

## Konsekvensutredning av nya föreskrifter i Luftfart, serie PEL-FSTD

### Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår att nya föreskrifter och allmänna råd om certifikat och utbildning för före detta militära komplexa luftfartyg meddelas.

Vidare föreslår vi att 3, 21, 29 a och 29 d §§ i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:12) om certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis och att 10 § i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:13) om kompletterande bestämmelser för certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis ändras.

### A. Allmänt

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

##### 1.1 Bakgrund och problemen

##### 1.1.1. Före detta militära komplexa luftfartyg

EU reglerar idag kraven på flygcertifikat för alla luftfartyg som omfattas av förordning 2018/1139<sup>1</sup>, den s.k. grundförordningen. Krav på flygcertifikat för övriga luftfartyg ska regleras nationellt. De luftfartyg som ska regleras nationellt anges i bilaga I till grundförordningen. Punkt 1 a ii) och d) i bilaga I handlar bland annat om luftfartyg av klar historisk betydelse, med anknytning till en betydelsefull roll i en medlemsstats väpnade styrkor. Det handlar om före detta militära komplexa luftfartyg som framförts inom försvarsmakten. Idag finns inga nationella regler som rör certifikat för denna typ av luftfartyg. Istället görs bedömningar av om behörighetsbevis ska medges utifrån en intern vägledning som Transportstyrelsen tagit fram, vilket medför att det är otydligt för den sökande vilka krav som egentligen gäller. Det finns därmed ett behov av att ta fram föreskrifter på området.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

### 1.1.2 Åtgärder mot en språkkontrollants auktorisation

För att kunna flyga ett luftfartyg krävs att en pilot har tillräckliga språkkunskaper i engelska eller det språk som man talar i landet där man för tillfället flyger. Dessutom finns det krav på att flygledare och AFIS personal har tillräckliga språkkunskaper. För att kunna säkerställa detta genomförs språkprov med en auktoriserad språkkontrollant för den som söker eller har ett certifikat eller en behörighet som kräver språkkunskaper. Det är Transportstyrelsen som auktoriserar de svenska språkkontrollanterna och utfärdar deras språkauktorisationer.

Av 4 kap. 16–21 §§ luftfartslagen (2010:500) framgår vilka åtgärder som kan vidtas mot den som har ett flygcertifikat, exempelvis återkallelse eller begränsning av certifikatet. Av andra och tredje styckena i 6 kap. 19 § luftfartslagen följer att reglerna i 4 kap. 6 och 8–31 §§ gäller även för behörighetsbevis för annan personal med uppgifter inom markorganisationen eller med andra uppgifter av betydelse för flygsäkerheten. Auktoriserade språkkontrollanter bör kunna ses som annan personal med andra uppgifter av betydelse för flygsäkerheten, och reglerna om åtgärder mot den som har ett flygcertifikat bör därför kunna tillämpas även på dem. För att kunna besluta om åtgärder mot språkkontrollantens auktorisation behövs det en bestämelse som pekar på de bestämmelser som finns för språkkontrollanternas verksamhet.

## 2. Vad ska uppnås?

### 2.1 Före detta militära komplexa luftfartyg

Det Transportstyrelsen vill uppnå med förslagen är att det ska bli tydligt vilka regler som gäller för att flyga före detta militära komplexa luftfartyg. Avsikten är även att de nationella föreskrifterna ska reglera certifikat och utbildning för före detta militära komplexa luftfartyg med en bibehållen hög säkerhetsnivå.

### 2.2 Åtgärder mot en språkkontrollants auktorisation

Genom bestämmelserna i TSFS 2013:12 och TSFS 2013:13 kommer det att bli möjligt att utläsa vilka grunder som finns för att gå in med åtgärder mot en språkkontrollants auktorisation.

## 3. Vilka är lösningsalternativen?

### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om Transportstyrelsen inte gör någonting kommer det även i framtiden att saknas nationella bestämmelser gällande före detta militära komplexa luftfartyg och vi kommer fortsatt att ta beslut i varje enskilt fall med hjälp av den interna

vägledning som finns. Det innebär att det kommer att vara ottydligt för marknaden vad som krävs för att framföra dessa luftfartyg. Dessutom blir det fortsatt ottydligt under vilka omständigheter som Transportstyrelsen kan besluta om åtgärder beträffande en språkkontrollants auktorisation.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen ser inget alternativ till den föreslagna regleringen som skulle kunna avhjälpa den ottydlighet som finns för marknaden.

### 3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen har endast övervägt ett regleringsalternativ, vilket är det som presenteras nedan.

Detta alternativ innebär att ta fram nya föreskrifter som avser certifikat och utbildning för före detta militära komplexa luftfartyg. Genom denna reglering blir det tydligare för marknaden vilka krav som gäller för att piloter ska utbildas på och kunna flyga dessa luftfartyg. Samtidigt behöver hänvisningar införas i de föreskrifter som reglerar certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis.

Under projektets gång har Transportstyrelsen även uppmärksammat om att det är ottydligt huruvida luftfartslagen även omfattar de auktorisationer av språkkontrollanter som Transportstyrelsen utfärdar. Därför föreslår vi att införa bestämmelser i TSFS 2013:12 och TSFS 2013:13 som kommer att göra det möjligt att utläsa vilka grunder som finns för att gå in med åtgärder mot en språkkontrollants auktorisation.

I detta regleringsalternativ föreslås följande:

#### **Nya föreskrifter om certifikat och utbildning för före detta militära komplexa luftfartyg**

- Tillämpningsområdet avgränsas till före detta militära komplexa luftfartyg.
- Relevanta definitioner införs. Exempel på nya definitioner:
  - LOA
  - komplext luftfartyg
- Allmänna villkor införs som inkluderar bl.a. krav på lägsta ålder av minst 18 år, innehav av lägst ett gällande svenskt privatflygarcertifikat (PPL) och krav på medicinskt intyg.
- Krav för IFR (instrumentflygregler), avancerad flygning och mörker.

- Teoretiska krav som bl.a. innebär att en sökande ska lägst inneha en giltig CPL-teori på relevant kategori av luftfartyg.
- Praktiska krav där sökande ska ha genomgått praktisk utbildning på aktuell typ av luftfartyg enligt ett av Transportstyrelsen godkänt utbildningstillstånd och följa samma krav som framgår av förordning (EU) nr 1178/2011. Utbildningen kan reduceras om den sökande har motsvarande militär erfarenhet, efter Transportstyrelsens godkännande.
- Krav på teoretiskt prov som ska täcka luftfartygets komplexitet och vara skriftligt.
- Krav om att praktiskt prov ska genomföras i enlighet med relevant protokoll i tillägg 9 till förordning (EU) nr 1178/2011 samt att Transportstyrelsen ska utse kontrollant vid första utfärdande.
- Krav på att instruktörer ska ha lämplig kompetens och erfarenhet för uppgiften enligt Transportstyrelsens bedömning eller ha genomgått instruktörsutbildning enligt ett av Transportstyrelsen godkänt utbildningstillstånd.
- Krav på att kontrollanter ska inneha ett LOA med behörighet på den aktuella typen av luftfartyg och genomfört en utbildningskurs som instruktör för LOA på aktuell typ. Kontrollanten ska i första hand vara pilot och även inneha ett kontrollantcertifikat utfärdat enligt förordning (EU) nr 1178/2011.
- Krav på organisationerna som ska utbilda.
- Krav på förlängning och förnyelse av typbehörigheterna.
- Regler om att ett LOA ska utfärdas och gälla i 5 år och typbehörigheterna i ett år.

### **Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:12) om certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis**

#### *Följande ändringar föreslås*

- Att hänvisning införs till de nya föreskrifterna gällande före detta militära komplexa luftfartyg.
- Införande av nytt stycke i 21 § för att göra det möjligt att utläsa vilka grunder som finns för att gå in med åtgärder mot en språkkontrollants auktorisation.

## Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:13) om certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis

### *Följande ändringar föreslås*

- Införande av nytt stycke i 10 § för att göra det möjligt att utläsa vilka grunder som finns för att gå in med åtgärder mot en språkkontrollants auktorisation.

#### **4. Vilka är berörda?**

- Piloter som flyger före detta militära komplexa luftfartyg.
- Instruktorer som utbildar före detta militära komplexa luftfartyg.
- Kontrollanter som genomför kompetenskontroller och flygprov på före detta militära komplexa luftfartyg.
- Organisationer som har verksamhet med och/eller genomför utbildning på före detta militära komplexa luftfartyg.
- Språkkontrollanter.
- Transportstyrelsen.

#### **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### 5.1 Företag

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

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

##### *Konsekvenser av nya föreskrifter om före detta militära komplexa luftfartyg*

En positiv konsekvens av nya föreskrifter om före detta militära komplexa luftfartyg är att det blir tydligare för instruktörerna, kontrollanterna och organisationerna att veta vad som gäller vid utbildning och examinering på dessa luftfartyg.

Kontrollanterna som genomför förlängningar/förnyelser av typbehörigheterna för före detta militära komplexa luftfartyg påverkas genom att de kommer att behöva förlänga eller förnya behörigheterna i pilotens behörighetsbevis, något som inte tidigare behövts. Dock är det en mycket vanligt förekommande procedur för kontrollanterna, då den alltid genomförs på

detta sätt för piloter som innehar europeiska certifikat och behörigheter. Ändringen innebär att hanteringen blir mer enhetlig.

Organisationer som ska genomföra repetitionsutbildning, när en pilot önskar förnya en typbehörighet för före detta militära luftfartyg, kommer att påverkas ytterligare, eftersom dessa organisationer kommer att behöva ansöka om ett nytt utbildningstillstånd för att genomföra repetitionsutbildningen.

Detta krav har inte tidigare funnits. För organisationerna kommer det att innebära en extra intäkt för den repetitionsutbildning som genomförs. Den ökade intäkten är dock svår att beräkna, eftersom omfattningen av repetitionsutbildningen beror på hur länge en typbehörighet varit ogiltig och pilotens erfarenhet. Det sker dock idag väldigt sällan att en pilot förnyar en typbehörighet för före detta militära komplexa luftfartyg och det kommer därför vara mycket sällan en organisation kommer att påverkas av detta krav.

De övriga bestämmelserna som föreslås har redan tillämpats genom en intern vägledning och Transportstyrelsen kan inte se några andra konsekvenser av införandet.

#### *Konsekvenser på grund av införande av bestämmelser för språkkontrollanter*

Regler i luftfartslagen har även tidigare varit tillämpliga på språkkontrollanter. Genom de föreslagna ändringarna blir det tydligare vilka grunder som finns för att vidta åtgärder mot språkkontrollantens auktorisation.

## 5.2 Medborgare

#### *Konsekvenser av nya föreskrifter om före detta militära komplexa luftfartyg*

För piloterna är det positivt att bestämmelserna om att framföra före detta militära komplexa luftfartyg finns i nationella föreskrifter eftersom det blir mycket tydligare för piloterna vad som gäller för att skaffa sig behörighet att flyga dessa luftfartyg.

Det kommer endast att vara piloter som har lägst ett *svenskt* PPL-certifikat utfärdat som har möjlighet att ansöka om ett behörighetsbevis för LOA. Det beror på att pilotens medicinska intyg behöver vara utfärdat i Sverige, eftersom de nya reglerna innehåller medicinska krav som i vissa fall går utöver vad som framgår av EU-bestämmelser om medicinska intyg.

Idag finns det färre än tio piloter som framför dessa luftfartyg och som därmed blir berörda av de föreslagna föreskrifterna. Något som kommer påverka dessa piloter när ett behörighetsbevis för LOA utfärdas, är att deras behörighetsbevis kommer innehålla typbehörigheter med giltighetstider. Detta är något som saknas idag. Det blir därmed tydligare och lättare för piloterna att hålla reda på giltighetstiderna för de typbehörigheter som de

har. Ändringen innebär även att kontrollanterna behöver förlänga/förnya typbehörigheterna efter genomförd kompetenskontroll, något som kontrollanterna alltid gör för andra typbehörigheter till andra flygcertifikat. Det innebär att hanteringen blir mer enhetlig.

Något som också tillkommer för piloter som har typbehörigheter för före detta militära komplexa luftfartyg som förfallit, är att piloterna (förutom att genomgå en kompetenskontroll på aktuell typ), behöver genomföra repetitionsutbildning vid en organisation som har ett av Transportstyrelsen godkänt utbildningstillstånd. Detta krav har inte funnits tidigare. Det innebär att det tillkommer en extra kostnad för den piloten som ska förnya behörigheten. Kostnaden för detta är dock svår att beräkna, eftersom det beror på hur länge den aktuella typbehörigheten varit ogiltig och pilotens erfarenheter.

De övriga bestämmelserna som föreslås har redan tillämpats genom en intern vägledning och Transportstyrelsen kan inte se några andra konsekvenser av införandet.

### 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen kommer att beröras i form av informationsinsatser och hantering av utfärda behörighetsbevisen i IT-system.

Andra myndigheter, regioner, eller kommuner bedöms inte bli påverkade av den föreslagna regleringen.

### 5.4 Miljö

Ingen ytterligare miljöpåverkan kan förutses eftersom det finns piloter som flyger dessa luftfartyg redan idag. Regleringen innebär därmed att miljön inte kommer att påverkas ytterligare.

### 5.5 Externa effekter

Inga externa effekter kan förutses.

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

De alternativ som övervägts är de som beskrivs under avsnitt 3.3.

Transportstyrelsen anser att det finns stora fördelar med den reglering som föreslås i avsnitt 3.3 eftersom det blir mycket tydligare för piloter, organisationer, instruktörer och kontrollanter att veta vad som gäller för före detta militära komplexa luftfartyg. Transportstyrelsens förslag innebär inte några

begränsningar jämfört med det som framgår i vägledningen. Däremot kommer behörighetsbevisen se lite annorlunda ut eftersom typbehörigheterna kommer framgå med giltighetstider.

Genom de föreslagna ändringarna blir det dessutom tydligare vilka grunder som finns för att vidta åtgärder mot språkkontrollantens auktorisation.

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

Bemyndiganden finns i 4 kap. 1, 2, 4, 5 och 16 §§, 7 kap. 3 § och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770).

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

Bilaga I i förordning (EU) 2018/1139 undantar de aktuella luftfartygen från EU-reglering vilket innebär att varje enskild stat reglerar kraven.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten, men eftersom föreskriftsförslaget innebär fördelar för marknaden arbetar Transportstyrelsen med att ikraftträdandet kan ske under tredje kvartalet 2024.

Piloter med LOA behöver informeras om vad som gäller, likaså flygläkarna, eftersom de här reglerna inte är allmänt kända.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.



Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### 10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Föreskrifterna har ingen påverkan på funktionsmålet. Detta eftersom piloter redan idag har möjlighet att flyga dessa luftfartyg och kommer att fortsätta ha det även efter att reglerna träder ikraft.

#### 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

De föreslagna föreskrifterna kan anses påverka flygsäkerheten positivt då det kommer bli tydligare vad som gäller.

### C. Företag

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

Regleringen bedöms inte påverka företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

### D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b> (organisationer, piloter, kontrollanter)	x			Det blir tydligare att veta vad som gäller för dessa luftfartyg.
<b>Medborgare</b>	x			Det blir tydligare att veta vad som gäller för dessa luftfartyg.
<b>Staten m.fl.</b>	x	x		Informationsinsatser och justeringar i IT system.
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>				

### E. Samråd

Samråd sker med Socialstyrelsen enligt 4 kap. 5 § tredje stycket Luftfartsförordningen (2010:770).

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

Sandra Nilsson, gruppledare  
[sandra.nilsson@transportstyrelsen.se](mailto:sandra.nilsson@transportstyrelsen.se)  
010-495 51 99

Conny Comstedt, sektionschef, sakhandläggare  
[conny.comstedt@transportstyrelsen.se](mailto:conny.comstedt@transportstyrelsen.se)  
010-495 45 50

Johnny Andersson, jurist  
[johnny.andersson@transportstyrelsen.se](mailto:johnny.andersson@transportstyrelsen.se)  
010-495 36 94

Externremiss