

Konsekvensutredning gällande ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd, serie AGA

Transportstyrelsens förslag:

Med anledning av ikraftträdandet av nya EU-regler har de nationella föreskrifterna för flygplatser i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) sett över och ändrats. Ändringarna innebär att föreskrifterna anpassas för att undvika dubbelreglering, nya krav i ICAO Annex 14, 15 och 19 införlivas, och att vissa förtydliganden samt språkliga förbättringar genomförs.

Följande föreskrifter omfattas:

- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om godkännande av flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsledning av godkänd flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om drift av godkänd flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om beredskap för räddningsinsatser samt räddningstjänst på flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygplatsdata
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utformning av bansystem och plattor på flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om visuella hjälpmedel för navigering på flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utrustning och installationer på flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som genomtränger hinderbegränsande ytor för en flygplats
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utformning och drift av flygplatser som inte ska godkännas
- Transportstyrelsens föreskrifter om ändringar som kräver förhandsgodkännande för EU-certifierade flygplatser

1. Allmänt

1.1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Den 6 mars 2014 trädde Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser i kraft. De nya EU-reglerna ska börja tillämpas senast den 31 december 2017. Fram till detta datum kommer Transportstyrelsen att konvertera nationella certifikat till EU-certifikat för flygplatser som omfattas av EU-reglerna. Med anledning av övergången till EU-regelverket finns ett behov av att se över Transportstyrelsens nationella föreskrifter på flygplatsområdet.

Ändringen av de nationella föreskrifterna ska även ta hand om beslutade ändringar i ICAO Annex 14 och 15. Utöver detta finns behov av att förtydliga vissa delar i föreskrifterna som är otydliga och svåra att tolka. Behovet har uppmärksamats både genom kontakt med flygplatsoperatörerna samt vid Transportstyrelsens egen tillämpning av regelverket. I första hand riktar sig ändringarna mot de flygplatser som inte kommer att konverteras till EU-flygplatser utan har kvar sina nationella certifikat.

Anledningen till regleringen är att:

- Tillämpningsområdet i föreskrifterna behöver justeras.
- Uppdateringar med anledning av ändringar i Annex 14 och 15 behöver göras.
- Behov av förtydliganden och förenklingar behöver tas omhand.

Det finns även behov av vissa ändringar för att undvika dubbelreglering efter att Europaparlamentets och rådets förordning nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart har trätt i kraft.

1.2 Vad ska uppnås?

Föreskrifterna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd i serie AGA behöver uppdateras för att säkerställa att Sverige följer överenskomna internationella standarder och rekommendationer. Ändringar genomförs även för att minska missförstånd och feltolkningar vid tillämpning av föreskrifterna. I möjligaste mån kommer även regelförenklingar att genomföras.

1.3 Vilka är lösningsalternativen?

1.3.1 Effekter om ingenting görs

Om de nationella föreskrifterna på området inte ändras kommer Transportstyrelsen tillhandahålla ett regelverk med en kravbild som inte stämmer överens med de internationella standarder och rekommendationer som Sverige har förbundit sig att följa genom medlemskapet i ICAO.

Flygplatsoperatörer som ska regleras av det svenska regelverket kommer även fortsättningsvis att uppleva otydligheter i föreskrifterna om inga ändringar görs.

Tillämpningsområdet i vissa av föreskrifterna kommer dessutom att vara tvetydigt då det framöver kommer att existera två certifieringsformer för flygplatsoperatörer; certifiering enligt svenska föreskrifter och certifiering enligt förordningskrav på EU-nivå.

1.3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering.

1.3.3 Regeringsalternativ

Alternativ 1

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd i serie AGA förblir oförändrade och har dagens utformning. Konsekvensen av detta alternativ blir att Sverige tillhandahåller ett regelverk som inte uppfyller internationella standarder och rekommendationer. Detta alternativ utreds inte vidare eftersom det inte är förenligt med de skyldigheter som Sverige har med anledning av ratificeringen av Chicagokonventionen.

Alternativ 2

Att implementera beslutade ändringar i ICAO Annex 14 och 15 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd i serie AGA.

Utöver detta ska delar i föreskrifterna, som upplevs som otydliga och svåra att tolka av flygplatsoperatörerna, förtydligas.

Föreskriften ska även ses över så att det inte förekommer någon dubbelreglering med anledning av att förordning (EU) nr 376/2014 träder i kraft.

1.4 Vilka är berörda?

Berörda är flygplatsoperatörer av certifierade instrumentflygplatser, certifierade icke-instrumentflygplatser, certifierade helikopterflygplatser och flygplatser som inte kräver godkännande (drifttillstånd/certifikat).

1.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

1.5.1 Företag

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

(X) 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 kapitel 3.

1.5.2 Medborgare

Medborgare bedöms inte påverkas direkt av regleringen. Indirekt skulle medborgarna kunna påverkas om flygplatsoperatörerna väljer att kompensera för de kostnader som regleringen medför genom att höja priserna för de flygbolag som använder flygplatserna. Flygbolagen kan då i sin tur förväntas höja biljettpriset för flygresenärerna för att kompensera för de höjda avgifterna från flygplatsoperatörerna. Att uppskatta en sådan prisökning för medborgarna är mycket svårt då det förekommer flera osäkra faktorer i resonemanget. Därav konstateras enbart att medborgarna möjligtvis kan påverkas indirekt av regleringen.

1.5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Försvarmakten är flygplatsoperatör på fem av de åtta certifierade instrumentflygplatserna. De övriga tre flygplatserna är kommunala aktiebolag. Utöver dessa åtta instrumentflygplatser kommer tre certifierade icke-instrumentflygplatser och 23 certifierade helikopterflygplatser omfattas av ändringarna. En kommun, en ekonomisk förening och en privat ägare är operatörer för de tre certifierade icke-instrument flygplatserna. Ägandeförhållanden för de 23 certifierade helikopterflygplatserna är; landsting (21 st.), aktiebolag (1 st.) och kommun (1 st.).

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna måste vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Ändringarna kommer sedan att innebära att flygplatsoperatörerna måste anpassa arbetsrutinerna mot de nya kraven. När ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter är implementerade i verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem innebär det att flygplatsoperatörerna får nya rutiner att förhålla sig till. De nya rutinerna medför att flygplatsoperatörerna får ett förändrat arbetssätt jämfört med dagens reglering. Se också avsnitt 3.2-3.3, som är tillämpligt även för denna målgrupp.

1.5.4 Externa effekter

De externa effekterna bedöms vara marginella. Eftersom filmbildande skumvätska typ C kräver mindre mängd vatten för att producera skum jämfört med typ A och B samt kan påföras med en lägre tömningshastighet innebär det att det blir möjligt att använda färre räddningsfordon eller att existerande räddningstjänstfordon erhåller en förbättrad kapacitet, vilket i sig kan innebära minskad mängd vatten samt minskade utsläpp av koldioxid. Införandet av ett nytt krav på medelintensiva hinderljus (istället för lågintensiva) för hinder som överstiger 45 meter över marken skulle kunna leda till att fler uppfattar ljusen som störande.

1.6 **Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Inga alternativ har övervägts av de skäl som angivits under avsnitt 1.3.1 – 1.3.2.

1.7 **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om drift av flygplatser finns i 6 kap. 7 § luftfartsförordningen (2010:770).

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

De nationella föreskrifterna följer ICAO Annex 14. Sverige är som medlemsland skyldig att implementera standarder och rekommendationer från annexen. Flygplatser med nationellt godkännande, som ska tillämpa våra nationella föreskrifter för flygplatser, omfattas inte av EU-lagstiftningen på området.

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

De föreslagna ändringarna bör träda i kraft första kvartalet 2018 efter att konverteringen av de flygplatser som omfattas av konverteringskravet i förordning (EU) nr 139/2014 har avslutats. Om de föreslagna ändringarna träder i kraft tidigare än så måste dessa flygplatsoperatörer tillämpa de nya nationella reglerna fram tills de har konverterats, vilket skulle medföra onödiga administrativa kostnader för deras del.

2. 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.

2.1 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Funktionsmålet kommer inte att påverkas av ändringarna.

2.2 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Tillgänglighetsmålet kommer inte att påverkas av ändringarna.

3. Företag

3.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Det finns idag åtta certifierade instrumentflygplatser som kommer fortsätta att ha nationella certifikat och därmed tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter i serie AGA. Försvarsmakten är flygplatsoperatör på fem av de åtta certifierade instrumentflygplatserna. De övriga tre flygplatserna är kommunala aktiebolag. Utöver dessa åtta instrumentflygplatser kommer tre certifierade icke-instrumentflygplatser och 23 certifierade helikopterflygplatser omfattas av ändringarna. En kommun, en ekonomisk förening och en privat ägare är operatörer för de tre certifierade icke-instrument flygplatserna. Ägandeförhållanden för de 23 certifierade helikopterflygplatserna är; landsting (21 st.), aktiebolag (1 st.) och kommun (1 st.).

Ändringen omfattar även Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:117) om tillstånd att inrätta en flygplats. Föreskriften berör cirka tvåhundra inrättade flygplatser samt cirka 80 helikopterflygplatser som inte kräver godkännande (drifttillstånd/certifikat). Vidare berörs de flygplatser som är certifierade och gör en ombyggnad som inte är att betrakta som ringa.

Antalet anställda på de berörda flygplatserna varierar från en till ett par hundra

3.2 Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna måste vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Ändringarna kommer sedan att innebära att flygplatsoperatörerna måste anpassa arbetsrutinerna mot de nya kraven. När ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter är implementerade i verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem innebär det att flygplatsoperatörerna får nya rutiner att förhålla sig till. De nya rutinerna medför att flygplatsoperatörerna får ett förändrat arbetssätt jämfört med dagens reglering.

De administrativa kostnaderna relaterade till uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Beroende på typ av flygplats kommer den effektiva arbetsinsatsen att variera med anledning av att antalet regelverk som ska tillämpas skiljer sig åt. En bedömd tidsåtgång för en certifierad instrumentflygplats att se över sin verksamhetshandbok och säkerhetsledningssystem är cirka 40 timmars effektiv arbetstid.

För certifierade icke-instrument flygplatser och för certifierade helikopterflygplatser blir den effektiva arbetstiden avsevärt mindre. En skattad effektiv arbetstid för dessa flygplatser är cirka 24 timmar per flygplats.

Tidskattningen som görs ovan är dock bara en uppskattning eftersom Transportstyrelsen varken har egen erfarenhet från att göra det arbete som krävs eller har några exakta siffror att använda i beräkningarna.

Transportstyrelsen har varit i kontakt med branschföreträdare i syfte att erhålla en ungefärlig tidsuppskattning för de olika momenten. Även dessa har fört fram svårigheter att skatta tiden då det saknas egen erfarenhet från att göra det arbete som krävs.

Om vi antar att arbetet läggs ut på en konsult som har ett arvode på 1 156 kronor¹ per timme blir den uppskattade kostnaden cirka 46 240 kronor för en certifierad instrumentflygplats. Motsvarande kostnad för en certifierad icke-instrumentflygplats och en certifierad helikopterflygplats är cirka 27 744 kronor.

¹ Arvodet är beräknat på en bruttomånadslön på 41 900 kronor för en administrativ konsult (källa SCB) som har en omkostnad av 10 000 kronor per månad och som önskar en vinstmarginal på 30 % och som kan fakturera 60 % av sin arbetstid.

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

Utöver kostnader uppkomna av administrativa ändringar kommer flygplatsoperatörerna vara tvungna att utföra ändringar på infrastrukturen då exempelvis nya krav på utformning av visuella hjälpmedel har införts. Kraven på publicerad flyginformation har även skärpts vilket medför att flygplatsoperatörerna måste kvalitetssäkra och eventuellt på nytt mäta in speciella geografiska punkter inom flygplatsens område. Bilagan till konsekvensutredningen innehåller uppskattade kostnader för respektive regelverk som uppkommer i samband översynen. Summeras alla uppskattade kostnader erhålles följande summor per typ av flygplats. En bedömd kostnad är för en certifierad instrumentflygplats är cirka 274 000 kronor. För de certifierade icke-instrument flygplatserna är den bedömda kostnaden cirka 121 000 kronor, För de certifierade helikopterflygplatserna är den bedömda kostnaden cirka 38 000 kronor.

3.4 I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Ändringarna i föreskrifterna i serie AGA påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Om det skulle finnas något konkurrensförhållande mellan de flygplatsoperatörer som berörs av de föreslagna ändringarna, skulle det vara på de flygplatser där det förekommer kommersiell trafik. Försvarsmakten är flygplatsoperatör på fem av de åtta certifierade instrumentflygplatser som nämns under punkten 5.1.1. Mellan dessa flygplatser finns inget konkurrensförhållande, eftersom de har samma huvudman. Vid två av dessa flygplatser har Swedavia AB flygstationer. Swedavia bedriver kommersiell verksamhet, vilket innebär att det i den meningen kan antas att det inte råder något konkurrensförhållande mellan dessa två flygstationer eftersom även de har samma huvudman. Flygstationerna är även geografiskt åtskilda med 1 100 kilometer.

Mellan de certifierade icke-instrumentflygplatserna (3 st.) föreligger inget konkurrensförhållande, eftersom ingen kommersiell verksamhet i större skala bedrivs på dessa flygplatser.

3.5 Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda företagen påverkas inte i något annat avseende.

3.6 Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Särskild hänsyn behöver tas till certifierade icke-instrument flygplatser och certifierade helikopterflygplatser i form av riktade informationsinsatser för att underlätta omhändertagandet av de nya kraven.

4 Sammanställning av konsekvenser

Tabellen nedan är en summering av samtliga identifierade effekter från samtliga föreskrifters om berörs av regleringen. För detaljerad information hänvisas till respektive föreskrift som redovisas i bilagan till konsekvensutredningen.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Se bilagan för utförligare information	Se bilagan för utförligare information	+ 1 298	Se bilagan för utförligare information
Medborgare			0	
Staten m.fl.	Se bilagan för utförligare information	Se bilagan för utförligare information	+ 2 984	Se bilagan för utförligare information
Externa effekter			0	
Totalt	Se bilagan för utförligare information	Se bilagan för utförligare information	+ 4 282	Se bilagan för utförligare information

5 Samråd

Lagstadgad samrådsskyldighet saknas. Dock har kontakt tagits med representanter från branschen gällande vissa sakfrågor.

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

Linnéa Ekström
Sakkunnig, sektionen för luftrum och flygplatser

linnea.ekstrom@transportstyrelsen.se

Tel. 010-495 36 30

6 Bilaga, redovisning per föreskrift

Nedan redovisas samtliga ändringar i respektive föreskrift. Syftet med sammanställningen är att förenkla för läsaren eftersom det vid nytryck inte framgår i föreskrifterna vad som har ändrats. Notera att kolumnen Högre/Nytt markeras både vid högre krav och nya krav och att förändringen beskrivs under kolumnen Rubrik.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:117) om tillstånd att inrätta en flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
1 §	Rubrik saknas. Paragrafen hanterar tillämpningsområde.	X		
2 §	Definitioner Nya definitioner: <i>egen användning</i> <i>flygplats</i> <i>rörelse</i>	X	X	
3 §	Rubrik saknas. Paragrafen hanterar det som ska ingå i en ansökan vid inrättande av ny flygplats. Ändringen innebär att allmänna råd blir krav.		X	
4 §	Ny paragraf som hanterar det som ska ingå i en ansökan vid ombyggnad som påverkar samhället i övrigt.		X	
5 §	Undantag Paragrafen hanterar medgivande om undantag.	X		

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

Föreskriften berör cirka tvåhundra inrättade flygplatser samt cirka 80 helikopterflygplatser som inte kräver godkännande (drifttillstånd/certifikat). Vidare berörs de flygplatser som är certifierade och gör en ombyggnad som inte är att betrakta som ringa. De certifierade flygplatserna är: 45 instrumentflygplatser och 37 av dessa planeras att konvertera till EU-certifierad flygplats. Vidare finns det tre stycken flygplatser som inte har några instrumentflygningshjälpmedel samt 23 helikopterflygplatser (flygplatser som endast kan användas av helikoptrar) som är godkända

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

Regleringen medför inga nya kostnader.

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

Ändringarna påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda flygplatserna påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	-	-
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	-	-	-	-
Externa effekter	-	-	-	-
Totalt	-	-	-	-

Beräknade effekter i tkr bedöms ligga på en så låg nivå att det inte kan sättas någon summa.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:118) om godkännande av flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
1 §	Tillämpningsområde Hänvisning till förordning (EU) nr 139/2014 införd.	X		
2 §	Definitioner Nya definitioner <i>godkänd flygplats</i> <i>hinderbegränsande yta</i> <i>instrumentflygplats</i> <i>verksamhetshandbok</i>	X		
3 §	Ansökan om certifikat för flygplats Redaktionella ändringar i texten.	X		
4 §	Ansökan om certifikat för flygplats Redaktionella ändringar i texten.	X		
6 §	Giltighet Redaktionella ändringar i texten.	X		

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

Föreskriften berör dels nya flygplatser som ska godkännas vilket inte sker särskilt ofta samt befintliga certifierade flygplatser som genomför ändringar som påverkar deras flygplatscertifikat. I Sverige finns för närvarande 45 stycken instrumentflygplatser och 37 av dessa planeras att konvertera till EU-certifierad flygplats. Vidare finns det idag tre stycken flygplatser som inte har några instrumentinflygningshjälpmedel samt 23 helikopterflygplatser (flygplatser som endast kan användas av helikoptrar) som är godkända av Transportstyrelsen.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem.

Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

Regleringen medför inga nya kostnader.

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

Ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:117) om tillstånd att inrätta en flygplats påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda flygplatserna påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	-	-
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	-	-	-	-
Externa effekter	-	-	-	-
Totalt	-	-	-	-

Beräknade effekter i tkr bedöms ligga på en så låg nivå att det inte kan sättas någon summa.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:119) om drift av godkänd flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik och ändring	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
2 §	Definitioner och förkortningar Redaktionella ändringar i text. Borttagen definition: <i>Allvarligt tillbud</i> Nya definitioner: <i>Devieringsplatta</i> <i>EVS</i> <i>Flygtrafiktjänst</i> <i>Hinderbegränsande yta</i> <i>Hinderljus</i> <i>LED</i>	X		
7 §	Flygsäkerhetsgrupp Tillagd text: <i>"I förekommande fall flygklubbar"</i>		X	
9-10 §§	Rapportering Omgjord text, bestämmelse om rapportering av haverier, allvarliga tillbud, m.m. borttagen och istället införd i TSFS 2010:122.			
12-13 §§	Tillträde till färdområdet	X		
15 §	Fordon och rörlig utrustning Antalet blinkningar ändrat till 60 per sekund istället för 60-90 per sekund.	X		
16 §	Kommunikationsutrustning Redaktionella ändringar i texten.	X		
22 §	Farliga, störande och missvisande ljus Ny bestämmelse.		X	

26 §	Hantering av fordons och luftfartygs rörelser på platta Ändrad hänvisning till TSFS 2014:71.	X		
28 §	Ytor på färdområdet Punkterna 3 och 4 gäller inte för icke-instrumentflygplatser			X
29 §	Ytor på färdområdet Ny bestämmelse.	X		
30 §	Flygplatsens visuella hjälpmedel Tillagd text i allmänna råd om LED.		X	
31 §	Flygplatsens visuella hjälpmedel Nytt allmänt råd.		X	
32 §	Flygplatsens visuella hjälpmedel Ny bestämmelse samt allmänt råd.		X	
Bilaga 1	Kompetens för personal som ingår i flygplatsens ledningsfunktion Redaktionella ändringar i texten.	X		
Bilaga 2	Signaler från kontrolltorn till personer på manöverområdet Redaktionella ändringar i text till bilaga.	X		
Övrigt	Aktörer och externa leverantörer Paragraf borttagen, istället införd i TSFS 2010:122. Säkerhetsrelaterad information Paragraf borttagen, istället införd i TSFS 2010:122.			X

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

Det kommer att finnas åtta svenska certifierade instrumentflygplatser, tre certifierade icke-instrumentflygplatser samt 23 certifierade helikopterflygplatser som ska tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:119) om drift av godkänd flygplats. Försvarmakten är flygplatsoperatör på fem av de åtta instrumentflygplatserna, två är kommunala aktiebolag och en är ett privat aktiebolag. En kommun, en ekonomisk förening och en privat ägare är operatörer för de tre certifierade icke-instrument flygplatserna. Ägandeförhållanden för de 23 certifierade helikopterflygplatserna är; landsting (21 st.), aktiebolag (1 st.) och kommun (1 st.).

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

Inga andra kostnader är identifierade för berörda flygplatsoperatörer.

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

Ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:119) om drift av godkänd flygplats påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda företagen påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
			+ / -	

Företag	-	-	-	Ingen påverkan
Medborgare	-	-	-	Ingen påverkan
Staten m.fl.	-	-	-	Ingen påverkan
Externa effekter	-	-	-	Ingen påverkan
Totalt	-	-	-	Ingen påverkan

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:122) om säkerhetsledning av godkänd flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
1 §	Tillämpningsområde Ordet "godkänts" har bytts ut till "certifierats"	X		
2 §	Tillämpningsområde Hänvisning till förordning (EU) nr 376/2014 om händelserapportering		X	
3 §	Definitioner och förkortningar Redaktionella ändringar i text. Tillagda definitioner: <i>risk</i> <i>riskkälla</i> <i>säkerhetsnyckeltal</i>	X		
4 §	Allmänt Säkerhetsledningssystemet behöver inte dokumenteras i verksamhetshandboken	X		
5 §	Allmänt Text om riskvärderingsmatris flyttad till 9 § "Riskhantering"	X		
6 §	Riktlinjer för säkerhetsledning Punkt 5 flyttad från TSFS 2010:119. Punkt 4 i allmänna råd borttagen.	X		
7 §	Kompetenser och resurser Krav på utbildningsprogram och uppföljning.		X	
8 §	Flygsäkerhetspolicy, mål och nyckeltal för säkerhet Krav på policy och uppföljning.		X	

9 §	Riskhantering Krav på process för riskhantering och uppföljning.		X	
10 §	Riskhantering Endast säkerhetsbevisning för system som finns i certifikatet behöver redovisas för TS.			X
13 §	Uppföljning och rapportering Hänvisning till förordning (EU) nr 376/2014.	X		
14 §	Uppföljning och rapportering Krav på rapportering inom 72 timmar enligt EU förordning 376/2014.	X		
17 §	Styrning av data och dokument Del av text om dokumentation från gamla 9 § flyttad hit.	X		
Bilaga 1	Riskvärderingsmatris	X		
Bilaga 2	Kompetenskrav för en flygsäkerhetskoordinator	X		
Övrigt	Gamla 9 §: flyttad till 15 §. Gamla 16 §: borttagen, ingår i 9 §.	X		X

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

Det kommer att finnas åtta svenska certifierade instrumentflygplatser, tre certifierade icke-instrumentflygplatser samt 23 certifierade helikopterflygplatser som ska tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:122) om säkerhetsledning av godkänd flygplats. Försvarmakten är flygplatsoperatör på fem av de åtta instrumentflygplatserna, två är kommunala aktiebolag och en är ett privat aktiebolag. En kommun, en ekonomisk förening och en privat ägare är operatörer för de tre certifierade icke-instrument flygplatserna. Ägandeförhållanden för de 23 certifierade helikopterflygplatserna är; landsting (21 st.), aktiebolag (1 st.) och kommun (1 st.).

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Regleringen kommer initialt att öka tidsåtgången för administrativa åtgärder utifrån omarbetning av säkerhetsledningssystemet. Kostnaderna för de

administrativa åtgärderna har schablonmässigt skattas till tre arbetsdagar för en certifierad instrumentflygplats.

För de certifierade icke-instrument flygplatserna (3 st.) och för de certifierade helikopterflygplatserna (23 st.) har kostnaderna för de administrativa åtgärderna schablonmässigt skattas till två arbetsdagar.

Tidskattningen som görs ovan är dock bara en uppskattning eftersom Transportstyrelsen inte har några exakta siffror att använda i beräkningarna.

Om vi antar att arbetet läggs ut på en konsult som har ett arvode på 1 156 kronor² per timme blir den uppskattade kostnaden cirka 27 744 kronor för en certifierad instrumentflygplats. Motsvarande kostnad för en certifierad icke-instrumentflygplats och en certifierad helikopterflygplats är cirka 18 496 kronor.

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

Inga andra kostnader är identifierade för berörda flygplatsoperatörer.

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

Ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:122) om säkerhetsledning av godkänd flygplats påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda företagen påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	+ 591	Kostnader för administrativa åtgärder gällande omarbetning av säkerhetsledningssystem

² Arvodet är beräknat på en bruttomånadslön på 41 900 kronor för en administrativ konsult (källa SCB) som har en omkostnad av 10 000 kronor per månad och som önskar en vinstmarginal på 30 % och som kan fakturera 60 % av sin arbetstid

Medborgare	-	-	-	Ingen påverkan
Staten m.fl.	-	-	-	Ingen påverkan
Externa effekter	-	-	-	Ingen påverkan
Totalt	-	-	+ 591	-

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:29) om beredskap för räddningsinsatser samt räddningstjänst på flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
1§	Tillämpningsområde Redaktionella ändringar	x		
3§ och 4§	Planering och övningar Redaktionella ändringar	x		
5 §	Räddningstjänst på flygplatser Ändringen innebär att det även går bra med annan leverantör än den kommunala räddningstjänsten			x
6 §	Räddningstjänst på flygplatser Krav på pejl samt utrustning för positionsangivelse borttaget			x
7§	Räddningstjänst på flygplatser Allmänt råd borttaget			x
11 §	Släckmedel och vattentillgång Ny kolumn i tabell Införande av filmbildande skumvätska Typ C		x	
Övrigt	Räddningstjänst kategorier Tidigare paragraf 10 är borttagen, gällande möjligheten att gå ner två kategorier när antalet rörelser är färre än 700 under de mest trafikintensiva månaderna.		x	

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

Det kommer att finnas åtta svenska certifierade instrumentflygplatser som ska tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:29)

om beredskap för räddningsinsatser samt räddningstjänst på flygplats. Försvarsmakten är flygplatsoperatör på fem av flygplatserna. De tre andra flygplatsoperatörerna är kommunala aktiebolag.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

Inga andra kostnader är identifierade för berörda flygplatsoperatörer.

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

Ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:29) om beredskap för räddningsinsatser samt räddningstjänst på flygplats påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Eftersom filmbildande skumvätska typ C kräver mindre mängd vatten för att producera skum jämfört med typ A och B samt kan påföras med en lägre tömningshastighet innebär det att det blir möjligt att använda färre räddningsfordon eller att existerande räddningstjänstfordon erhåller en förbättrad kapacitet.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Eftersom filmbildande skumvätska typ C kräver mindre mängd vatten för att producera skum jämfört med typ A och B samt kan påföras med en lägre tömningshastighet	-	-	-

	innebär det att det blir möjligt att använda färre räddningsfordon eller att existerande räddningstjänstfordon erhåller en förbättrad kapacitet.			
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	Eftersom filmbildande skumvätska typ C kräver mindre mängd vatten för att producera skum jämfört med typ A och B samt kan påföras med en lägre tömningshastighet innebär det att det blir möjligt att använda färre räddningsfordon eller att existerande räddningstjänstfordon erhåller en förbättrad kapacitet.	-	-	-
Externa effekter	Minskad mängd vatten samt minskade utsläpp av koldioxid.	-	-	-
Totalt	-	-	-	-

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:137) om flygplatsdata

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
1 kap. 1 §	Tillämpningsområde Hänvisning till förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum tillagd.	X		
1 kap. 2 §	Definitioner och förkortningar Tillagd definition: <i>dekagrader</i> Redaktionella ändringar i text.	X		
2 kap.3 §	Vertikalt referenssystem Text tillagd gällande referensyta och höjdsystem.	X		
2 kap. 4 §	System för tidreferens Redaktionell ändring i texten.	X		
2 kap. 10 §	Höjd på flygplats och bana Ändrade krav på mätnoggrannhet: 1 m --> 0,5 m 0,1 m --> 0,25 m		X	X
2 kap. 12 §	Flygplatsens dimensioner och tillhörande information Punkterna 7, 8 och 13 i den nu gällande föreskriften är borttagna. Redaktionella ändringar har gjorts i den text som är kvar.			X
2 kap. 22 §	Färdområdets skick och tillhörande anläggningar	X		
Bilaga 1, Tabell A-1	Latitud och longitud Både högre och lägre krav avseende noggrannhet i meter samt högre krav avseende integritet		X	X

Bilaga 1, Tabell A-2	Flygplatsens höjd över havet/höjd över havsytans medelnivå Både högre och lägre krav avseende noggrannhet i meter samt högre krav avseende integritet.		X	X
Bilaga 1, Tabell A-5	Längd/sträcka/dimension/avstånd Lägre krav avseende noggrannhet i meter.			X
Bilaga 2	F – Banyta Redaktionella ändringar	X		
Bilaga 2	H – Friktion Redaktionella ändringar	X		
Övrigt	Borttagna paragrafer: 2 kap. 7-8 §§ i den nu gällande föreskriften har tagit bort, regleras genom förordning (EU) nr 73/2010.			

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

Det kommer finnas åtta svenska certifierade instrumentflygplatser som ska tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:137) om flygplatsdata. Försvarsmakten är flygplatsoperatör på fem av flygplatserna. De tre andra flygplatsoperatörerna är kommunala aktiebolag.

Utöver dessa åtta instrumentflygplatser kommer tre certifierade icke-instrumentflygplatser och 23 certifierade helikopterflygplatser omfattas av ändringarna. En kommun och en ekonomisk förening samt ett privat företag är operatörer för de tre certifierade icke-instrument flygplatserna. Ägandeförhållanden för de 23 certifierade helikopterflygplatserna är; landsting (21 st.), aktiebolag (1 st.) och kommun (1 st.).

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Med en standard GPS-utrustning för inmätning uppnås en noggrannhet ner till 2-3 centimeter i plan och 4-5 centimeter i höjd. Tidsåtgången är vanligtvis mindre än 1 timma att mäta in en geodetisk punkt med specificerad noggrannheten. Önskas högre noggrannhet måste en mer avancerad utrustning användas. Tidsåtgången att mäta in en geodetisk punkt med den mer avancerade utrustningen är cirka 2 timmar. Mätning av geodetiska punkter debiteras per timma.

Förändrade krav i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:137) om flygplatsdata förväntas medföra en kostnadsökning mellan 179 790 - 258 010 kronor. Kostnaderna för det högsta alternativet är fördelat enligt nedanstående. Siffror i parantes anger den lägsta uppskattningen

226 620 (179 790) kronor för certifierade instrumentflygplatser.

1 860 (1 860) kronor för certifierade icke-instrumentflygplatser.

19 530 (19 530) kronor för certifierade helikopterflygplatser.

Storleken av kostnadsökningen för respektive instrumentflygplats avgörs av infrastrukturen och den navigationsutrustning som finns installerad. Kostnadsökningarna för certifierade icke-instrumentflygplatser och helikopterflygplatser är jämt fördelat per flygplats.

Uppskattade kostnader förutsätter att flygplatsoperatörerna inte förfogar över flygdata med rätt kvalitet och noggrannhet som ändringarna föreskriver. Det kan vara så att någon eller några av de berörda flygplatsoperatörerna redan förfogar över flygdata med rätt kvalitet och noggrannhet vilket innebär att de inte behöver vidta några åtgärder med anledning av ändringarna i föreskriften.

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

Inga andra kostnader är identifierade för berörda flygplatsoperatörer.

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

Ändringarna i föreskrifterna i serie AGA påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Om det skulle finnas något konkurrensförhållande mellan de flygplatsoperatörer som berörs av de föreslagna ändringarna, skulle det vara på de flygplatser där det förekommer kommersiell trafik. Försvarmakten är flygplatsoperatör på fem av de åtta certifierade instrumentflygplatser som nämns under punkten 5.1.1. Mellan dessa flygplatser finns inget konkurrensförhållande, eftersom de har samma huvudman. Vid två av dessa flygplatser har Swedavia flygstationer. Swedavia bedriver kommersiell verksamhet, vilket innebär att det i den meningen kan det antas att det inte råder något konkurrensförhållande mellan dessa två flygstationer eftersom även de har samma huvudman. Flygstationerna är även geografiskt åtskilda med 1 100 kilometer.

Mellan de certifierade icke-instrumentflygplatserna (3 st.) föreligger inget konkurrensförhållande, eftersom ingen kommersiell verksamhet i större skala bedrivs på dessa flygplatser.

Ändringarna påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda företagen påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Värderade effekter av ändrade krav

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Bättre noggrannhet och kvalitet på flygdata för de objekt som omfattas av inmätning	-	+ 476	De beräknade effekterna är fördelade på följande flygplatsoperatörer: - tre instrument flygplatser - tre icke instrument flygplats - två helikopterflygplatser
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	Bättre noggrannhet och kvalitet på flygdata för de objekt som omfattas av inmätning	-	+ 1 299	De beräknade effekterna är fördelade på följande flygplatsoperatörer: - fem instrument flygplatser - 21 helikopterflygplatser
Externa effekter	-	-	-	-
Totalt	-	-	1 775	Den uppskattade kostnaden förutsätter att alla flygplatsoperatörer måste mäta om alla berörda objekt som påverkas av ändringarna i föreskriften.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:132) om utformning av bansystem och plattor på flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
2 §	Definition och förkortningar Redaktionella ändringar i flera befintliga definitioner. Nya definitioner: <i>flygplats</i> <i>snabbavfartstaxibana</i> <i>taxibana på platta</i> <i>taxningsväg på platta</i> Borttagna definitioner: <i>IAIP</i> <i>PCN</i>	X		
3 kap 7-8 §§	Banors lutning Paragraferna flyttade.	X		
4 kap 2 §	Bärighet Kravet flyttat till Transportstyrelsens föreskrifter om flygplatsdata	X		
4 kap 4 §	Fastställande av friktionsegenskaper för banor med beläggning Första stycket flyttat till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om drift för flygplatser.	X		
4 kap 4 §	Banors yttextur Nytt krav i paritet med ICAO- samt EU-krav (1mm).		X	
5 kap 4§	Vändyta på bana Bild tillagd samt allmänt råd borttaget.	X		X
6 kap 2 §	Säkerhetsområde vid banände Tillägg för arresting system (villkorat).		X	
7 kap 12 §	Skärningsvinkel Ändrat krav samt allmänt råd.	X		

7 kap 17 § tabell 6	Minsta separationsavstånd för taxibana Ändrade krav i enlighet med annex 14.			X
8 kap 13 §	Lutningar på en avisningsplatta			X
8 kap 15 §	Säkerhetsavstånd vid en avisningsplatta Redaktionella ändringar i kravet samt bildtexten.	X		

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

Åtta instrumentflygplatser samt tre icke instrumentflygplatser.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

Inga andra kostnader är identifierade för berörda flygplatsoperatörer.

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

Ingen påverkan

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda företagen påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	

Företag	-	-	-	-
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	-	-	-	-
Externa effekter	-	-	-	-
Totalt	-	-	-	-

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2010:133) om visuella hjälpmedel för navigering på flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
3 kap. 21 §	Sättpunktsmarkering (Bild för förtydligande av PAPI fotpunkt)	X		
3 kap. 29 §	Bankantsmarkering Ökad bredd på banans kantmarkering (för banor 30 m eller bredare)		X	
3 kap. 34 §	Taxibanors centrumlinjemarkering Ny bild för markering av bana, bild 10.	X		
3 kap. 37§	Taxibanors centrumlinjemarkering Högre krav om förstärkt centrumlinje krävs, samt ny bild 11. Förstärkt centrumlinjemarkering på taxibana i anslutning till väntplatsmarkering.		X	
3 kap. 49 §	Väntplatsmarkering på belagd taxibana Ny bild 12 Väntplatsmarkering		X	
4 kap. 11 §	Svänglinje och stopplinje Ny bild för förtydligande			X
4 kap. 16 § -17 §	Väntplatsmarkering på fordonsvägar Bytt till Stopplinje på fordonsvägar	X		
9 kap. 32 -35 §§ NYA	Enkla sättningszonljus Villkorat krav		X	
9 kap. 32 -35 §§ NYA	Enkla sättningszonljus Ny bild 22		X	
9 kap. 84 §	Ljus vid utfart från avisningsplatta Ny bild	X		
9 kap. 115 § - 120 §	Stoppljus på fordonsväg till bana Ordet väntplatsljus bytt mot stoppljus	X		
9 kap. 121-124 §§ NYA	Ljus på förbjuden infart Villkorat krav		X	
10 kap.	Skyltar Ny bild 29 "Påbudsskyltar"	X		

10 kap. 32 §	Tidigare bild utgår och ersätts med ovan nämnda bild 29.	X		
10 kap. 70 § - 74 §	Stoppskylt på fordonsväg Ordet varningsskylt byts ut mot stoppskylt	X		
10 kap. 73 §	Ny bild 34 " Placering av stoppskylt"	X		
Bilaga 1	Nya krav på markeringsstorlekar betr. bokstäver och siffror		X	
Bilaga 2	Införande av krav för LED-ljus.		X	
Bilaga 5	Nytt mått för skylten "Banan fri"		X	
Bilaga 5	Nytt mått för skylten "Förbjuden infart"		X	
Övrigt	Borttagen paragraf: 5 kap 2 § Regleras i Transportstyrelsens föreskrifter om drift av godkänd flygplats	X		

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

Åtta instrumentflygplatser samt tre icke instrumentflygplatser.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

I huvudsak ökade kostnader vid ommålning av markeringar.

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

Ändringarna påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda företagen påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	Marginellt ökad kostnad vid ommålning av markeringar	Ca 20 per flygplats	Tre instrument flygplatser Tre godkända icke instrument flygplatser
Medborgare	-	-	-	Ingen påverkan
Staten m.fl.		Marginellt ökad kostnad vid ommålning av markeringar	Ca 20 per flygplats	Fem instrument flygplatser
Externa effekter	-	-	-	Ingen påverkan
Totalt	-	-	Ca 220	Tre instrument flygplatser Tre godkända icke instrument flygplatser

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:136) om utrustning och installationer på flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
Kap. 8 1§	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser Utgår	X		
Bilaga	Mindre justeringar	X		

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

Åtta instrumentflygplatser samt tre icke instrumentflygplatser.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

Inga andra kostnader är identifierade för berörda flygplatsoperatörer.

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

Ändringarna påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Ingen påverkan.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	-	-
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	-	-	-	-
Externa effekter	-	-	-	-
Totalt	-	-	-	-

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:134) om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
1 kap 1 §	Tillämpningsområde Redaktionella ändringar.	X		
1 kap 2§	Definitioner och förkortningar Nya definitioner: <i>bräcklig konstruktion</i> <i>IMC</i> <i>inflygningsområde</i> <i>instrumentinflygning</i> <i>mörker</i> <i>OCA</i> <i>OCA/OCH</i> <i>OCH</i> Borttagna definitioner: <i>bräcklig konstruktion</i> <i>OCA/H</i> <i>OCL</i>	X		
2 kap	Hinderbegränsande ytor för banor och områden som ska fastställas Ändrat till "Hinderbegränsande ytor" i stället för "Hinderbegränsade ytor" genomgående i hela kapitlet.	X		
2 kap 4 §	Hinderbegränsande ytor för icke-instrumentbanor, icke-precisionsbanor, precisionsbanor och banor för start Kravet är anpassat till ICAO där vissa ytor inte är krav utan dessa är överförda som allmänna råd. Paragrafen är uppdelad med krav för kategori 1, respektive en ny paragraf avseende kategori 2 och 3.			X

2 kap 5 §	Hinderbegränsande ytor för PAPI och APAPI Kraven för dessa hinderbegränsande ytor är borttagna och finns endast i föreskriften om visuella hjälpmedel för navigering på flygplats. Detta för att det blev dubbelreglerat annars.	X		
3 kap 1-9 §§	Dimensioner för hinderbegränsande ytor Syftet med ytorna är införda enligt text i ICAO och EASA regelverk.	X		
3 kap 11-12 §§	Dimensioner för hinderbegränsande ytor Syftet med ytorna är införda enligt text i ICAO och EASA regelverk. Dessutom är kraven förändrade till "bör" för kategori I och "ska" för kategori II och III.	X		X
4 kap 6, 8, 9, 11 §§	Borttagning och begränsning av hinder Kravet är detsamma men ändrat i förhållande hur det står i ICAO Annex 14.	X		
Bilaga 1 Tabell 1, 2, 3, 4, 5	Mått och lutningar Ändrat till "Hinderbegränsande ytor" i stället för "Hinderbegränsade ytor" Tabell 2 och 3 är smärre textändringar.	X		
Bilaga 2 Bild 1, 2, 3, 6	Bilder	X		
Bilaga 1 Tabell 3	Mått och lutningar Delen som handlar om "YTA FÖR AVBRUTEN LANDNING" är anpassad till uppställningen i ICAO Annex 14.	X		
Bilaga 1 Tabell 5	Mått och lutningar Mått och lutningar för hinderbegränsande yta PAPI/APAPI Tabellen borttagen eftersom den finns i föreskriften om visuella hjälpmedel för navigering på flygplats.	X		

Bilaga 2 Bild 1, 2, 3	Bilder Smärre textförändring i texten under dessa bilder	X		
Bilaga 2 Bild 6	Bilder Bilden borttagen	X		

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

Det kommer att finnas sex svenska certifierade instrumentflygplatser, två certifierade icke-instrumentflygplatser som ska tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:134) om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats. Försvarmakten är flygplatsoperatör på fyra av de sex instrumentflygplatserna, en är ett kommunalt aktiebolag och en är ett privat aktiebolag. De två certifierade icke-instrumentflygplatserna är kommunala flygplatser.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Förändringarna i denna föreskrift kommer inte att innebära något som föranleder någon administrativ belastning, eller någon praktisk förändring i infrastrukturen gentemot den redan befintliga regleringen. Vid framtida förändringar i infrastrukturen kan denna nya utgåva av föreskriften innebära vissa lättnader i utformning av vissa av de hinderbegränsande ytorna.

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

Inga andra kostnader är identifierade för berörda flygplatsoperatörer.

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

Ändringarna påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda företagen påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	-	Ingen påverkan
Medborgare	-	-	-	Ingen påverkan
Staten m.fl.	-	-	-	Ingen påverkan
Externa effekter	-	-	-	Ingen påverkan
Totalt	-	-	-	Ingen påverkan

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:135) om markering av föremål som genomtränger hinderbegränsande ytor för en flygplats

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
1 §	Tillämpningsområde Ordet "godkänd" är utbytt mot "certifierad".	X		
2 §	Definitioner Tillagda definitioner	X		
4 §	Föremål som ska markeras och/eller ljussättas Rubrik ändrad – ljussättas istället för förses med ljus. Förtydligande av olika markeringar, krav på redovisning av flygoperativ analys till TS.		X	
5 §	Föremål som ska markeras och/eller ljussättas Förtydligande av krav på ljussättning under dager om markering utelämnas. 6 § i den tidigare föreskriften gällande föremål som genomtränger horisontella eller koniska ytan, är nu införd här.		X	
6 §	Andra fasta föremål som kan utgöra hinder för luftfartyg Ändrad rubrik, förtydligande av när andra fasta föremål än de som är hinder per definition ska markeras. Förtydligande på typ av hinderljus under dager		X	
8 §	Tabell 1 Kortare avstånd enligt ICAO.			X
12 §	Tabell 2 Intervall mellan 330 m till 450 m tillagt.	X		

16 §	Markering med markörer Ändrat namn på denna typ av markering till "markörer". Text omformulerad och uppdelad i ytterligare en paragraf.	X		
18 §	Hinderljus Nytt krav på IR-ljus vid användning av LED-ljus. Text omformulerad, "markeras med ljus" ersätts med "förses med ljus"		X	
19 §	Användning av hinderljus Krav på medelintensiva hinderljus för hinder som överstiger 45 meter över marken. Text omformulerad.		X	
21 §	Placering av hinderljus Placering av hinderljus, nya 21 § är gamla 30 §.	X		
22 §	Placering av hinderljus Placering av hinderljus, nya 22 § är gamla 21 §, se ovan. Text omformulerad.	X		
23 §	Placering av hinderljus Placering av hinderljus, sista meningen är flyttad från 19 §.	X		
25-28 §§	Hinderljus på hinder vars höjd över marken är minst 45 meter men understigande 150 meter Ny rubrik, text omformulerad	X		
30 §	Hinderljus på hinder vars höjd över marken är minst 45 meter men understigande 150 meter Gamla 29 §. Text omformulerad	X		
Bilaga	Tabell 1 Förklaring till given bakgrundsluminans (cd) i ord, kolumn 4-6. Rättning av upptäckt fel i tabellen.	X		
Bilaga	Bild 2a, 2b Specifikationer för färgområde för ljus		X	

	uppdelat på glödtråd och fast ljuskälla(LED).			
Bilaga	Bild 3 Förklarande text till bilden ändrad.	X		

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

Det kommer att finnas åtta svenska certifierade instrumentflygplatser och tre certifierade icke-instrumentflygplatser som ska tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:135) om markering av föremål som genomtränger hinderbegränsande ytor för en flygplats. Forsvarsmakten är flygplatsoperatör på fem av de åtta instrumentflygplatserna, två är kommunala aktiebolag och en är ett privat aktiebolag. En kommun, en ekonomisk förening och en privat ägare är operatörer för de tre certifierade icke-instrument flygplatserna. Utöver dessa kan andra företag som avser att sätta upp hinder i dessa flygplatsers hinderbegränsande ytor beröras.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

I huvudsak ökade kostnader vid utbyte av befintliga lågintensiva hinderljus som berörs, cirka 3 000 kronor per lågintensivt ljus och cirka 20 000 kronor per medelintensivt ljus.

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

Ändringarna i föreskriften påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda företagen påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Ökad synbarhet för vissa hinder. Positiv flygsäkerhetspåverkan.	Dyrare med medelintensiva hinderljus.	Ca + 3 per lågintensivt ljus Ca + 20 per medelintensivt ljus	Övergångsbestämmelse så att kostnaden kommer vid nästa tillfälle hinderljusen behöver bytas.
Medborgare	-	Medelintensiva hinderljus i stället för lågintensiva i vissa fall, vilket skulle kunna leda till att fler uppfattar ljusen som störande.	-	Marginell påverkan på ljusbilden.
Staten m.fl.	-	-	-	Ingen påverkan
Externa effekter	-	Medelintensiva hinderljus i stället för lågintensiva i vissa fall, vilket skulle kunna leda till att fler uppfattar ljusen som störande.	-	Marginell påverkan på ljusbilden.
Totalt			Beräknade effekter i tkr bedöms ligga på en så låg nivå att det inte kan sättas någon summa.	

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:123) om utformning och drift av flygplatser som inte ska godkännas

Följande paragrafer är ändrade i föreskriften.

Paragraf	Rubrik	Typ av ändring		
		Administrativ	Högre/Nytt	Lägre
1 Kap 1 §	Tillämpningsområde Hänvisning till förordning 139/2014 tillagd.	X		
1 Kap 2§	Definitioner och förkortningar Tillagda definitioner: <i>AIP</i> <i>bankantljus</i> <i>banljus</i> <i>banändljus</i> <i>gryning</i> <i>icke-instrumentbana</i> <i>inflygningsområde</i> <i>inflygningsyta</i> <i>inflyttad tröskel</i> <i>mörker</i> <i>skymning</i> <i>start-stigyta</i> <i>taxning</i> <i>trafikvarv</i> <i>tröskel</i> <i>tröskelljus</i> Ändrade definitioner: <i>flygplats</i> <i>hinderbegränsande ytor</i>		X	
1 kap 3 §	Ömsesidigt erkännande Redaktionella ändringar	X		
2 Kap	Uppdatering/förtydligande av rubriker	X		
2 kap 2 §	Banor Redaktionella ändringar	X		
2 kap 3 §	Banor Redaktionella ändringar	X		

2 kap 5-7 §§	Redaktionella ändringar	X		
2 kap 10-11 §§	Redaktionella ändringar	X		
2 kap 12 §	Uppställningsplattor Redaktionella ändringar	X		
2 Kap 19 §	Markering av avstängda ytor Paragraf flyttad, tidigare 3 kap 13 §.	X		
2 Kap 20 §	Vindriktningsvisare Redaktionella ändringar. Ordet vindstrut ändrat till vindriktningsvisare.	X	X	
2 kap 22 §	Flygplatsljus Paragraf flyttad från kap. 3	X		
2 kap 26-28 §§	Tröskelljus och Taxibanljus Redaktionella ändringar	X		
3 Kap 2-3 §§	Ansvar för utformning och drift Redaktionella ändringar	X		
3 Kap 4 § 5 p.	Ansvar för utformning och drift Ny punkt, flyttad från tidigare 3 kap 11 §.	X		
3 Kap 5 §	Ansvar för utformning och drift Redaktionella ändringar	X		
3 kap 6 §	Ansvar för utformning och drift Redaktionella ändringar	X		
3 Kap 8 §	Flygplatsdata AIP ändrat till IAIP	X		
3 kap 9 §	Flygplatsdata Nytt krav: publikation i IAIP vid tillämpning av högervarv.		X	
3 kap 11 §	Borttagning av hinder Ordet <i>skuggas</i> är ersatt av <i>skärmas</i>	X		
Bilaga 5.	Vindriktningsvisare Måtten är mindre detaljerade än tidigare. "Diameter, slut" borttaget.			X

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

Föreskriften berör cirka tvåhundra stycken inrättade flygplatser som inte kräver godkännande (drifttillstånd/certifikat).

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter innebär att flygplatsoperatörerna kan behöva vidta administrativa åtgärder i form av uppdateringar av verksamhetshandböcker och säkerhetsledningssystem. Dessa uppdateringar skulle i så fall innebära en viss tidsåtgång och därmed administrativa kostnader relaterat till detta (se avsnitt 3.2 ovan).

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

Inga andra kostnader är identifierade för berörda flygplatsoperatörer.

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

Ändringarna i föreskriften påverkar inte konkurrensförhållandena mellan berörda flygplatsoperatörer.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

De berörda flygplatserna påverkas inte i något annat avseende.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	-	-
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	-	-	-	-
Externa effekter	-	-	-	-
Totalt	-	-	-	-

Beräknade effekter i tkr bedöms ligga på en så låg nivå att det inte kan sättas någon summa.