

TRANSPORTSTYRELSENS STRATEGI FÖR SVENSK LUFTFART



© Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
luftfart@transportstyrelsen.se

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2012-1165
Månad År Mars 2013

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

FÖRORD

Luftfarten genomgår stora förändringar till följd av marknadens utveckling, implementering av nytt eller förändrat regelverk, EASA:s tillkomst och politikens inriktning på europeisk och nationell nivå inom transportområdet.

Transportstyrelsen får sitt uppdrag av regeringen och verkar på transportarenan. Branschen har genom olika branschorganisationer sin roll, liksom internationella organisationer

och inte minst våra uppdragsgivare. Vi är alla en del av ett större sammanhang.

Transportstyrelsen gör dagligen många bra insatser. Samtidigt kan alltid förmågan att möta kommande utmaningar förbättras genom att säkerställa rätt kompetens på rätt plats i en omvärld i ständig förändring.



INNEHÅLL

INLEDNING	6
UTVECKLINGEN DET SENASTE DECENNIET.....	8
UTMANINGAR	17
SÄRSKILDA ÖVERVÄGANDEN INFÖR FORMULERINGEN AV STRATEGIN	18
STRATEGI OCH ÅTGÄRDER.....	19

INLEDNING

Strategin syftar till att skapa beredskap för att möta olika möjliga framtidsscenarioer och att tydliggöra förutsättningarna för att nå de transportpolitiska målen.

Transportpolitikens mål är att säkerställa samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att underlätta avvägningarna inom ramen för det övergripande målet har riksdag och regering formulerat två jämbördiga delmål; ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Vissa transportpolitiska mål har preciserats. Detta gäller för hänsynsmålen Säkerhet och Miljö och hälsa;

- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan" nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. För luftfartens del är målsättningen att till 2050, nå en 40-procentig användning av hållbara bränslen med lågt kolinnehåll.
- Flygtransportsektorn ska bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där flygtransportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Transportstyrelsens verksamhet ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem¹. I de strategiska dokument som har tagits fram inom Transportstyrelsen anges att myndighetens arbete i internationella fora ska vara väletablerat och bidra till ett högt genomslag för svenska ståndpunkter. Målet är också att Transportstyrelsen ständigt utvärderar den effekt som myndighetens verksamhet har på transportsystemet och möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen. Dessutom ska

- verksamheten stimulera en dynamisk transportmarknad och väl fungerande konkurrens
- Transportstyrelsen ha en gemensam trafikslagsövergripande internationell strategi
- arbetet kännetecknas av helhetsyn genom en avvägning mellan samtliga transportpolitiska mål
- trafikslagsövergripande synergieffekter tillvaratas inom myndigheten
- verksamheten effektiviseras med hjälp av e-förvaltning
- regelverket ständigt förenklas så att reglerna är ändamålsenliga, begripliga och aktuella och inte utgör hinder för teknisk utveckling
- verksamheten bedrivs kostnadseffektivt med optimal fördelning av resurser inom myndigheten för att nå största möjliga effekt och prioritering av arbetsinsatser för största möjliga samhällsekonomiska nytta.

Luftfarten har de senaste 15 åren genomgått stora förändringar. Skapandet av en gemensam europeisk luftfartsmarknad innebar att en tidigare hårt reglerad marknad liberaliserades. Marknaden öppnades för internationell konkurrens och för nya aktörer med nya affärsidéer. S.k. "Open Skies"-avtal mellan länder har också inneburit liberaliseringar. Sedan förändringarna påbörjades 1993 har många aktörer tillkommit (25% ökning av antalet flygbolag de första fem åren) och mängder med nya destinationer i Europa har öppnats (över 200 nya linjer öppnades de första fem åren sedan avregleringarna). Dessutom har nya typer av flygbolag och affärsmodeller inneburit att det s.k. lågprisflyget vuxit kraftigt och tvingat de mer traditionella fullservicebolagen att svara på utmaningarna. Flera europeiska statliga bolag har försvunnit, och vi har sett många europeiska allianser och samgåenden det senaste decenniet.

Samtidigt verkar flyget inom ett komplext internationellt ramverk där EASA:s inflytande ökat kraftigt, och regelverken harmoniseras inom EU.

¹ 1 § förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

LUFTFARTSMARKNADEN I SVERIGE

Reguljär flygtrafik bedrivs idag på 40 flygplatser. Sverige har 10 s.k. nationella flygplatser för vilka staten har huvudansvaret, och resterande drivs av kommunala eller privata intressen.

2011 avreste 18,5 miljoner passagerare från svenska flygplatser.

2011 uppgick antalet IFR-rörelser till 706 000 för in- och utrikesflygningar i svenskt luftrum.

2011 fraktades 175 000 ton frakt och post från svenska flygplatser.

Det finns möjlighet att regelbundet nå 137 flygplatser i 45 länder från svenska flygplatser.

Den svenska luftfartsnäringen beräknas direkt sysselsätta 44 000 personer och bidra med 26 mdr kr till svensk BNP.

I Sverige finns 11 registrerade flygbolag med s.k. stor operativ licens, d.v.s. de verkar med större flygplan som tar 20 passagerare eller fler.



UTVECKLINGEN DET SENASTE DECENNIET

Nedan beskrivs utvecklingen av marknaden med hänsyn till de transportpolitiska mål som Transportstyrelsen har att förhålla sig till och arbeta utifrån.

UTVECKLINGEN UTIFRÅN HÄNSYNSMÅLET TILLGÄNGLIGHET

Utvecklingen inom ramen för funktionsmålet Tillgänglighet kan beskrivas genom de marknadstrender som kan identifieras för den senaste 10-årsperioden.

Tillgängligheten/åtkomligheten försämras

Möjligheten att förflytta sig med flyg såväl inom Sverige som inom Europa har försämrats kraftigt sedan början av 2000-talet, vilket visas av en sammanställning av vistelsetider som har beräknats för alla svenska flygplatser med linjetrafik.

Med utgångspunkt från tidtabellsuppgifter för en utvald dag har det för de undersökta flygplatserna beräknats hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Vistelsetider har beräknats från det att flygplanet landat på ankomstflygplatsen tills det att sista flygplanet avgår. Kriteriet är att man ska vara tillbaka på hemmaflygplatsen senast kl 24 samma dag och endast vistelsetider på minst 4 timmar har tagits med av rimlighetsskäl.

Beräkningarna har gjorts för både flygplatsernas åtkomlighet och tillgänglighet. Mer konkret innebär det att en person som reser med första flygningen från t.ex. Örnsköldsvik flygplats i avsikt att besöka London och återvända med sista flygningen hem kunde vistas totalt 6 timmar i London 2011. Däremot, om man från London ville göra en förrättning över dagen i Örnsköldsvik så var detta inte möjligt. Det förra benämns Örnsköldsviks *åtkomlighet* till London och det senare Örnsköldsviks *tillgänglighet* från London.

I nedanstående tabell visas hur vistelsetiderna utvecklats för flygresor såväl inom Sverige som till och från de viktigaste europeiska destinationerna. Redovisade vistelsetider anger medelvärden för samtliga trafikflygplatser i Sverige och bygger på ett urval av cirka 30 europeiska destinationer. Möjligheten att ta sig ut i Europa har förbättrats för Stockholm, Göteborg, Halmstad, Luleå och Nyköping medan övriga regioner har fått försämringar. Möjligheten att ta sig från europeiska städer till svenska regioner har förbättrats för 12 regioner.

GENOMSnittlig VISTELSETID, TIMMAR

	2000	2005	2011	Förändring, % 2000/2011
INRIKES				
Åtkomlighet	5,7	4,1	2,8	-50,9
Tillgänglighet	5,7	4,2	2,8	-50,9
EUROPA				
Åtkomlighet	4,6	3,5	2,7	-41,3
Tillgänglighet	3,1	2,3	1,9	-38,6

Ökat antal utrikespassagerare

Antalet passagerare uppgick till drygt 30 miljoner under 2011 vilket utgör cirka 5,5 miljoner fler passagerare jämfört med år 2000. Det motsvarar en årlig genomsnittlig tillväxt med knappa 2 procent. Utvecklingen har emellertid inte varit jämn utan varierat mellan åren och följer ganska väl den svenska konjunkturutvecklingen. Den svenska bruttonationalprodukten har ökat med i genomsnitt cirka 2 procent per år, vilket innebär att förhållandet mellan passagerarutvecklingen utrikes och BNP varit i det närmaste 1 till 1.

Det är utrikestrafiken som svarat för tillväxten, inrikestrafiken har stagnerat och t.o.m. minskat de senaste tio åren. Antalet utrikespassagerare var under 2011 cirka 6,5 miljoner fler än under 2000. Antalet inrikespassagerare minskade under motsvarande period med 1 miljon passagerare.

Efterfrågan på lufttransporter bedöms fortsatt att vara hög och Transportstyrelsens trafikprognos pekar på en genomsnittlig årlig ökning av antalet passagerare med cirka 2,7 procent fram till 2017. Under perioden bedöms utrikestrafiken stå för ökningen, medan inrikestrafiken i princip är oförändrad.

Ökat antal överflygningar

Det luftrum som kontrolleras av Sverige är betydande jämfört med många andra länder i Europa. En stor del av trafiken över Sverige går diagonalt upp över Östersjön (flera flygvägar passerar Gotland) men det finns också en del trafik på tvären lite längre norrut (trafiken mellan Asien och England). Trenden på senare år har varit en ökande trafik genererad av Baltstaterna och att flygningar genom Ryssland sker i högre grad än tidigare.

Det har varit en mycket kraftig utveckling av de rena överflygningarna de senaste 10 åren. I absoluta tal innebär det närmare 110 000 fler överflygningar 2011 än under 2000. Dock har överflygningarna minskat något de senaste åren efter en toppnotering 2008.

Minskat antal rörelser på svenska flygplatser

Sverige tillhör de länder som har flest flygplatser med reguljär linjetrafik i Europa. Med 40 flygplatser med reguljärtrafik ligger Sverige i nivå med Norge, Tyskland och Italien. Frankrike har absolut flest (över 400) och Storbritannien kommer därefter med drygt 60 sådana flygplatser. Dessa länder utgör en tydlig gruppering jämfört med andra länder i Europa där få har fler än 15 flygplatser.

Antalet flygrörelser på de svenska trafikflygplatserna var drygt 22 procent färre under 2011 jämfört med 2000 och uppgick till cirka 770 000. 24 av de 40 flygplatser där det bedrevs linje- och/eller chartertrafik hade färre passagerare under 2011 jämfört med år 2000. Dessutom har linje- och chartertrafiken helt upphört på ytterligare 8 flygplatser. Tillväxten för passagerarmängden förklaras framför allt av att flygningar genomförs med större luftfartyg.

Svenska flygbolag tappar i konkurrenskraft

Det är värt att notera att svenska flygbolag tappar marknadsandelar både vad gäller inrikes- och utrikestrafik. Störst är nedgången på utrikestrafiken som dessutom är den del av luftfarten som ökar. Svenska flygbolags konkurrenskraft har således försämrats jämfört med flygbolag i andra länder.

SVENSKA FLYGBOLAGS ANDEL AV ANTALET PASSAGERARE RESPEKTIVE ÅR

År	INRIKES	UTRIKES
2005	100%	40%
2008	92%	33%
2011	82%	28%

Lågkonjunkturen och finanskrisen har försvårat för flygbolag att erhålla finansiering. Det globala kreditssystemet är hårt ansett och det påverkar möjligheterna för flygbolagen att säkerställa tillräckligt kreditutrymme för verksamheten. Sedan 2005 har tio svenska flygbolag² med en s.k. stor operativ licens försatts i konkurs p.g.a. dålig ekonomisk utveckling. Den trafik som upphör då svenska flygbolag försvinner från marknaden har i flera fall visat sig upptas av utländska flygbolag som inte sällan är större aktörer på marknaden. Det talar för att flygverksamhet i hög grad förutsätter stordriftsfördelar för att få en positiv ekonomisk utveckling.

² 2012 hade 11 flygbolag s.k. stor operativ licens, dvs. flygbolagen opererade med luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa var 10 ton eller mer och/eller hade 20 säten eller fler.

Minskad lönsamhet präglar branschen

Luftfartsmarknaden präglas av dålig lönsamhet och små marginaler. Flera flygoperatörer på den svenska marknaden har gått i konkurs och de som är kvar har svårt att redovisa positiva resultat.

På marknaden för flygtrafiktjänster som konkurrensutsattes under 2010 redovisar både den dominerande aktören samt den nya aktören svaga resultat.

Swedavia äger och ansvarar för de statliga flygplatserna i Sverige. Swedavias flygplatser redovisade en vinstmarginal på cirka 15 procent år 2011. Den största privatägda flygplatsen, Stockholm Skavsta Airport, har i flera år redovisat negativa resultat. Flera av de kommunalt ägda flygplatserna tar emot finansiellt stöd från ägarna och utan det tillskottet skulle flera av flygplatserna uppvisa negativa resultat. Därutöver uppbär ett antal flygplatser ett statligt driftunderskottsbidrag från Trafikverket.

Minskad återväxt på certifikatområdet

Antalet gällande flygcertifikat i certifikatregistret minskar totalt sett. När det gäller certifikat som används för privat ändamål kan en ökning av antalet certifikat för ultralätt flyg konstateras medan privatflygcertifikaten och segelflygcertifikaten fortsätter minska. Helikoptercertifikaten visar en liten ökning både för privat och kommersiellt bruk. För att få en mer rättvisande bild över trenderna på certifikatområdet kan man använda sig av statistiken för flygprov i stället för antalet certifikat, detta eftersom några certifikattyper har slagits samman till ett enda certifikat under den gångna 10-årsperioden.

Antal luftfartyg i luftfartygsregistret varierar

Idag finns drygt 3 000 luftfartyg registrerade varav 94 % utgörs av luftfartyg med en maximal startmassa (MTOM) av mindre än 5 700 kg. Mindre än 6 % av luftfartygen i luftfartygsregistret utgörs av den tunga kommersiella luftfarten. Se tabell nedan.

För flygplan, varmluftballonger och segelflyg ses generellt en nedåtgående trend vad gäller antal registrerade luftfartyg i luftfartygsregistret för den senaste 10-årsperioden³. För helikopter, motorsegelflygplan och ultralätta flygplan är trenden för samma period den motsatta. Ett undantag från den nedåtgående trenden när det gäller flygplan är vikt-kategorin 10 001 – 30 000 kg MTOM där det är svårt att tala om en egentlig trend, det fluktuerar snarare.

Den främsta anledningen till avregistrering av flygplan, sammanlagt 77 procent, är export. Omkring 82 procent av de exporterade flygplanen tillhör vikt-kategorin ≤2 000 kg, 10 procent 2 001 – 10 000 kg, 5 procent 10 000 – 30 000 och 4 procent >30 000 kg. Ju tyngre flygplan desto vanligare att export är orsaken till avregistrering. I den lättaste kategorin är det 63 procent som avregistrerats p.g.a. export mellan 2000 och 2012⁴. I den tyngsta kategorin är motsvarande andel 96 procent.

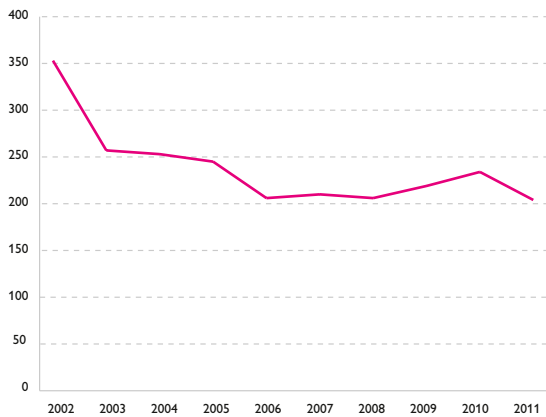
En annan orsak till avregistrering av flygplan under den studerade tidsperioden är att myndigheten haft möjlighet att enligt då gällande luftfartslag på eget initiativ avregistrera luftfartyg som inte hade varit luftvärdiga under de senaste tre åren. 300 sådana luftfartyg avregistrerades 2007. Antalet ny- och avregistreringar kan även ha påverkats av att en registerhållningsavgift tas ut årligen sedan 2007.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antal nyregistreringar	141	149	142	166	123	139	98	134
Antal avregistreringar	135	146	426	109	114	148	159	149
	+6	+3	-284	+57	+9	0	-61	-15

³ 2000-01-01–2012-05-16

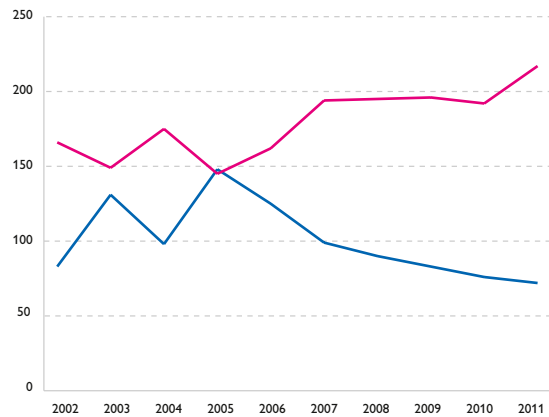
⁴ Mätning har skett fram till och med den 16 maj 2012.

CERTIFIKATPROV PPLA PRIVATFLYG FLYGPLAN



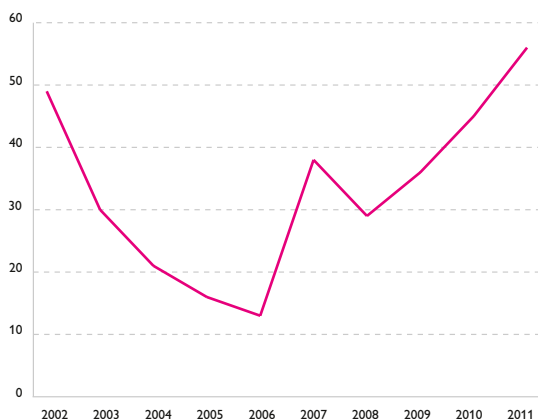
Sett över hela tidsperioden har vi en negativ trend för flygprov av flygplan för privat ändamål. Från 2006 och framåt har den negativa utvecklingen avstannat. Antalet prov tycks ha stabiliserats mellan 200 och 250 stycken på årsbasis.

CERTIFIKATPROV ATPLA OCH CPLA KOMMERSIELL TRAFIK FLYGPLAN



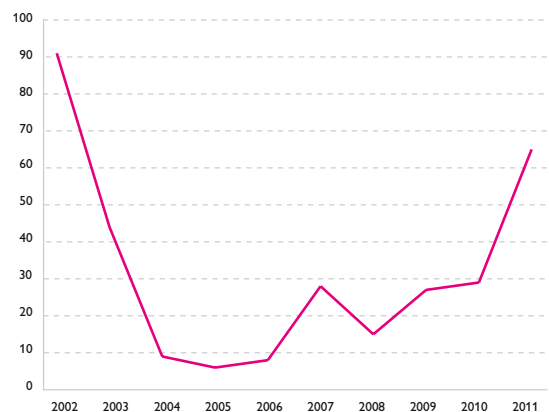
När det gäller flygprov som utförs för att få certifikat för kommersiellt bruk har antalet flygprov varit relativt konstant under perioden med en variation av runt 250 till 300 prov årligen. Från och med 2005 har antalet prov per år för trafikflygarcertifikat för flygplan (CPLA) en positiv trend medan antalet prov per år för trafikflygarcertifikat för flygplan (ATPLA) har en negativ trend, se figur "Certifikatprov ATPLA och CPLA Kommersiell trafik flygplan".

CERTIFIKATPROV PPLH PRIVATFLYG HELIKOPTER



När det gäller flygprov för helikoptercertifikat uppvisas en kraftig minskning fram emot mitten av perioden efterföljt av en stark trendmässig uppgång. Resultatet gäller flygprov för såväl privat som kommersiellt bruk, se figurerna ovan. Antalet prov för privat ändamål var t.o.m. fler under 2011 än under 2002. Proven för kommersiellt ändamål var dock betydligt färre 2011, totalt 65, jämfört med 91 år 2002.

CERTIFIKATPROV CPLH + ATPLH KOMMERSIELL TRAFIK HELIKOPTER



Den svenska flygplansflottan består av äldre luftfartyg

Åldern på luftfartygen varierar mellan segmenten men den svenska kommersiella flygplansflottan har en högre medelålder jämfört med ett flertal andra länder.

Max startvikt	Medelålder
0 – 2000 kg	32 år
5700 kg –	19 år
10 000 – 30000 kg	19 år
30000 kg –	15 år

En mer splittrad verksamhet

Vi ser en utveckling mot en mer splittrad verksamhet för bolagen, där de väljer att fördela sin verksamhet och sina tillstånd över flera länder. Drifttillståndet kan utfärdas i ett land, bolaget kanske anlitar underleverantörer i ett annat land och de anställda kan i sin tur komma från ett tredje land. Detta innebär att flera länders myndigheter är inblandade i tillstånds- och tillsynsarbetet och genom spridningen av myndighetsuppgifter blir det svårare för varje berörd myndighet att få en helhetsbild över verksamheten och att ett samlat myndighetsansvar saknas.

Tåget tar marknadsandelar

Tåget har under perioden från sekelskiftet fram till 2009 ökat marknadsandelarna gentemot inrikesflyget på långa inrikesresor, även om flyget stått för viss återhämtning under 2010 och 2011, dock från historiskt låga nivåer. Marknadsandelen för personresor längre än 30 mil var 2011: bil 52%, buss 3%, flyg 22% och tåg 23%. (SJ:s årsredovisning 2011). Erfarenheter från olika håll i Europa (t.ex. Frankrike, Tyskland och Spanien) pekar på att inrikesflyget har mycket svårt att hävda sig i konkurrens med snabbtåg på sträckor upp till 50 – 60 mil där snabbtågen snabbt tagit stora marknadsandelar, och det finns tydliga samband mellan ökade marknadsandelar

för tåget och kortare restider. Vid 4 timmars tågrestid har tåg och flyg lika stor marknadsandel av tåg-flygmarknaden, vid 3 timmars restid brukar tåget dominera och vid 2 timmar kan flyget oftast helt ersättas av tåget. (Konkurrens och samverkan mellan tåg och flyg del 1 och 2, KTH 2009). Konkurrensen inrikes mellan tåg-flyg kan delas in i tre perioder: 1980-talet, då flyget expanderade snabbt och tog marknadsandelar från tåget, 1992 – 2005 då snabbtågen X 2000 etablerades, flygets utveckling bromsades upp och tåget tog sakta marknadsandelar från flyget samt 2005 – 2009 då tåget snabbt tog marknadsandelar från flyget. De senaste 15 åren har tåget ökat sina marknadsandelar kraftigt bl.a. på sträckorna Stockholm – Göteborg/Västkusten (67% 2009), Stockholm – Skåne (40% 2009), Stockholm – Värmland (95% 2009) Stockholm – Nedre Norrland (71% 2009). Endast avseende långa inrikesresor (Stockholm – Övre Norrland har tågets marknadsandelar stått still (6% 2009).

Omstrukturering av Transportstyrelsens avgifter

Under 2011 påbörjade Transportstyrelsen utfasningen av den subvention av de direkta avgifterna som kunnat ske med hjälp av den s.k. myndighetsavgiften, och tog därmed det första steget mot full avgiftsfinansiering avseende områdena tillsyn, tillstånd och registerhållning. Trots interna kostnadsbesparingar innebär detta att avsevärda summor måste vältras över på brukarna med kraftiga avgiftshöjningar som följd. Det går att konstatera att de svenska avgifterna redan nu ligger högt eller mycket högt vid en internationell jämförelse. Framför allt de små brukarkollektiven, t.ex. bruksflyget, drabbas hårt av avgiftshöjningar. Ökad ekonomisk belastning kan påverka tillgängligheten avseende dessa ofta viktiga och samhällsnyttiga tjänster och eventuella nedläggningar skulle kunna påverka det svenska näringslivet och regional utveckling.

UTVECKLINGEN UTIFRÅN HÄNSYNSMÅLET SÄKERHET

Utvecklingen inom ramen för hänsynsmålet Säkerhet kan beskrivas uppdelat på de kategorier av luftfartsverksamheter som framgår av de två tabellerna i siffror av antal döda och



allvarligt skadade under den senaste 10-årsperioden. Siffrorna fördelade på olika kategorier av luftfartsverksamhet framgår av tabellerna på nästa uppslag. Luftfarten är förskonad från omfattande haverier. Detta beror till stor del på det omfattande och målmedvetna säkerhetsarbete som sker inom luft-

fartssektorn. 2012 inträffade inget haveri inom linjefart eller charter med svenskregistrerade motordrivna luftfartyg. Inom den sportbetonade luftfarten ökade antalet haverier under 2012 till 32 stycken, jämfört med 16 stycken året innan.

TABELL ÖVER ANTAL HAVERIER MED SVENSKREGISTRERADE MOTORDRIVNA LUFTFARTYG, ANTAL OMKOMNA OCH ALLVARLIGT SKADADE 2002 – 2012⁵

År	Linjefart och ej regelbunden trafik			Bruksflyg		
	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade
2002	-	-	-	3	-	1
2003	2	-	-	4	-	-
2004	1	-	-	5	-	3
2005	1	-	-	5	-	-
2006	-	-	-	7	5	-
2007	1	-	-	7	1	3
2008	-	-	-	1	-	-
2009	-	-	-	4	-	-
2010	-	-	-	1	-	-
2011	-	-	-	2	-	-
2012	-	-	-	1	2	-
Summa	5	-	-	40	8	7

År	Skolflyg			Privatflyg		
	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade
2002	5	-	-	22	3	-
2003	2	-	-	17	-	5
2004	3	-	-	23	7	6
2005	6	-	-	13	2	1
2006	-	-	-	10	5	-
2007	2	-	-	15	-	2
2008	5	-	-	14	1	2
2009	1	-	-	13	2	1
2010	2	-	-	14	2	1
2011	-	-	-	14	1	2
2012	2	-	-	3	1	0
Summa	28	-	-	158	24	20

⁵ Uppgifter om allvarligt skadade bygger på egna inrapporterade uppgifter samt information från SHK-undersökningar. Med bruksflyg avses taxifyg och s.k. aerial work. Skolflyg redovisas här som en egen kategori.

TABELL ÖVER ANTAL HAVERIER MED ÖVRIGA LUFTFARTYGG,
ANTAL OMKOMNA OCH ALLVARLIGT SKADADE 2002 – 2012⁶

År	Ultralätta flygplan			Segelflyg inkl. motorsegelplan		
	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade
2002	13	-	2	13	1	1
2003	11	1	-	16	-	-
2004	7	-	-	16	1	-
2005	12	2	-	8	1	1
2006	5	1	-	6	-	2
2007	15	2	1	10	-	2
2008	11	1	1	11	3	2
2009	14	-	2	7	1	-
2010	7	-	1	2	-	-
2011	10	2	1	-	-	-
2012	12	6	1	3	-	-
Summa	117	15	9	92	7	8

År	Ballongflyg			Skärmflyg		
	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade
2002	1	-	-	8	-	-
2003	-	-	-	11	1	-
2004	-	-	-	11	1	-
2005	1	-	-	8	-	-
2006	-	-	-	14	1	-
2007	1	-	-	16	1	-
2008	-	-	-	10	-	-
2009	-	-	-	13	-	14
2010	-	-	-	13	-	12
2011	-	-	-	6	-	6
2012	1	-	-	15	3	12
Summa	4	-	-	125	7	44

År	Hängflyg		
	Antal haverier	Antal omkomna	Antal allvarligt skadade
2002	5	-	-
2003	1	-	-
2004	1	-	3
2005	1	1	1
2006	-	-	-
2007	1	-	1
2008	1	-	1
2009	-	-	-
2010	-	-	-
2011	-	-	-
2012	1	-	1
Summa	11	1	7

⁶ Uppgifter om allvarligt skadade bygger på egna inrapporterade uppgifter samt information från SHK-undersökningar.

UTVECKLINGEN UTIFRÅN HÄNSYNSMÅLET MILJÖ OCH HÄLSA

Utvecklingen inom ramen för hänsynsmålet Miljö och hälsa kan beskrivas utifrån statistik över påverkan från flygbuller liksom för utsläpp av koldioxid och bly under den senaste 10-årsperioden.

Flygbuller

Flygbuller kan kopplas till miljö kvalitetsmålen God Bebyggd miljö respektive Storslagen fjällmiljö. Beräkningar av antalet personer exponerade för flygbuller har genomförts men de är svåra att dra slutsatser av, bl.a. eftersom beräkningsmetoderna har ändrats.

2002 belades de för den tiden mest bullrande flygplanstyperna med flygförbud i EU. 2006 antogs en ny standard för bullercertifiering inom ICAO, ”kapitel 4”, som från och med 2006 gäller för nyutvecklade flygplan. Under den senaste 10-årsperioden har de större flygbolag som flyger inom Sverige kontinuerligt fasat ut de mest bullrande flygplanen. Just nu arbetar ICAO med en skärpning av ”kapitel 4”-standarden med målsättningen att vid årsskiftet besluta om att den ska gälla från och med år 2020.

Koldioxid

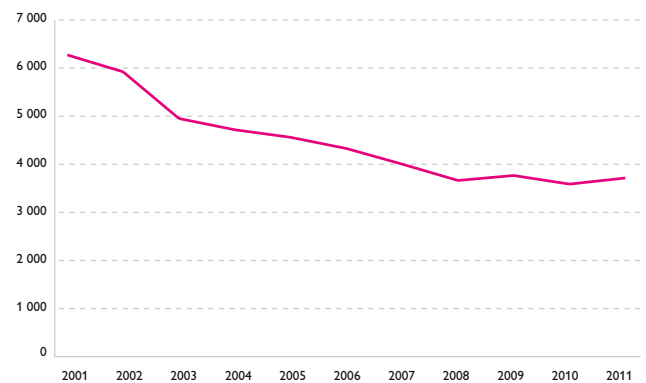
Koldioxidutsläppen kan kopplas till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Utsläppen av koldioxid från det svenska inrikesflyget minskade med 28 procent mellan åren 2000 och 2010. Under samma period ökade koldioxidutsläppen från det svenska utrikesflyget med 7 procent.

Bly

Blyutsläpp kan kopplas till miljö kvalitetsmålet En giftfri miljö. I Sverige har mängden såld flygbensin⁷ minskat under de senaste 10 åren vilket framgår av diagrammet nedan.

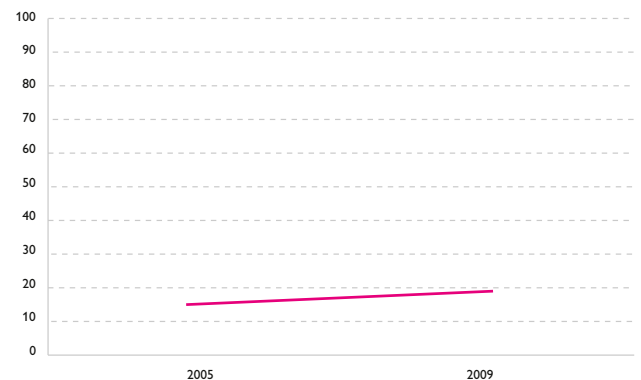
Flygbensin används i flygplan med kolvmotor och merparten av detta bränsle är blyat. Minskad användning av flygbensin innebär därmed en minskning av blyutsläpp i luften. Det är främst små propellerplan och de minsta helikoptrarna som har kolvmotorer som drivs med flygbensin och sådana luftfartyg förekommer framför allt inom privat- och bruksflyget.

SÅLD FLYGBENSIN I SVERIGE, M³



Andelen blyutsläpp från flyget i relation till övriga utsläpp av bly till luft i samhället har däremot ökat. Detta beror på att övriga utsläpp av bly har minskat mer än flygets utsläpp av bly, se diagrammet nedan.

% BLYUTSLÄPP TILL LUFT SOM KOMMER FRÅN FLYGBENSIN



Av tabellerna under hänsynsmålet Säkerhet på sidan 14 och 15 framgår utvecklingen i förhållande till hänsynsmålet Hälsa i form av siffror för antal döda och allvarligt skadade.

⁷ Statistik från SCB.

⁸ All flygbensin har antagits innehålla 0,56 g bly/liter. Viss mängd kan vara oblyad, uppgift om det saknas dock f.n.

UTMANINGAR

Svensk luftfart verkar i en alltmer konkurrensutsatt miljö. I takt med att regelverket harmoniseras i Europa och implementeringen standardiseras ökar förutsättningarna för marknadens aktörer att fullt ut dra nytta av den gemensamma europeiska marknaden. En möjlig följd av detta är att lufttransporter i Sverige sker i större omfattning med luftfartyg som flyger med annan flagg än svensk. Staten har som registreringsstat ett helhetsansvar för luftfartygens luftvärdighet, bemanning och övergripande användning. Den pågående utvecklingen kan innebära att Sverige och svenska myndigheter inte längre har "rådighet" över den luftfart som bedrivs i Sverige. Tillsynsansvaret förflyttas från Sverige till andra länder som främst med avseende på framför allt kostnadsaspekter upplevs som mer attraktiva. Till dessa kostnadsaspekter räknas t.ex. lönekostnader, avgifter, kostnader för infrastruktur och skatter.

Statens inflytande på den svenska luftfartsmarknaden har på senare tid minskat i och med liberaliseringen på luftfartsmarknaden och ett minskat statligt ägarintresse i SAS och flygplatser. Den ökade harmoniseringen och därmed internationaliseringen innebär att fler transportpolitiska beslut fattas på EU-nivå. För att kunna påverka utvecklingen mot de svenska transportpolitiska målen krävs därmed att Sverige agerar proaktivt internationellt.

Den framtida utvecklingen kan sammantaget komma att karakteriseras av:

- Färre Sverigebaserade tillståndshavare.
- Fortsatt konsolidering på marknaden till följd av ökad konkurrens och internationalisering.
- Nya marknader uppstår genom nya användningsområden för bruksflyget. UAS-marknaden fortsätter att växa som en följd av nya tekniska lösningar och nya vidgade användningsområden för obemannade luftfartyg. I takt med nya tekniska lösningar kan allt större farkoster komma att användas.
- Ökad intermodalitet och fortsatt ansträngd ekonomi för flygplatserna kan leda till att Sverige får färre nationella flygplatser med passagerartrafik. Tillgängligheten och åtkomlighet fortsätter att minska.
- Krav på kostnadseffektivitet och bättre kapacitet i lufrum och infrastruktur samt förbättrade möjligheter för teknisk utveckling.
- Minskning av antalet inrikes passagerare på sträckor kortare än 50 – 60 mil till följd av ut- och ombyggnader av järnvägsnätet och i och med att nya snabbtåg tas i bruk.
- En fortsatt process mot en hållbar utveckling för luftfarten på miljöområdet leder till ökade krav på luftfartsanvändarna.
- Minskande privatflyg som en följd av generationsväxling, färre flygplatser för privatflyget och ökade kostnader.



SÄRSKILDA ÖVERVÄGANDEN INFÖR FORMULERINGEN AV STRATEGIN

Om den svenska luftfartsbranschen fortsätter att krympa kan Transportstyrelsens möjligheter att upprätthålla relevant kompetens inom de områden som ligger inom myndighetens uppdrag äventyras. Myndigheten kan få svårt att utföra de huvuduppgifter i övrigt som har ålagts myndigheten men även att svara mot framtida önskemål om expertstöd till regeringen. En fortsatt utveckling där den kommersiella luftfartsverksamheten flaggas ut eller minskar av andra skäl innebär att andra myndigheter i Europa i en högre omfattning kommer att ansvara för tillsynen över de flygbolag som opererar i svenskt luftrum. Regeringens och myndighetens möjligheter att påverka såväl flygsäkerhetsutvecklingen som luftfartens miljöpåverkan och tillgängligheten till flygtransporter i Sverige påverkas då arbetet i större omfattning måste bedrivas via andra stater.

Ett minskande ekonomiskt underlag för myndighetens verksamhet, som en följd av en krympande luftfartsbransch, innebär även att det blir svårt för Transportstyrelsen att möta branschens behov av stöd och service vad gäller regelverket och dess tillämpning. Transportstyrelsen anser att det behövs en "kritisk massa" som utgör basen för svensk luftfartsnäring för att svensk luftfart ska vara konkurrenskraftig och för att Sverige ska kunna vara en stark röst och påverka den internationella utvecklingen. Transportstyrelsen bedömer att den svenska luftfartsnäringen befinner sig nära denna punkt, eller kritiska massa.

Utmaning inom myndighetsuppdraget

Transportstyrelsen ska verka för de transportpolitiska mål som har satts upp av riksdagen. Målen, särskilda regeringsuppdrag och Transportstyrelsens huvudsakliga verksamhet i form av tillståndshandling, tillsyn, registerhållning och normgivning utgör sammantaget myndighetens arbetsuppgifter. Transportstyrelsen styrs ytterst av en instruktion⁹ och av de regleringsbrev som reglerar myndighetens verksamhet. På luftfartsområdet finns den rättsliga grunden för verksamheten i främst luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770). Sedan den Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, EASA, började sin verksamhet 2003 svarar den för typcertifiering och miljöcertifiering för flertalet luftfartyg och att utveckla det gemensamma regelverket på luftvärdighetsområdet inom EU. EASA kommer inom de närmaste åren att svara för utvecklingen av regelverket på ytterligare områden inom luftfarten.

Luftfarten är till sin natur i hög grad internationell. Behovet av samarbete har ökat i takt med luftfartens utveckling och på senare år även genom hotet från terrorism. Regelutvecklingen och harmoniseringsarbetet sker numera för EU-medlemsstaternas del i allt högre grad inom ramen för EU, men är eller har varit betydande även inom organisationer som ICAO, ECAC, Eurocontrol och JAA.

Fler transportpolitiska beslut fattas på EU-nivå. För att kunna säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning behöver regelutvecklingen internationellt och inom EU prioriteras¹⁰. Svensk transportpolitik bör ses som en integrerad del av den europeiska politiken. I Transportstyrelsens strategi för det internationella arbetet pekas på ett antal frågor som anses vara av stor vikt inom vårt ansvarsområde och där vi ska vara mer drivande.

Inom området regelgivning arbetar Transportstyrelsen för målbeskrivande regler snarare än detaljreglering, i syfte att underlätta för verksamhetsutövarna att uppfylla de krav som ställs på dem på det sätt som bäst främjar deras egen verksamhet, organisation och tekniska lösningar. För att ge stöd ska tyngd läggas på att komplettera reglerna med rådgivande material. Transportstyrelsen verkar för att information om regelutveckling och alternativa sätt att uppfylla kraven sprids för en ökad förutsägbarhet. I princip ska inga nationella särkrav finnas om det inte är särskilt motiverat. Samtidigt ska den internationella regleringen ge förutsättningar och utrymme för särskilda nationella behov.

Ett övergripande mål är att arbeta vidare med att minimera och förenkla de administrativa krav som finns. Inom EASA pågår ett arbete med att se över regelverket för allmänflyget i syfte att uppnå regelförenklingar. Hobbyverksamhet och sportflygverksamhet där riskerna för skada på tredje person eller egendom är begränsade bör regleras med lägre krav och mindre tillsynsinsatser från myndigheter. Begreppet allmänflyg är dock mycket vittomfattande och inkluderar relativt avancerade företeelser som bruksflyg och personbefordran inom företag. Kommersiell verksamhet förekommer också i olika omfattning inom denna stora grupp. Transportstyrelsen har vidare tillsatt ett särskilt projekt med uppgift att genomföra en översyn av regelverket för allmänflyget, och tillämpningen av detta regelverk, med sikte på att åstadkomma förändringar.

⁹ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

¹⁰ Budgetpropositionen för år 2013 (prop. 2012/13:1) s 48

STRATEGI OCH ÅTGÄRDER

Strategi för att nå tillgänglighetsmålet

Tillgängligheten innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med en god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Åtgärd: Transportstyrelsen ska löpande lämna underlag till regeringen som belyser utvecklingen utifrån tillgänglighetsmålet.

Strategi för en effektiv och dynamisk marknad

Regeringen anger i budgetpropositionen¹¹ att de anser att det är angeläget att fortsätta utveckla en transportpolitik som är bättre samordnad med och väl integrerad i andra politiska områden. Varje trafikslag ska för sig kunna fungera väl men ännu hellre samverka för att hela resan eller transporten ska bli optimal. Transportstyrelsen menar att det borde vara en målsättning att ha en konkurrenskraftig luftfart vilket borde bidra till ökad konkurrenskraft för svensk industri och ökad tillväxt. En effektiv marknadsövervakning och marknadstillsyn bidrar till att skapa förutsättningar för en samhällsekonomiskt effektiv luftfart med konkurrensneutrala villkor för aktörerna i branschen.

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I ett effektivare transportsystem utnyttjas resurserna rationellt och kostnads-effektivt, och utvecklingen gör att anpassningar ständigt måste ske.

Luftfarten har historiskt varit en starkt reglerad verksamhet med ett betydande inslag av offentligt åtagande. Under de två senaste decennierna har luftfarten varit föremål för liberalisering. Tidigare monopoliserade sektorer har konkurrensutsatts. På flygplatssidan finns kommunala, privata och statligt ägda flygplatser. Bildandet av det statligt ägda flygplatsbolaget Swedavia AB innebär en påtaglig förändring av det statliga flygplatsnätet och regeringen utesluter inte att det statliga flygplatsnätet privatiseras helt eller delvis.

I takt med att marknaden öppnas för konkurrens uppstår ett behov av oberoende tillsyn av marknadsfrågor och reglering av ekonomiska förhållanden på områden där marknaden fungerar bristfälligt. Bristerna består i de olika förutsättningar branschens aktörer agerar utifrån då delar av värdekedjan utgörs av naturliga monopol (större flygplatser), faktiska monopol (flygtrafiktjänst en-route) såväl som kapacitetsbegränsningar som naturligt finns inom exempelvis ankomst- och avgångstider vid flygplatser. Således kommer behovet av marknadstillsyn och marknadsövervakning sannolikt att fortsätta öka som en motvikt till de brister som finns i marknadens funktionssätt. Investeringskostnaderna är stora och det finns etableringshinder på marknaden i form av reglering av exempelvis operativa licenser, tekniska och operativa certifikat, trafiktillstånd. Dessutom kräver inträdet på vissa marknader betydande kapital då ersättningssystemen inom flygtrafiktjänsten verkar med långa ledtider. Tillgången till luftfartens infrastruktur är också ett område som är föremål för reglering då den i många delar riskerar att utgöra ett naturligt monopol. En effektiv marknadstillsyn och marknadsövervakning syftar till att skapa förutsättningar för en samhällsekonomiskt effektiv luftfart med konkurrensneutrala villkor för aktörerna i branschen.

Åtgärd: Transportstyrelsen ska fortsatt fokusera på att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning i syfte att främja en effektiv konkurrens inom myndighetens ansvarsområde.

Luftfartsmarknaden är förknippad med höga investeringskostnader och inte sällan stora affärsrisker. Endast en tredjedel av de svenskregistrerade luftfartygen finns upptagna i inskrivningsregistret. Den höga stämpelskatten för in-teckningar i luftfartyg har lett till att möjligheten att göra inskrivningar i svenskregistrerade luftfartyg sällan utnyttjas, att raffinerade tekniker för att kringgå stämpelskatt har utvecklats och att Sverige är mindre attraktivt som registreringsland. Stämpelskatten bör därför i första hand helt avskaffas, i andra hand sänkas från nuvarande nivå om 1 procent till samma nivå som gäller för stora luftfartyg registrerade i Danmark dvs. 0,1 procent och i tredje hand sänkas till en nivå motsvarande in-teckningar i svenskregistrerade skepp, dvs. 0,4 procent.

¹¹ Prop. 2012/13:1 s.47

Åtgärd: Transportstyrelsen föreslår att stämpelskatten för inskrivning i inskrivningsregistret ses över.

Kapstadskonventionen med tillhörande luftfartsprotokoll trädde i kraft den 1 mars 2006. I dag är 44 länder anslutna till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, däribland EU¹² och Norge. Genom Kapstadskonventionen skapas ett internationellt register där rättigheter registreras. Registrering i det internationella registret ger prioritet åt den registrerade rättigheten framför rättigheter som är registrerade senare eller inte är registrerade alls. Det internationella registret är helt elektroniskt och den legala prövningen av rättigheterna görs även fortsättningsvis i luftfartygets registreringsland.

Kapstadskonventionen innehåller regler om vilka rättsmedel en finansär får ta till när en gäldenär inte betalar. När det gäller luftfartyg inkluderar dessa bl.a. att ta i besittning eller ta kontroll över luftfartyget/flygplansmotorn, sälja eller upplåta egendomen samt rätten till inkomster eller vinster som härrör från användning av egendomen. Det är också möjligt för en finansär att få ett luftfartyg avregistrerat och exporterat till en annan jurisdiktion.

Kapstadskonventionen öppnar för möjligheten att skriva in luftfartygsmotorer separat, något som idag inte är möjligt enligt svensk rätt. En möjlighet till separat inskrivning av motorer efterfrågas av luftfartsaktörerna. Svenska luftfartsaktörer ser fram emot en svensk anslutning till Kapstadskonventionen och det tillhörande luftfartsprotokollet snarast eftersom en anslutning skulle stärka finansärers rättigheter och gynna finansärer och gäldenärer genom att lägga grund för en effektiv och trygg finansiering.

Åtgärd: Transportstyrelsen anser att Sverige så snart som möjligt bör ansluta sig till Kapstadskonventionen.

Strategi för en effektiv organisation

I takt med att EASA får bemyndigande inom fler områden minskar Transportstyrelsens handlingsutrymme. Samtidigt ökar branschens behov av stöd från Transportstyrelsen för att möta EASA:s krav.

Myndigheter bör inte driva sådan verksamhet som andra aktörer kan bedriva mera effektivt. Transportstyrelsen bör definiera den fortsatta fördelningen mellan verksamhet som myndigheten själv bör bedriva respektive vilka uppgifter som bör delegeras. Myndigheten har i uppdrag att kartlägga vilka uppgifter som kan delegeras till ackrediterade organ.

Åtgärd: Transportstyrelsen ska fastställa och implementera en strategi för fortsatt delegering av uppgifter till organisationer eller ackrediterade organ.

EU-lagstiftningen ställer krav på hur myndigheten ska vara organiserad och resurssatt för att vara behörig myndighet. Sverige liksom andra länder i Europa har svårt att bibehålla specialistkompetens inom vissa områden. Samarbetet mellan myndigheter i tillsynen av verksamhet som bedrivs i flera länder ökar. Ett exempel på detta är det dansk-svenska samarbetet i tillsynen av NUAC, det gemensamma bolag som LFV/ANS och Naviair bildat för hantering av det dansk-svenska funktionella luftrumsblocket.

Åtgärd: Transportstyrelsen ska verka för att få ett bemyndigande att undersöka möjligheten att poola resurser med andra myndigheter företrädesvis inom Skandinavien inom områden där kompetensförsörjningen är som mest kritisk.

Inom Transportstyrelsen pågår ett arbete med att anpassa uttaget av avgifter till de av regeringen fastställda principer. Myndigheten kommer att behöva öka uttaget av direkta avgifter med uppemot 30 miljoner kronor (ingången av 2012 och nuvarande kostnadsmassa) för att fullt ut finansiera verksamheterna tillstånd, tillsyn och registerhållning, då den nuvarande myndighetsavgiften successivt fasas ut.

Avvecklingen av den s.k. myndighetsavgiften innebär att avgiftsördan flyttas från internationell luftfart (utländska flygföretag betalar också myndighetsavgift som använts för att finansiera Transportstyrelsens verksamhet) till enbart nationell luftfart (genom direkta avgifter), vilket innebär ökat behov av uttag av direkta avgifter från brukarkollektiven. Då de större

¹² Medlemsstaterna behöver dock ratificera konventionen var och en för sig.

volymerna av tillståndshavare inom luftfarten återfinns inom segmentet små- och medelstora företag blir trenden dessutom att de små- och medelstora företagen, som idag inte omfattas av myndighetsavgiftsregleringen, kommer att få bära en stor andel av avgiftshöjningarna som är effekten av den förändrade finansieringen.

Enhetskostnaden, dvs. kostnaden för att överhuvudtaget ge ut ett enda tillstånd enligt kraven i EU-förordningar för områden med små volymer blir oproportionerligt stor, då alla kostnader för utfärdandet och den kompetens som krävs för tillsynen ska bäras av den ende tillståndshavaren.

Ökad utflaggning av flygbolag och luftfartyg får konsekvenser på myndighetens dimensionering på både kort sikt och lång sikt. Marknaden som utgör basen för myndighetens avgiftsuttag krymper stadigt vilket får konsekvenser för myndighetens förmåga att bibehålla kritisk kompetens och fullgöra sina uppgifter. Myndigheten bör sträva efter att fullgöra sitt ansvar till så låga avgifter som möjligt och samtidigt vara beredd att möta kommande uppgifter. Detta förutsätter en god förmåga att snabbt kunna anpassa verksamheten efter nya förutsättningar.

Åtgärd: Transportstyrelsen ska fortsätta se över verksamheten i syfte att minska sina kostnader. Transportstyrelsen ska kontinuerligt analysera sina kompetens- och bemanningsbehov utifrån rådande förutsättningar, och aktivt arbeta med kompetensutveckling i syfte att möta nya utmaningar så effektivt som möjligt. Genom att ständigt ifrågasätta interna processer och arbetssätt kan förbättringsförslag genereras som sedan kan omsättas i verksamheten.

Strategi för en fortsatt god säkerhetsutveckling

Målet för transportpolitiken är att antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande. Målet om en årlig minskning av antalet dödade vid lufttransport uppfylldes inte under 2011¹³ eller 2012¹⁴. Det är framför allt inom allmänflyget haverier sker. Transportstyrelsen förbättrar ständigt säkerhetsarbetet inkluderande eget förhållningssätt

till dessa frågor för att bidra till en trygg svensk luftfart. Säkerhetsarbetet beskrivs i SSP (State Safety Program) vilket ansluter till det europeiska säkerhetsprogrammet EASP. Säkerhetsarbetet och säkerhetsläget dokumenteras löpande i flygsäkerhetsrapporten vilken baseras på omvärlds- och trendbevakning (nyckeltal, händelserapporter, tillsynsresultat m.m.). Med utgångspunkt från uppföljning kan Transportstyrelsen prioritera och fördela resurser på alla nivåer. Myndigheten drivs i vardagen av att vår tillsyn ska vara effektiv och täcka gränssytor mellan olika sakområden. Våra åtgärder ska fokusera på de områden där vi gör störst nytta, dvs. en riskbaserad tillsyn, för att nå det övergripande säkerhetsmålet.

För att möta de krav och utmaningar som ställs på oss i säkerhetsarbetet så arbetar myndigheten kontinuerligt med att alltid vara kompetenta och informerade om ny teknik och branschens förutsättningar.

Flygbranschens ständiga utmaning är att bedriva en lönsam verksamhet där säkerheten alltid är prioriterad. En väl utvecklad säkerhetskultur är därför en förutsättning för att alltid kunna balansera upp verksamhetens olika mål mot varandra med säkerhetsmålet som ett prioriterat område. Transportstyrelsens säkerhetsarbete ska därför alltid leda till att branschens säkerhetskultur utvecklas och att human factors frågor får en betydande påverkan.

Transportstyrelsen arbetar med en systemorienterad tillsyn av verksamhetsutövarna, så kallad systemtillsyn. Den inriktar sig på verksamhetsutövarens eget kvalitetssystem och exempelvis dess förmåga att upptäcka och rätta till avvikelser i den dagliga operativa verksamheten.

Verksamhetsutövarnas ledning och kvalitetssystem är fundamentala delar av en god säkerhetskultur. De olika aktörernas kompetens och förmåga inom verksamhetsledningen och kvalitetssystemets förmåga att exempelvis själv hitta avvikelser och rätta till dessa har därför alltid ett särskilt fokus i våra kontakter med verksamhetsutövarna. Transportstyrelsen återkopplar fortlöpande omvärlds- och trendbevakning gällande säkerhetsfrågor till tillståndshavarna som ett led i utveckling-

¹³ Prop. 2011/12:1 s.25.Totalt omkom 2 personer vid lufttransport under året.

¹⁴ Prop. 2012/13:1 s.27.Totalt omkom 3 personer vid lufttransporter under året.

en av deras säkerhetskultur och för att verka för säkerhetsfrågorna i allmänhet.

Arbetet mot målstyrande regler ställer nya krav på tillståndshavarna och myndigheten. I regelutvecklingen arbetar myndigheten därför med att ta fram vägledande material i syfte att skapa en proportionerlig tillämpning av den målbeskrivande regeln.

Regeringen anger att det inte bör vara en uppgift för myndigheter att bedriva opinionsbildning eller företräda särintressen inom sitt verksamhetsområde samt att den informationsverksamhet myndigheter bedriver bör ligga inom ramen för de uppgifter som regeringen har beslutat ska gälla för myndigheten. Informationsverksamhet som syftar till att påverka människors beteenden bör klargöras i särskilda regeringsbeslut.

Transportstyrelsen utfärdar luftvärdighetsbevis¹⁵ och pilotcertifikat för privatflyget. I övrigt behövs inget särskilt tillstånd att bedriva privatflygverksamhet och Transportstyrelsen utövar därför ingen aktiv tillsyn mot privatflyget förutom att vidta riktade åtgärder när myndigheten får sådan information. De insatser som har störst effekt på säkerheten inom privatflyget är informationsinsatser för att påverka privatflygarnas beteende. Luftfartsinspektionen och senare Luftfartsstyrelsen genomdrev ett projekt för att halvera antalet haverier inom privatflyget under en 10-årsperiod. Målet uppnåddes nästan vid utgången av perioden. Transportstyrelsen menar att informationsinsatser är det mest effektiva sättet att nå ut till en målgrupp som är spridd över hela landet.

Åtgärd: För att nå målsättningarna för säkerhet krävs att Transportstyrelsen analyserar och anpassar sitt arbetssätt utifrån marknadens förutsättningar genom ökat fokus på riskbaserad tillsyn, och genom diskussioner med branschen om den delegerade verksamheten analysera olika möjligheter att använda riktad information och attitydpåverkande åtgärder i syfte att maximera nyttan av insatserna mot privatflyget.

Transportstyrelsen anser att den kommersiella luftfarten bör prioriteras eftersom det är här det finns störst risk att många skadas eller dödas och det främst är här det pågår internationell verksamhet. Transportstyrelsen anser att hänsynsmålet Säkerhet bör justeras för den del av luftfarten som inte är kommersiell. Utmaningen är att ha regelkrav som inte begränsar medborgare att utöva ett fritidsintresse som t ex att segelflyga, men som ändå borgar för tillräcklig säkerhet. Det behövs en avvägning mellan olika angelägna mål.

Strategi för att nå miljömålet

Luftfartssektorn ska bidra till att miljökvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel. Transportstyrelsen ska dessutom i det internationella regelarbetet verka för att det sker och för att luftfarten i övrigt ska bli långsiktigt hållbar.

Åtgärd: Transportstyrelsen ska löpande redovisa utvecklingen inom lufttransportområdet och bistå regeringen i pågående arbete i EU och ICAO med att begränsa luftfartens utsläpp. Transportstyrelsen ska kartlägga och identifiera möjliga åtgärder för att minska blyutsläppen.

Strategi kopplad mot internationellt arbete

Transportstyrelsen arbetar för att implementeringen av EU-regelverket och tillsynen över detsamma harmoniseras för att vi ska få likvärdiga marknadsvillkor inom Europa. Genom höjd kvalitet i tillsynen säkerställs att EU-regelverket följs och att marknaden därmed får lika konkurrensförutsättningar. Transportstyrelsen anser att det är angeläget att gemenskapen, med Europeiska kommissionen i spetsen, vidtar åtgärder för ökad efterlevnad av gällande regler vad avser marknadsförutsättningar och konkurrens.

Åtgärd: Transportstyrelsen bör verka för att EASA i sitt standardiseringsarbete säkerställer att medlemsländerna tillämpar regelverket på ett enhetligt sätt.

¹⁵ Uppgiften har på privatflygområdet delegerats till intresseorganisationer. Transportstyrelsen utfärdar dock luftvärdighetsbevis för luftfartyg som omfattas av grundförordningen.



 **TRANSPORTSTYRELSEN**

Transportstyrelsen. 601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se