behöva granskas och godkännas, samt i form av granskning och utfärdande av behörighetsbevis.

Kommuner

Kommuner och kommunala bolag som bedriver flygtrafikledningstjänst kommer att få tydligare och mer enhetliga regler.

5.4 Miljö

Vi bedömer att miljön inte kommer att påverkas.

5.5 Externa effekter

Vi bedömer att servicenivån på flyginformationstjänsten fortsatt bibehålls samt att belastningen på de flygledare som idag utövar flyginformationstjänst minskar.

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

Transportstyrelsen anser att det bara finns ett alternativ och att konsekvenserna enbart är positiva

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

6 kap. 10 och 20 §§ luftfartsförordningen (2010:770).

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

Kompetens, utbildning och behörighetsbevis för FIS-personal och FIS-elever är oreglerad internationellt.

Föreskrifterna innehåller inte några tekniska regler varför det inte behövs göras någon anmälan enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Föreskrifterna behöver inte heller anmälas enligt tjänstedirektivet eftersom de rör tjänster och verksamheter som inte omfattas av tjänstedirektivets tillämpningsområde, icke-ekonomiska tjänster av allmänt intresse och tjänster på transportområdet.

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

Vi ser att det finns önskemål från Luftfartsverket att de ändrade föreskrifterna träder ikraft så fort som det är möjligt. Luftfartsverket har för avsikt att inleda utbildning av FIS-personal under den senare delen av 2025.

Information till branschen kommer att publiceras på externwebben.

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?

Vi ser ingen påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Vi ser ingen påverkan på hänsynsmålet.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Ges möjligheter att certifiera sig för att utbilda en ny personal-kategori (FIS-personal) inom flygtrafiklednings-tjänsterna. Möjligheter till intäkter vid försäljning av utbildning.	Initial kostnad för certifiering.		Reglering saknas idag och tas fram i detta regelprojekt.
Medborgare	Möjliggör införandet av en ny personal-kategori (FIS-personal) inom flygtrafiklednings-tjänsterna. Reglerna blir tydligare med ensade definitioner.			Reglering saknas idag och tas fram i detta regelprojekt.
Staten m.fl.	Möjliggör införandet av en ny personal-kategori (FIS-personal) inom flygtrafikledningstjänsterna vilket medför mindre belastning på flygledarkollektivet. Mer kostnads-effektivt att lägga över uppgiften för flyginformationstjänst på sträck			Reglering saknas idag och tas fram i detta regelprojekt.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	på annan personal än behöriga flygledare. Mindre operativ belastning på flygledare som idag utövar flygkontrolltjänst samtidigt som flyginformationstjänst på sträcka. Reglerna blir tydligare med ensade definitioner. Reglerna blir tydligare med ensade definitioner.			
Externa effekter	En förväntad höjning av servicenivån till luftrumsbrukarna.			
Totalt				

D. Förslagets proportionalitet

Föreslagen reglering förtydligar ett redan inarbetat arbetssätt och kommer därmed inte på sikt medföra högre kostnader eller begränsningar för de som påverkas.

E. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen genomför löpande uppföljning och utvärdering av tillståndsärenden gällande såväl utbildningsplaner och program för kompetenssäkring som behörighetsbevis då dessa skickas in till myndigheten för godkännande. Uppföljning och utvärdering sker även via Transportstyrelsens pågående tillsyn- och analysarbete.

F. Samråd

Enligt luftfartsförordningen 6 kap. 10 § ska Försvarsmakten höras innan föreskrifterna meddelas.

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

Bengt Nilsson
ANS-Inspektör
tel. 010-495 31 29,
Bengt.Nilsson@transportstyrelsen.se

Externremiss