

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS [ÅÅÅÅ:NR]) med kompletterande bestämmelser om introduktionsflygningar

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Polisflyget		Polisflyget har inga kommentarer till ovanstående remiss.	Noterat
Uppsala Flygklubb	Allmänt	<p>Detta måste vara det märkligaste regelförslag vi sett från Transportstyrelsen under lång tid.</p> <p>Regelförslaget påstås vara gjort av flygsäkerhetsskäl, men ingen del av den föreslagna föreskriften tillför något flygsäkerhetsmässigt. De delar som faktiskt berör flygsäkerheten är dubbelreglering av regler som redan finns i Europeiska Unionens förordning 965/2012 (med ändringsförordningar), i fortsättningen kallad "Air Ops-förordningen."</p> <p>Vi har erfarit att det egentliga motivet till detta föreskriftsförslag är att en enstaka operatör har ansetts missbruka regelverket för introduktionsflygningar och därmed väckt irritation hos andra operatörer som har ett AOC. Detta syns tydligt i konsekvensutredningen där konkurrensperspektivet tas upp flera gånger och bl.a. kostnaden för ett AOC påpekas.</p> <p>Förslaget tycks alltså egentligen motiverat av något slags konkurrenspolitiskt skäl och inte av säkerhetsskäl.</p> <p>Det är betecknande att Transportstyrelsen själv både i remissmissivets avsnitt "Förslagets innehåll i korthet" och i konsekvensutredningens avsnitt A1 "Vad är problemet eller anledningen till regleringen?" inte tar upp att det skulle finnas några säkerhetsproblem med hur introduktionsflygningar genomförs i dag utan snarare tar upp ekonomiska frågor.</p>	<p>TS ambition är att förtydliga vilka regler som gäller för introduktionsflygningar. I detta ingår att föreskrifterna främst ska ha en flygsäkerhetshöjande karaktär samt vara konkurrensneutrala.</p> <p>En hänvisning läggs in till den säkerhetsinformation som krävs enligt NCO.OP.130.</p> <p>I övrigt noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Transportstyrelsen stödjer sig på ARO.OPS.300, som ger kompetenta myndigheter möjlighet att utfärda kompletterande föreskrifter för introduktionsflygningar. Där står emellertid att dessa föreskrifter skall "säkerställa en säker verksamhet och vara proportionerliga".</p> <p>Föreskriftsförslaget är emellertid inte säkerhetshöjande – annat än i den ointressanta meningen att ju färre introduktionsflygningar som utförs ju färre olyckor kommer att inträffa under introduktionsflygningar. Om föreskriften genomförs kommer Motorflygarna Uppsala Flygklubb troligen tvingas att i stort sett upphöra med introduktionsflygningar – se närmare kommentaren till §9 nedan. Föreskriftsförslaget är alltså inte heller proportionerligt.</p> <p>Konsekvensutredningen verkar utgå ifrån att den enda effekten på de organisationer som utför introduktionsflygningar är administrativa. Inte ett ord sägs om de konsekvenser som förslaget kan få på organisationernas verksamhet. Dessa konsekvenser kommer att bli mycket negativa eftersom vi vet att introduktionsflygningar tillsammans med provlektioner är ett viktigt sätt att attrahera deltagare till vår verksamhet.</p> <p>Alla delar i föreskriftsförslaget är inte skadliga, men alla är onödiga. Förslaget bör dras tillbaka i sin helhet.</p>	
Privatperson		<p>Det är mycket olyckligt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som detta som på mycket negativt sätt har påverkan på flygklubbarnas möjligheter att</p> <p>Rekrytera nya piloter via introduktionsflygning, detta strider emot EASA GA roadmap och bör därför inte träda i kraft. Detta ihop med andra pålagor bidrar till att slå undan fötterna</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget påverkar flygklubbarnas möjligheter att rekrytera nya piloter via introduktionsflygning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Flygklubbarnas överlevnad.</p> <p>Ni nämner i förslaget att det skall leda till ökad flygsäkerhet? Vad exakt i förslaget är det som ökar flygsäkerheten, det har jag svårt att läsa mig till, om ni menar att ett tillstånd med automatik höjer säkerheten så är ju det inte det fallet.</p> <p>Jag anser också att tidskravet på 30 minuter/flygning är förkastligt då det minskar möjligheterna att genomföra en introduktionsflygning, sett med dagens kostnader som ligger på allmänflyget</p> <p>ökar kostnaden väsentligt för en introflygning, hur lång flygningen är har ju heller inget med säkerheten att göra, det är ju annat som påverkar den. Jag anser att det i vissa fall kan vara direkt olämpligt att flyga i 30 minuter. Tidsramen skall inte spela någon roll, utan säkerheten och kvaliteten på flygningen är det som är viktigt, helt enligt DEL-NCO.</p> <p>(Om ni är ute efter att det finns aktörer som inte sköter sig eller missbrukar formen av introflygning, så skall ni ger på de verksamheternas inte formen för Introflygningen)</p> <p>Det vore lämpligt att Transportstyrelsen samverkar med Almmänflygorganisationerna på ett bättre sätt innan ett sådant här förslag tas fram. Då skulle ni ju till och med kunna få hjälp med framtagning på konstruktivt sätt, Vi hoppas detta kan förändras i framtiden.</p>	<p>ARO.OPS.300 ger Transportstyrelsen möjlighet att ta fram kompletterande föreskrifter. Vi föreslår inget tillståndskrav för introduktionsflygning. Däremot menar vi generellt sett att ett tillståndskrav för viss verksamhet är flygsäkerhets-höjande. Föreskriftsförslaget avser att tydliggöra gräns-dragningen mellan kommersiell och icke-kommersiell verksamhet och främja en sund konkurrens mellan olika aktörer.</p> <p>Synpunkterna på tidskravet är noterade och TS avser att ompröva detta.</p> <p>I övrigt noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Hänvisar även till /privatpersons/ remiss på TSF 2019-71 vilken jag till fullo stödjer.	
Privatperson		<p>Mer specifik gäller det spårbarheten av utförda flygningar samt längd på introduktionsflygningar.</p> <p>Spårbarheten. Bra förslag, det kommer att leda till transparens inom flygklubbarna samt möjlighet att följa upp intresse för fortsatt flygning (PPL/klubbutflykter, osv). GDPR är ju inget problem om klubben informerar om sparade personuppgifter och syfte, samt har rensningsrutiner som de borde ha redan idag.</p> <p>I "Konsekvensutredning av kompletterande föreskrifter för introduktionsflygning" - "Transportpolitisk måluppfyllelse".</p> <p>Tyvärr så kommer det ha en negativ påverkan på tillgänglighet för människor, det kommer att innebära ökade kostnader för personer som vill delta på en introduktionsflygning på grund av längre flygtid samt färre möjliga introduktionsflygningar på grund av minskade antal 'tids slottar'. Sedan egentligen, varför ha en minimum tid? Det finns ingen tydlig grund till att styra det.</p>	Noterat
Lidköpings Motorflygklubb		<p>I Transportstyrelsens konsekvensutredning av kompletterande nationella föreskrifter för introduktionsflygning konstaterar vi att man gör en höna av en fjäder.</p> <p>Finns det något "levande" problem i något segment i flygsverige, varför inte ta tag i det segmentet och rätta till bekymret utan att "belasta" alla andra som "sköter sig".</p>	ARO.OPS.300 ger Transportstyrelsen möjlighet att ta fram kompletterande föreskrifter. Föreskriftsförslaget avser att tydliggöra gränsdragningen mellan kommersiell och icke-kommersiell verksamhet och främja en sund konkurrens mellan olika aktörer.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Det enda som ändrar på förordningen från EU nr 965/2012 är att Transportstyrelse i Sverige vill besluta om att flygningen skall vara mellan 30 till 90 minuter, varför måste det skrivas in exakt flygtid för att det skall kunna definieras introduktionsflygning. Återigen rätta till bekymret i det segment som ni anser inte följer nuvarande förordning.</p> <p>Allt annat är redan reglerat i regler som varje pilot med certifikat har kunskap om och följer.</p> <p>Introduktionsflygning är enligt vår bedömning likställd med "Spaka själv" som vi klubbar känner till. Detta innebär att FI(X) är befälhavare i högersits och den tilltänkte eleven/personen kan få spaka själv från vänstersits. FI(X) kan ta betalt för tjänsteutövning.</p>	<p>Introduktionsflygning enligt artikel 6.4a c i förordning 965/2012 är inte samma sak som en provlektion inom ramen för en flygskola.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>
Swedish Air Force Historic Flight		<p>Swedish Air Force Historic Flight (SwAFHF) har tagit del av aktuell remiss. Vi tycker det är tillfredsställande att Transportstyrelsen nu tittat närmare på den här för oss viktiga frågan, och även ger oss brukare möjlighet att ha synpunkter.</p> <p>Rent allmänt anser vi att innehållet i remissen ser bra ut, med relevanta punkter. Tydligt och bra. Dock har vi några synpunkter som redovisas i ett par korta punkter nedan.</p> <p>1. I remissens §9 punkt 2 står "Flygning: 30-90 minuter"</p> <p>Vi anser att man inte behöver detaljreglera flygningens längd. I den mån detta behöver styras upp så är det bättre med en rekommenderad flygtid av 30-90 minuter, med möjlighet att vid behov kunna erbjuda kortare flygningar.</p>	<p>Noterat</p> <p>Tidskravet är noterat.</p> <p>Synpunkterna om huvudsaklig verksamhet är noterade.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>2. I remissens §9 står också att flygningen endast får utföras där organisationen har sin huvudsakliga verksamhet.</p> <p>Vi inom SwAFHF/Propeller har vår huvudsakliga verksamhet baserad på Trollhättans Flygplats. Verksamheten bedrivs idag med en SK61 Bulldog och två SK16 Harvard, och troligen kommer vi under 2022 även att kunna driftsätta en Saab Safir. Vårt behov av Introduktionsflygningar är för att mer konkret knyta kontakter med våra stödmedlemmar, visa vad vi gör, och i förlängningen då även kunna rekrytera kunnigt folk till vårt arbete i hangaren och i luften.</p> <p>Våra stödmedlemmar finns spridda över hela landet, och därför har vi ett behov av att vid enstaka tillfällen även kunna erbjuda introduktionsflygningar på andra flygplatser de gånger vi är ute på exempelvis uppvisningar.</p> <p>Vårt förslag är att skrivningen mjukas upp med tillägget att flygning från andra ställen kan göras i begränsad omfattning alternativt vid enstaka tillfällen.</p>	
AOPA Sweden	Förord	<p>Vi anser att det är olyckligt att Transportstyrelsen (TS) utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning. EASA har under många år jobbat med GA Roadmap för att ta fram bättre och mer balanserade regler för allmänflyget. Det här förslaget anser vi går emot EASA:s arbete och bör därför inte träda i kraft.</p> <p>Har TS undersökt hur utbrett problemet är och vilka aktörerna är som ligger bakom orsaken till att införa en ytterligare</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning. TS delar vidare inte uppfattningen att det räcker med informationsinsatser.</p> <p>TS har undersökt hur utbrett problemet är och vilka aktörerna är.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>kostnadsdrivande föreskrift? Har denna fråga gått via Allmänflygsäkerhetsrådet för att ta in aktörernas synpunkter på frågan? Om inte är det en stor och allvarlig brist då denna fråga torde vara självklar i det forumet.</p> <p>AOPA önskar att TS i fortsättningen för en dialog med berörda organisationer inom allmänflyget redan när man påbörjar arbetet med ett regelförslag, inte i slutskedet i samband med en remiss. Detta skulle både förenkla och snabba på TS arbete med utkast till nya/förändrade regelverk i den mån det behöver gå så långt som nya föreskrifter.</p> <p>AOPA's erfarenheter från tidigare remisser är att det är svårt att ändra riktning på TS strävan att införa eller ändra i föreskrifter. Man har i en remiss redan lagt ut en riktning som är svår att avvika ifrån.</p> <p>Vi hoppas att det förändras i samband med den här remissen och att detta förslag helt läggs åt sidan och inte blir verklighet. AOPA beskriver nedan i punktform hur vi ser på de olika delarna av remissen.</p> <p>Det är AOPAS mening att om det nu existerar en otydlighet om vad som är kommersielltransport och introduktionsflygning så avhjälpas denna med informationsåtgärder. Ni beskriver själva att det inte fungerar eftersom det inte är bindande om det endast ligger på TS hemsida. Vår mening är precis den motsatta att TS har ett utmärkt utrymme för att fylla den påstådda oklarhet som man här vill åtgärda. Ta fram en informativ skrift i form av PDF, hemsidetext, folder som de organisationer som bedriver introduktionsflygning kan luta sig mot. Detta förfarande skulle helt definiera det som TS vill göra till föreskrift och det torde vara det som är TS uppgift att ge</p>	<p>I övrigt noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>medborgare, operatörer och andra intressenter en korrekt information om vad som gäller för olika former av flygning.</p> <p>Att skriva en föreskrift som upprepar det som redan finns i en annan föreskrift höjer inte på något sätt flygsäkerheten. Sammanställningen av konsekvenserna i tabell D är därför direkt felaktiga för medborgaren och för organisationen uppstår nya oklarheter om vad som ska sägas i angivna muntliga genomgångar. Organisationen har redan idag skyldighet att informera passagerare enligt gällande föreskrifter.</p>	
Svenska Sjöflygföreningen		<p>Vi anser att det är olyckligt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning. EASA har under många år jobbat med GA Road Map för att ta fram bättre och mer balanserade regler för allmänflyget. Det här förslaget anser vi går emot EASA:s arbete och bör därför inte träda i kraft.</p> <p>Har TS undersökt hur utbrett problemet är och vilka aktörerna är, som ligger bakom orsaken till att införa en ytterligare kostnadsdrivande föreskrift?</p> <p>SSA önskar att TS i fortsättningen för en dialog med berörda organisationer inom allmänflyget redan när man påbörjar arbetet med ett regelförslag, inte i slutskedet i samband med en remiss. Detta skulle både förenkla och snabba på TS arbete med utkast till nya/förändrade regelverk SSA:s erfarenheter från tidigare remisser är att vi sällan eller aldrig får gehör för våra åsikter när väl remissen har gått ut till berörda parter.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>TS har undersökt hur utbrett problemet är och vilka aktörerna är.</p> <p>SSA:s önskan är noterad.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vi hoppas att det förändras i samband med den här remissen.	
Privatperson	Förord	Jag har tvekat länge över om jag skulle svara eller inte. Jag anser dock att jag skall lämna mina synpunkter även om svaret nu kommer efter remisstidens utgång. Skälet till min tvekan är dels att jag står som författare till de regler som nu inskränks så till vida att jag satt med i den EASA-arbetsgrupp som arbetade fram Part-NCO och alltså även den aktuella undantagsregeln i EU-förordningen 965/2012 dels att jag i regelhänseende starkt förknippas med föreningen EAA Sverige som beslutat att inte lämna något eget yttrande denna gång.	Noterat
Bollnäs Flygklubb	Förord	Bollnäs Flygklubb anser att det är olyckligt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning. EASA har under många år jobbat med GA Road Map för att ta fram bättre och mer balanserade regler för allmänflyget. Det här förslaget anser vi går emot EASA:s arbete och bör därför inte träda i kraft. Bollnäs Flygklubb vill starkt betona betydelsen av att Transportstyrelsen proaktivt för en dialog med allmänflygorganisationerna redan när man påbörjar ett regelförslag, inte i samband med remiss. Detta eftersom våra erfarenheter från remisser är att remissinstanserna sällan eller aldrig får gehör för sina reaktiva åsikter. Vi ser fram emot att hanteringen av regelförslag förändras i samband med den här remissen.	TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning. I övrigt noterat.
Östra Sörmlands Flygklubb	Förord	Vi anser att det är olyckligt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att	TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>bedriva introduktionsflygning. EASA har under många år jobbat med GA Road Map för att ta fram bättre och mer balanserade regler för allmänflyget. Det här förslaget anser vi går emot EASA:s arbete och bör därför inte träda i kraft.</p> <p>Vi önskar i fortsättningen att Transportstyrelsen för en dialog med organisationerna inom allmänflyget redan när man påbörjar ett regelförslag, inte i samband med remiss. Detta eftersom våra erfarenheter från remisser är att vi sällan eller aldrig får gehör för våra åsikter.</p> <p>Vi hoppas att det förändras i samband med den här remissen.</p>	I övrigt noterat.
Tekniska Högskolans Flygklubb	Inledning	<p>Vi på Tekniska Högskolans Flygklubb anser att det är olyckligt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning. Vi har under lång tid bedrivit verksamhet för att främja flygintresse där introduktionsflygning har varit en mycket viktig aspekt. Vi har mycket hög säkerhetsnivå vid dessa flygningar och har inte upplevt några problem med att upprätthålla denna över tid.</p> <p>Därför behövs inte flera och mer komplicerade riktlinjer kring en verksamhet som idag fungerar mycket bra och säkert.</p> <p>Ni skriver:</p> <p>"...att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre."</p> <p>Ett tillstånd för introduktionsflygning höjer inte säkerhetsnivån per automatik. Frågan om säkerhet vid flygning regleras redan inom ramen för befintliga regler och verksamhet och att ytterligare addera en tillståndnivå skapar bara mer komplexitet.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>TS anser att förslaget kommer att ha en flygsäkerhets-höjande effekt.</p> <p>Tidskravet och övriga synpunkter är noterade.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Dessutom förefaller inte något i föreskriftsförslaget syfta till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning, trots att det nämns vid flera tillfällen att det är syftet med förslaget. Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att ni ska hålla den här informationen till er webbplats och inte skapa en föreskrift av det.</p> <p>Information ökar inte säkerheten</p> <p>Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om riskerna med introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.</p> <p>Långa flygningar är inte säkrare än kortare</p> <p>En viktig del som ni missar är att ni minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar.</p> <p>Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är en markant kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning. Det drabbar det framtida elflyget särskilt hårt som då måste ladda längre mellan flygningarna och det kan vara så att de inte ens har möjlighet att flyga i 30 minuter om de är tungt lastade och kylan gör sig påmind under vintern.</p> <p>Det kan även vara olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom en del som inte flugit tidigare blir illamående och vill landa. Ett krav som i sin förlängning kan sänka flygsäkerheten då piloten tvingas att flyga längre med större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.</p> <p>Konsekvenser för flygklubbarna</p> <p>Vi kommer att få det svårare att bedriva det som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom det blir dyrare för våra</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>passagerare förväntar vi oss att det kommer att göras färre flygningar vilket är en allvarlig konsekvens för allmänflyget som helhet.</p> <p>Konsekvens Funktionsmålet Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning.</p> <p>Konsekvens Hänsynsmålet Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	
KSAK/KSAK-M	Förord	<p>Vår erfarenhet av flygklubbarna är att de sällan missbrukar och eller inte håller sig till nu rådande riktlinjer för introduktionsflygningar. Tvärt om är vår uppfattning att flygklubbarna hanterar introduktionsflygningar på ett bra och säkert sätt. Därmed anser vi att det är olyckligt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>EASA har under många år jobbat med GA Road Map för att ta fram bättre och mer balanserade regler för allmänflyget. Det här förslaget anser vi går emot EASA:s arbete och bör därför inte träda i kraft.</p> <p>Vi önskar belysa vikten av att Transportstyrelsen proaktivt för en dialog med KSAK redan när man påbörjar ett regelförslag, inte i samband med remiss. I detta fall kom remissen med kort varsel vilket vi hade lämnat accept på.</p> <p>Våra erfarenheter från remisser är att remissinstanserna sällan eller aldrig får gehör för sina reaktiva åsikter. Vi ser fram emot att hanteringen av regelförslag förändras i samband med den här remissen.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>I övrigt noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Det är möjligt att denna remiss endast borde ha haft bäring på de kommersiella operatörerna och inte på allmänflyget och eller på flygklubbarna.	
Värmlands Flygklubb	Förord	<p>Vi anser att det är olyckligt / klämfingrigt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning. EASA har under många år jobbat med GA Road Map för att ta fram bättre och mer balanserade regler för allmänflyget. Det här förslaget anser vi går emot EASA:s arbete och bör därför inte träda i kraft.</p> <p>Vi önskar i fortsättningen att Transportstyrelsen för en dialog med organisationerna inom allmänflyget redan när man påbörjar ett regelförslag, inte i samband med remiss. Detta eftersom våra erfarenheter från remisser är att vi sällan eller aldrig får gehör för våra åsikter.</p> <p>Vi hoppas att det förändras i samband med den här remissen.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>I övrigt noterat.</p>
Aeroklubben i Göteborg	Förord	<p>Aeroklubben i Göteborg tackar för möjligheten att inkomma med remissvar i denna fråga.</p> <p>Introduktionsflygningar är en viktig del i Aeroklubbens rekryteringsverksamhet och vi ser att den här remissen kommer påverka dessa negativt.</p>	TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.
Privatperson	Generella synpunkter på förslaget	Hela den bärande idén med att arbeta fram gemensamma flygregler inom EU var och är att det skall vara lika regler och villkor för alla operatörer inom EU/EASA, stora som små. Vid utarbetandet av EU-regelverket strävade man efter att reglerna skulle vara så väl anpassade att inga nationella varianter skulle behövas, framför allt inte nationella begränsningar. Detta gäller även inom Part-NCO. De möjligheter till nationella inskränkningar av artikel 6.4a c som	<p>TS anser inte att vi inskränker någon rättighet som finns i EU-lagstiftningen. Om detta skulle ske, så gäller EU-lagstiftningen före nationella regler.</p> <p>TS anser vidare att det inte handlar om en nationell avvikelse utan om förtydligande av EU-reglerna.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>nu återfinns i regelverket har tillkommit efter arbetsgruppens upplösning och har inte varit föremål för arbetsgruppens överväganden.</p> <p>Jag ser med en viss besvikelse att Transportstyrelsen nu har funnit anledning till att författa en nationell avvikelse till det regelverk som tagits fram för att vara gemensamt inom EU/EASA. Såvitt jag kunnat utröna under den korta remisstiden så har ingen annan nation inom EASA-sfären funnit anledning att inskränka rätten till att utnyttja artikel 6.4a c.</p> <p>Jag kan inte heller se att de föreslagna nationella tilläggreglerna tillför något för flygsäkerheten, möjligen något genom att det kommer att bli färre flygningar totalt sett. Flygsäkerhetsmotivet motsägs dessutom av det faktum att de aktuella reglerna inte kommer att omfatta UL-A som enligt min mening är den osäkraste flygformen som vi tillåter i Sverige.</p>	I övrigt noterat.
Privatperson	Förord	<p>Vi anser att det är olyckligt att Transportstyrelsen utformar ett förslag som negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning. EASA har under många år jobbat med GA Road Map för att ta fram bättre och mer balanserade regler för allmänflyget. Det här förslaget anser vi går emot EASA:s arbete och bör därför inte träda i kraft.</p> <p>Vi önskar i fortsättningen att Transportstyrelsen för en dialog med organisationerna inom allmänflyget redan när man påbörjar ett regelförslag, inte i samband med remiss. Detta eftersom våra erfarenheter från remisser är att vi sällan eller aldrig får gehör för våra åsikter.</p> <p>Vi hoppas att det förändras i samband med den här remissen.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>I övrigt noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Eslövs Flygklubb	Remissmissiv	<p><i>Gränsdragning otydlig mellan kommersiell passagerartransport och icke kommersiell passagerartransport i forma av Introduktionsflygning är otydlig. Här läser jag Del-NCO och Del-ORO som ganska tydliga från EASA</i></p> <p>Hänvisning till TSFS 2021:103 (ej EASA???? Fpl??) blir inte klok på denna?? Är det Annex 1 flygplan som menas??</p> <p><i>Föreskrifterna föreslås gälla både sådan introduktionsflygning som avses i förordning (EU) nr 965/2012 och i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:103) om ickekommersiell verksamhet med vissa flygplan och vissa helikoptrar. Här läser jag däremot en försämring om att frångå och tillåta Annex 1 flygplan att utföra Introduktionsflygningar. Denna del anses gå emot TS intention om att öka säkerheten?? Om jag nu tolkar förslaget rätt. Vidare vill Transportstyrelsen att det, redan innan överenskommelse om flygningen träffas, ska bli känt för passagerare som är intresserade av introduktionsflygning att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre Här läser jag som ovanstående och håller med att säkerheten blir lägre om det tillåts Annex 1 flygplan.</i></p>	<p>TS delar inte Eslövs Flygklubbs uppfattningar.</p>
AOPA Sweden	KU	<p>Vi har inte uppfattat att det bland flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.</p> <p>Ni skriver:</p> <p><i>[...]att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.</i></p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Den verkliga flygsäkerheten är enligt oss likvärdig mellan verksamhet enligt Del-NCO och Del-CAT om man jämför samma flygplanstyp, pilot och flygfält.</p> <p>Dessutom ser vi inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att ni ska hålla den här informationen till er hemsida och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans i det här sammanhanget, ni bör inte försvåra konceptet introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften.</p> <p><u>Konsekvenser för medborgare</u></p> <p>Ni skriver här att säkerhetsnivån höjs i och med förslaget. Det anser vi är felaktigt. Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om det livsfarliga i att följa med på introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.</p> <p>En viktig del som ni missar är att ni också minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar. Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är en markant kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning. Det drabbar också elflyget särskilt hårt som då måste ladda väsentligt längre mellan flygningarna, det kan också vara så att de inte ens har möjlighet att flyga i 30 minuter om de är tungt lastade och kylan gör sig påmind under vintern.</p> <p>Det är också så att det rent ut sagt kan vara olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom många som inte flugit tidigare lätt blir illamående och vill landa. Konsekvensen av det kan bli ganska så direkta och tråkiga. Om man tvingas avbryta</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>introduktionsflygningen efter 25 minuter vad gäller då? Är det organisationen som betalar alla kostnader och passagerarna får tillbaka pengarna eftersom vi då saknar grund för att ta betalt för flygningen? Organisationen är inte kommersiell och flygningen är då per definition inte en introduktionsflygning?</p> <p>Att begränsa eller ange en tid för vad som är en introduktionsflygning är en fara för flygsäkerheten snarare än något annat!</p> <p><u>Konsekvenser för Transportstyrelsen</u></p> <p>Ni har glömt att ni med denna föreskrift kommer att få ett utökat tillsynsansvar med fler punkter att kontrollera. Det kommer leda till ökade kostnader som i slutändan debiteras brukarna.</p> <p><u>Konsekvenser för flygklubbarna</u></p> <p>Vi kommer att få det svårare att bedriva det som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom det blir mycket dyrare för våra passagerare förväntar vi oss också att det kommer att göras färre flygningar vilket är en allvarlig konsekvens. Introduktionsflygningar är en viktig rekryteringsgrund för våra lokala flygklubbar och i ett längre perspektiv rekryteringen av framtida kommersiella piloter. En begränsning i att utföra dessa kommer därför drabba flygklubbarna hårt genom en än sämre rekrytering.</p> <p><u>Konsekvens punkt 9</u></p> <p>Er text: <i>Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?</i> <i>Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda i kraft så fort som möjligt.</i></p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.</p> <p>Eftersom piloten tvingas att flyga längre är det större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.</p> <p>Att det av flygsäkerhetsskäl behöver införas nya föreskrifter fort måste innebära att TS har sett haverier, tillbud eller andra störningar i form av introduktionsflygningar. Redovisa dessa brådskande diskrepanser från ett flygsäkerhetsperspektiv så att branschen kan lära sig av det istället för att svävande antyda att det finns problem med just introduktionsflygningar och dess inverkan på flygsäkerheten.</p> <p><u>Konsekvens Funktionsmålet</u></p> <p>Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning. Att begränsa flygklubbar till att endast bedriva introduktionsflygningar på dess huvudsakliga verksamhetsplats minskar tillgängligheten och begränsar möjligheten till att nå alla medborgare. Att endast få flyga från sin huvudsakliga verksamhetsplats kommer ta bort möjligheten för medborgare att upptäcka flyget vid speciella tillfällen som tex flygdagar förlagda till sommarfält, tex Visingsö, dit familjer och andra grupper rör sig av nyfikenhet.</p> <p><u>Konsekvens Hänsynsmålet</u></p> <p>Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet. Som vi beskriver kommer tidsaspekten i föreskriften tvärtom försämra flygsäkerheten.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svenska Sjöflygföreningen	KU	<p>Vi har inte uppfattat att det bland flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.</p> <p>Ni skriver:</p> <p><i>[...]att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.</i></p> <p>Vi anser inte att ett tillstånd nödvändigtvis höjer säkerhetsnivån. Det är snarare så att det är oproportionerligt höga krav på en AOC-verksamhet som bedriver rundflyg, alla pålagor de har gör väldigt lite för flygsäkerheten i slutändan. Den verkliga flygsäkerheten är enligt oss samma mellan verksamhet enligt Del-NCO och Del-CAT om man jämför samma flygplanstyp, pilot och flygfält, dvs samma operativa förutsättningar.</p> <p>Dessutom ser vi inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att ni ska hålla den här informationen till er hemsida och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans i det här sammanhanget, ni bör inte försvåra konceptet introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften. Sänk era avgifter istället.</p> <p><u>Konsekvenser för medborgare</u></p> <p>Ni skriver här att säkerhetsnivån höjs i och med förslaget. Det anser vi är felaktigt. Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om det livsfarliga i att följa med på introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>En viktig del som ni missar är att ni också minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar. Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är en markant kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning. Det drabbar också elflyget särskilt hårt som då måste ladda väsentligt längre mellan flygningarna, det kan också vara så att de inte ens har möjlighet att flyga i 30 minuter om de är tungt lastade och kylan gör sig påmind under vintern.</p> <p>Det är också så att det rent ut sagt kan vara olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom många som inte flugit tidigare lätt blir illamående och vill landa. Konsekvensen av det kan bli ganska så direkta och tråkiga.</p> <p><u>Konsekvenser för Transportstyrelsen</u></p> <p>Ni har glömt att ni med denna föreskrift kommer att få ett utökat tillsynsansvar med fler punkter att kontrollera. Det kommer leda till ökade kostnader som i slutändan debiteras brukarna.</p> <p><u>Konsekvenser för flygklubbarna</u></p> <p>Vi kommer att få det svårare att bedriva det som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom det blir mycket dyrare för våra passagerare förväntar vi oss också att det kommer att göras färre flygningar vilket är en allvarlig konsekvens.</p> <p><u>Konsekvens punkt 9</u></p> <p>Er text: <i>Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?</i></p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p><i>Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda i kraft så fort som möjligt.</i></p> <p>Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.</p> <p>Eftersom piloten tvingas att flyga längre är det större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.</p> <p><u>Konsekvens Funktionsmålet</u></p> <p>Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning.</p> <p><u>Konsekvens Hänsynsmålet</u></p> <p>Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	
Privatperson	KU	<p>Vi har inte uppfattat att det bland flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.</p> <p>Ni skriver:</p> <p>[...]att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.</p> <p>Vi anser inte att ett tillstånd per automatik höjer säkerhetsnivån. Det är snarare så att det är oproportionerligt höga krav på en AOC-verksamhet som bedriver rundflyg, alla de pålagor de har gör inte så mycket för flygsäkerheten i slutändan. Den verkliga flygsäkerheten är enligt oss likvärdig mellan verksamhet enligt Del-NCO och Del-CAT om man jämför samma flygplanstyp, pilot och flygfält.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Dessutom ser vi inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning, trots att det nämns vid flera tillfällen att det är syftet med förslaget.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att ni ska hålla den här informationen till er webbplats och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans i det här sammanhanget, ni bör inte försvåra konceptet introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften.</p> <p>Konsekvenser för medborgare</p> <p>Ni skriver här att säkerhetsnivån höjs i och med förslaget. Det anser vi är felaktigt. Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om riskerna med introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.</p> <p>En viktig del som ni missar är att ni minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar. Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är en markant kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning. Det drabbar elflyget särskilt hårt som då måste ladda längre mellan flygningarna och det kan vara så att de inte ens har möjlighet att flyga i 30 minuter om de är tungt lastade och kylan gör sig påmind under vintern.</p> <p>Det kan vara olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom många som inte flugit tidigare blir illamående och vill landa. Konsekvensen av det kan bli direkt och tråkig.</p> <p>Konsekvenser för Transportstyrelsen</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Med denna föreskrift kommer ni att få ett utökat tillsynsansvar med fler punkter att kontrollera. Det kommer leda till ökade kostnader som i slutändan debiteras brukarna.</p> <p>Konsekvenser för flygklubbarna</p> <p>Vi kommer att få det svårare att bedriva det som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom det blir dyrare för våra passagerare förväntar vi oss att det kommer att göras färre flygningar vilket är en allvarlig konsekvens för allmänflyget som helhet.</p> <p>Konsekvens punkt 9</p> <p>Er text:</p> <p>Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?</p> <p>Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda ikraft så fort som möjligt.</p> <p>Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.</p> <p>Eftersom piloten tvingas att flyga längre är det större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.</p> <p>Konsekvens Funktionsmålet</p> <p>Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning.</p> <p>Konsekvens Hänsynsmålet</p> <p>Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Bollnäs Flygklubb	KU	<p>Bollnäs Flygklubb har inte uppfattat att det os oss eller andra flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.</p> <p>Ni skriver:</p> <p>[...]att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.</p> <p>Bollnäs flygklubb anser inte att ett tillstånd per automatik höjer säkerhetsnivån.</p> <p>Dessutom ser vi inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning, trots att det nämns vid flera tillfällen att det är syftet med förslaget.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser Bollnäs Flygklubb att Transportstyrelsen ska hålla den här informationen till sin egen webbplats och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans i det här sammanhanget, ni bör inte försvåra konceptet introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften.</p> <p>Konsekvenser för medborgare</p> <p>Ni skriver här att säkerhetsnivån höjs i och med förslaget. Det anser vi är felaktigt. Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om riskerna med introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.</p> <p>En viktig del som ni missar är att ni minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar. Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är en</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>markant kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning.</p> <p>Det drabbar elflyget särskilt hårt som då måste ladda längre mellan flygningarna och det kan vara så att de inte ens har möjlighet att flyga i 30 minuter om de är tungt lastade och kylan gör sig påmind under vintern.</p> <p>Bollnäs Flygklubbs erfarenhet är att det är direkt olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom många som inte flugit tidigare blir illamående och vill landa. Konsekvensen av det kan bli direkt och tråkig för alla inblandade parter.</p> <p>Konsekvenser för Transportstyrelsen</p> <p>Med denna föreskrift kommer Transportstyrelsen att få ett utökat tillsynsansvar med fler punkter att kontrollera. Det kommer leda till ökade kostnader som i slutändan debiteras brukarna.</p> <p>Konsekvenser för flygklubbarna</p> <p>Vi kommer att få det svårare att bedriva det som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom det blir dyrare för våra passagerare förväntar vi oss att det kommer att göras färre flygningar vilket är en allvarlig konsekvens för allmänflyget som helhet.</p> <p>Konsekvens punkt 9</p> <p>Er text:</p> <p>Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?</p> <p>Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda ikraft så fort som möjligt.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.</p> <p>Eftersom piloten tvingas att flyga längre är det större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.</p> <p>Konsekvens Funktionsmålet</p> <p>Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning.</p> <p>Konsekvens Hänsynsmålet</p> <p>Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	
Östra Sörmlands Flygklubb	KU	<p>Konsekvensbeskrivning</p> <p>Vi har inte uppfattat att det bland flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.</p> <p>Ni skriver:</p> <p>[...]att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.</p> <p>Vi anser inte att ett tillstånd per automatik höjer säkerhetsnivån. Det är snarare så att det är oproportionerligt höga krav på en AOC-verksamhet som bedriver rundflyg, alla de pålagor de har gör inte så mycket för flygsäkerheten i slutändan. Den verkliga flygsäkerheten är enligt oss likvärdig mellan verksamhet enligt Del-NCO och Del-CAT om man jämför samma flygplanstyp, pilot och flygfält.</p> <p>Dessutom ser vi inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning, trots att det nämns vid flera tillfällen att det är syftet med förslaget.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att ni ska hålla den här informationen till er webbplats och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans i det här sammanhanget, ni bör inte försvåra konceptet introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften.</p> <p>Konsekvenser för medborgare</p> <p>Ni skriver här att säkerhetsnivån höjs i och med förslaget. Det anser vi är felaktigt. Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om riskerna med introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.</p> <p>En viktig del som ni missar är att ni minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar. Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är en markant kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning. Det drabbar elflyget särskilt hårt som då måste ladda längre mellan flygningarna och det kan vara så att de inte ens har möjlighet att flyga i 30 minuter om de är tungt lastade och kylan gör sig påmind under vintern.</p> <p>Det kan vara olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom många som inte flugit tidigare blir illamående och vill landa. Konsekvensen av det kan bli direkt och tråkig.</p> <p>Konsekvenser för Transportstyrelsen</p> <p>Med denna föreskrift kommer ni att få ett utökat tillsynsansvar med fler punkter att kontrollera. Det kommer leda till ökade kostnader som i slutändan debiteras brukarna.</p> <p>Konsekvenser för flygklubbarna</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vi kommer att få det svårare att bedriva det som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom det blir dyrare för våra passagerare förväntar vi oss att det kommer att göras färre flygningar vilket är en allvarlig konsekvens för allmänflyget som helhet.</p> <p>Konsekvens punkt 9</p> <p>Er text:</p> <p>Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?</p> <p>Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda ikraft så fort som möjligt.</p> <p>Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.</p> <p>Eftersom piloten tvingas att flyga längre är det större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.</p> <p>Konsekvens Funktionsmålet</p> <p>Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning.</p> <p>Konsekvens Hänsynsmålet</p> <p>Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	
KSAK/KSAK-M	KU	<p>KSAK har inte uppfattat att det hos flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.</p> <p>Ni skriver:</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>[...] att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.</p> <p>Vi anser inte att ett tillstånd per automatik höjer säkerhetsnivån.</p> <p>Dessutom ser vi inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning, trots att det nämns vid flera tillfällen att det är syftet med förslaget.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att Transportstyrelsen ska hålla den här informationen till sin egen webbplats och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans (till allmänflyget) i det här sammanhanget.</p> <p>TS bör inte försvåra konceptet introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften.</p> <p>Konsekvenser för medborgare</p> <p>Ni skriver här att säkerhetsnivån höjs i och med förslaget. Det anser vi är felaktigt. Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om riskerna med introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.</p> <p>En viktig del som ni missar är att ni minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar. Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är delvis kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning. Men framför allt är vår erfarenhet att det är direkt olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom många som inte flugit tidigare blir illamående och vill landa. Att börja flyga bör tas i flera olika steg. Konsekvensen av det kan bli direkt och tråkig för alla inblandade parter.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vi noterar även att det drabbar e-flyget som måste ladda längre mellan flygningarna och det kan vara så att de inte ens har möjlighet att flyga i 30 minuter om de är tungt lastade och kylan gör sig påmind under vintern.</p> <p>Konsekvenser för Transportstyrelsen</p> <p>Med denna föreskrift kommer Transportstyrelsen att få ett utökat tillsynsansvar med fler punkter att kontrollera. Det kommer leda till ökade kostnader som i slutändan debiteras brukarna.</p> <p>Konsekvenser för flygklubbarna</p> <p>Förslaget kommer att försvåra genomförandet av introduktionsflygningar som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom förslaget ger ett mer omständligt och utökat krav genererar förslaget ökade kostnader vilket i sig föranleder färre flygningar vilket i sin tur är en allvarlig konsekvens för allmänflyget som helhet.</p> <p>Konsekvens punkt 9</p> <p>Er text:</p> <p>Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?</p> <p>Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda ikraft så fort som möjligt.</p> <p>Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Eftersom piloten tvingas att flyga längre är det större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.</p> <p>Konsekvens Funktionsmålet Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning.</p> <p>Konsekvens Hänsynsmålet Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	
Värmlands Flygklubb	KU	<p>Vi har inte uppfattat att det finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.</p> <p>Ni skriver: [...]att verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.</p> <p>Vi anser inte att ett tillstånd per automatik höjer säkerhetsnivån. Det är snarare så att det är oproportionerligt höga krav på en AOC-verksamhet som bedriver rundflyg, alla de pålagor de har gör inte så mycket för flygsäkerheten i slutändan. Den verkliga flygsäkerheten är enligt oss likvärdig mellan verksamhet enligt Del-NCO och Del-CAT om man jämför samma flygplanstyp, pilot och flygfält.</p> <p>Dessutom ser vi inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning, trots att det nämns vid flera tillfällen att det är syftet med förslaget.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att ni ska hålla den här informationen till er webbplats och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans i det här sammanhanget, ni bör inte försvåra konceptet</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften.</p> <p>Konsekvenser för medborgare</p> <p>Ni skriver här att säkerhetsnivån höjs i och med förslaget. Det anser vi är felaktigt. Bara för att vi tydligt informerar passagerarna om riskerna med introduktionsflygning har det inte någon effekt på säkerheten som sådan. Det gör inte flygningen säkrare.</p> <p>En viktig del som ni missar är att ni minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar. Att flyga minst 30 minuter istället för att flyga t.ex. 15 minuter är en markant kostnadsökning som i sig motverkar syftet med introduktionsflygning.</p> <p>Det kan vara olämpligt att flyga minst 30 minuter eftersom många som inte flugit tidigare blir illamående och vill landa. Konsekvensen av det kan bli direkt och tråkig.</p> <p>Konsekvenser för Transportstyrelsen</p> <p>Med denna föreskrift kommer ni att få ett utökat tillsynsansvar med fler punkter att kontrollera. Det kommer leda till ökade kostnader som i slutändan debiteras brukarna.</p> <p>Konsekvenser för flygklubbarna</p> <p>Vi kommer att få det svårare att bedriva det som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom det blir dyrare för våra passagerare förväntar vi oss att det kommer att göras färre flygningar vilket är en allvarlig konsekvens för allmänflyget som helhet.</p> <p>Konsekvens punkt 9</p> <p>Er text:</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?</p> <p>Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda ikraft så fort som möjligt.</p> <p>Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.</p> <p>Eftersom piloten tvingas att flyga längre är det större risk att passagerarna mår illa vilket stressar piloten och därmed sänker flygsäkerheten.</p> <p>Konsekvens Funktionsmålet</p> <p>Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre kan ta del av flygning.</p> <p>Konsekvens Hänsynsmålet</p> <p>Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	
Aeroklubben i Göteborg	KU	<p>Konsekvensutredning tar inte upp den mycket negativa aspekten som drabbar flygklubbar som har introduktionsflygningar som del av sin rekryteringsverksamhet.</p> <p>En stor del av de som börjar på Aeroklubbens Flygskola har deltagit i en introduktionsflygning. Vi kommer få kraftigt försämrade rekryteringsmöjligheter.</p> <p>Introduktionsflygningar har även en viktig funktion i att påverka allmänhetens bild och förståelse av allmänflyg.</p> <p>Vi har inte uppfattat att det bland flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur det ska hanteras.</p>	<p>TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Som vi uppfattar konsekvensanalysen så har remissförslagen uppkommit på grund av kommersiella aktörer som ser introduktionsflygningar som osund konkurrens. Vi anser att det är helt felaktigt eftersom vi inte på något vis konkurrerar med kommersiella aktörer.</p> <p>Alternativt så syftar remissförslaget till att stävja missbruk där kommersiella aktörer felaktigt använder sig av introduktionsflygningar. I båda dessa fallen finns lagstiftning på plats, och åtgärderna i detta remissförslag ställer till det för flygklubbarna mer än det löser några problem, och är inte proportionerliga.</p> <p>Aeroklubben ser inget i föreskriftsförslaget som syftar till att höja flygsäkerheten vid introduktionsflygning.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att ni ska hålla den här informationen till er hemsida och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte har någon direkt relevans i det här sammanhanget, ni bör inte försvåra konceptet introduktionsflygning i syfte att försöka påverka konkurrenskraften.</p> <p>Konsekvenser för flygklubbarna</p> <p>Vi kommer att få det svårare att bedriva det som EASA menar ska vara enkelt. Eftersom det blir mycket dyrare för våra passagerare, som vi alltså ser som potentiella medlemmar, förväntar vi oss också att det kommer att göras färre flygningar vilket är en mycket allvarlig konsekvens.</p> <p>Konsekvens punkt 9</p> <p>Er text:</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?</p> <p>Ja, av flygsäkerhetsskäl behöver föreskrifterna träda ikraft så fort som möjligt.</p> <p>Vi ser inte att det finns ett enda förslag här som höjer flygsäkerheten. Vi ser en del administrativa förslag och förtydliganden mot passagerarna men det höjer inte flygsäkerheten i sig.</p> <p>Transportpolitisk måluppfyllelse</p> <p>Aeroklubben i Göteborg är ledande i arbetet för långsiktigt hållbara transporter inom flyget med elflygplan Pipistrel Velis Elektro. Detta remissförslag skulle effektivt hindra detta arbete.</p>	
Privatperson	KU	<p>Alternativet till att flyga enligt de föreslagna reglerna är svartflyg i många fall. Det finns flygplanstyper som flygnördar vill ta del av men som inte återfinns i flygskolor, flygklubbar eller inom den kommersiella flygverksamheten som t.ex. öppna veteranflygplan, ex-militära jet, sjöflygplan eller aerobatic-typer. Särskild kontaktyta är flygdagar, d.v.s. oftast inte på flygplanets hemmaplan. Alternativet är svartflyg med den nackdelen att den internt kontrollerande funktionen som återfinns inom ramen för artikel 6.4a c försvinner. Förvisso finns det få organisationer idag inom de flygverksamheter som jag åsyftar men jag ser framför mig att fler sådana kommer att skapas för verksamheterna ska överleva.</p>	Noterat
Eslövs Flygklubb	KU	<p>Vidare vill Transportstyrelsen att det, redan innan överenskommelse om flygningen träffas, ska bli känt för passagerare som är intresserade av introduktionsflygning att</p>	TS delar inte uppfattningen att förslaget negativt påverkar flygklubbarnas möjlighet att bedriva introduktionsflygning.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>verksamheten inte är tillståndskrävande och att säkerhetsnivån därför är lägre.</p> <p>3.1 Det kan medföra en osund konkurrens mellan bolag som har AOC och organisationer som inte har AOC. Hur kan det bli osund konkurrens då Introduktionsflyget redan har marginaliserats till 8%.?</p> <p>Förstår inte frågan då rena godkända "Rundflygföretag" kan flyga 100%.</p> <p>3.2 Alternativ som inte innebär reglering</p> <p>Förtydligande information skulle kunna ges på exempelvis Transportstyrelsens webbplats. Denna information skulle dock inte vara bindande. Därför anser vi av flygsäkerhetsskäl att detta alternativ inte är tillräckligt.</p> <p>Här förstår jag inte innebörden av konsekvensutredningen.</p> <p>3.2 här vill TS ge direktiv men inte ta ansvar? Vem skall då ta ansvar? Om myndigheten inte kan ta ansvar för att den förtydligande informationen inte är tillräcklig vem skall då göra det?</p> <p>3.3 Regleringsalternativ.</p> <p>Det enda regleringsalternativ som Transportstyrelsen har identifierat innebär att Transportstyrelsen tar fram myndighetsföreskrifter om introduktionsflygningar. Se ovanstående kommentar för 3.2</p> <p>5.2 Medborgare</p> <p>För medborgare i form av passagerare bedöms säkerhetsnivån öka genom det aktuella förslaget.</p> <p>Förslaget bedöms innebära att det blir tydligare för medborgarna att det finns olika säkerhetskrav på olika slags flygningar</p>	<p>I övrigt noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>med passagerare och att det inte alltid krävs tillstånd för dessa flygningar.</p> <p>På vilket sätt ökar säkerheten för PAX genom att berätta att det är olika säkerhetskrav?</p> <p>Enligt förslaget har befälhavaren och organisationen ett ansvar för att muntliga genomgångar hålls före och efter flygning. Det är redan idag reglerat. Befälhavaren skall tillse så att passagerare har fått instruktion före flygning (gäller alla flygningar) SFS 2010:500</p> <p>D sammanställning av konsekvenser</p> <p>Här har det missats "utförarna"</p> <p>De enskilda flygklubbarna har idag orimliga tillsynskostnader från myndigheten och ger ännu mer negativt resultat om det skall införas "ytterligare tillsyner"</p>	
Kalmar Flygklubb	KU	<p>1. Pkt 3.1 Jämförelse med AOC och deras kostnader är fel. Ni skriver att ATO och företag inte bedöms hålla på med introduktionsflygningar eller påverkas (5.1 och C). Vilka AOC bedriver introduktionsflygningar för blivande privatpiloter som ni jämför med? Sänd lista med organisations namn och antal introduktionsflygningar för privatflygare de gör för att motiverar pkt 3.1. Annars är det lögnaktigt påstående.</p> <p>2. Pkt 2 och 5.2. Hänvisningar till flygsäkerhet och att den skulle höjas av denna information är helt fel.</p> <p>Det är inte fel att informera passagerare och vilket regelverk som gäller för introduktionsflygningar. Men om den informationen skulle höja flygsäkerheten bör ni omgående se till att göra samma information tillgänglig för alla passagerare i alla flygslag och så omfattande som möjligt för att därmed höja</p>	<p>Noterat.</p> <p>TS delar inte remissinstansens uppfattning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>flygsäkerheten maximalt. En tjock pärm borde maximera flygsäkerheten, ju tjockare desto säkrare.</p> <p>Vilket bevis har ni för denna motiveringen?</p> <p>3. Pkt 5.4 Kopplingen mellan naturområden som skulle skyddas därför att de flesta flygklubbar har sin baser nära tätorter är helt obegriplig. Vilket bevis har ni för att tätorter med flygklubbar ligger vid naturområden som automatiskt blir störda? Enda sättet att skydda naturområden från flygbuller är att minska eller förbjuda flygning. Är det syftet?</p> <p>4. Pkt 5.4. Bullret minskar bara om mängden introduktionsflygningar minskar. Alltså är syftet med föreskriften att begränsa antalet introduktionsflygningar?! Eftersom blivande elever kommer att flyga vid flygklubbar nära sin bostadsort så kommer flygandet att fortsätta vid alla flygplatser även de som inte har introduktionsflygningar. Då uppnås inte syftet med minskat buller. Alternativt är om er avsikt är att genom minskade introduktionsflygningar även minska antalet piloter som privatflyger och därmed leder till nerläggningar av flygklubbar vilket leder till minskat buller. Skriv det i så fall.</p> <p>Hela konsekvensutredningen verkar vara en konstruktion av en byråkrat för att motivera en föreskrift med hjälp av påhittade icke relevanta påståenden. Motiveringar som flygsäkerhet och miljö är inte relevant utan är mer politiska floskler.</p> <p>Skriv som det är:</p> <p>Ni vill att folk som ska göra introduktionsflygning ska ha information om flygsäkerheten. Helt ok.</p> <p>Ni vill också att betalning ska gå till direkt till organisationen och inte till piloten. Helt ok.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Ni vill att klubbflyget ska begränsas och helst inte flyga alls för då bullrar det. Inte ok.</p> <p>Den som skrev ihop detta borde "avbyråkratiseras" och få insikt om verkligheten i klubbflyget.</p> <p>Gör om och gör rätt!</p>	
Privatperson		<p>Jag har själv en erfarenhet av denna typ av flygning och tänkte dela med mig av några åsikter nedan.</p> <p>Att börja prata med passagerare om olika flygbyråkratiska certifikat och operatörs-certifikat kommer inte att hjälpa någon. De man måste prata med pax om är säkerhet, vad som kan hända vid nödlandning, nödutgångar, flytvästar, hur de ska förhålla sig till dubbelkommandot och så vidare.</p> <p>Pax har "tillräckligt" i sina huvuden inför denna typ av flygning, och förstår ofta väldigt väl att det är lägre säkerhet än kommersiell luftfart. Att börja prata om regelverken och poängtera att det man just nu ska göra är "extra osäkert", kommer bara att skapa mer ångest och rädsla, vilket riskerar att mynna ut i incidenter.</p> <p>Att skilja på rundflyg och introflyg med ord är en uppgift för svenska akademien, inte Transportstyrelsen. Detta kommer bara skapa förvirring. Det faktum att det står vilken flygklubb som utför flygning när man köper ett presentkort är fullgott.</p>	Noterat.
Privatperson		<p>Jag har förstått att det förekommit verksamheter som utnyttjat möjligheterna med introduktionsflygning på felaktigt sätt. Dock så förstår jag inte varför regelverket ska behöva uppdateras som konsekvens av detta? Är det inte bättre att straffa dem som bryter mot reglerna?</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>* Varför ska enligt §5 organisationen informera passagerarna om att verksamheten inte är lika säker som ett kommersiellt bolag? I så fall så ska verksamheten inte genomföras! Det lär ju inte göra passagerarna sugna på att boka en flygning och det är kontraproduktivt för att nå syftet med introduktionsflygning, d.v.s. att locka fler att börja flyga.</p> <p>* Varför krav på flygtid enligt §9?</p> <p>* §10. Detta är precis enligt normala regelverk för flygning med passagerare oavsett om det är en introduktionsflygning eller inte. En pilot ska hålla en säkerhetsgenomgång med sina passagerare avseende utrymning vid nöd m.m., det är inget som behöver förtydligas i introduktionsflygningsreglerna.</p>	
AOPA Sweden	1-2§	Inga kommentarer	Noterat.
Aeroklubben i Göteborg	1-4§	Inga kommentarer	Noterat.
Svenska Sjöflygföreningen Privatperson Bollnäs Flygklubb Östra Sörmlands Flygklubb KSAK/KSAK-M Örestens Flygklubb Värmlands Flygklubb	1-3§	Inga kommentarer	Noterat.
AOPA Sweden	3§	Fokusera på denna definition och gör en informationsinsats i form av en skrift, hemsidesinformation eller folder	Noterat.
Uppsala Flygklubb	4§	Dubbelreglering av artikel 6, punkt 4a(6) av Air Ops-förordningen. Paragrafen är onödig.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
AOPA Sweden	4§	Vi anser att det här kravet redan finns med i undantagsbestämmelserna Artikel 6 punkt 4a. (c) som EU utfärdad. Det är också väldigt svårt att bevisa att man inte gjort något, därför tycker vi att det bara blir dubbelt krångel när den dessutom skrivs in i den här föreskriften.	Noterat.
Svenska Sjöflygföreningen	4§	Vi anser att det här kravet redan finns med i undantagsbestämmelserna Artikel 6 punkt 4a. (c) som EU utfärdad. Det är också väldigt svårt att bevisa att man inte gjort något, därför tycker vi att det bara blir dubbelt krångel när den dessutom skrivs in i den här föreskriften.	Noterat.
Privatperson	4§	Vi anser att det här kravet redan finns med i undantagsbestämmelserna Artikel 6 punkt 4a. (c) som EU utfärdad. Det är vidare svårt att bevisa att man inte gjort något, därför tycker vi att det bara blir dubbelt krångel när den dessutom skrivs in i den här föreskriften.	Noterat.
Bollnäs Flygklubb	4§	Vi anser att det här kravet redan finns med i undantagsbestämmelserna Artikel 6 punkt 4a. (c) som EU utfärdad. Det är vidare svårt att bevisa att man inte gjort något, därför tycker vi att det bara blir dubbelt krångel när den dessutom skrivs in i den här föreskriften.	Noterat.
Östra Sörmlands Flygklubb	4§	Vi anser att det här kravet redan finns med i undantagsbestämmelserna Artikel 6 punkt 4a. (c) som EU utfärdad. Det är vidare svårt att bevisa att man inte gjort något, därför tycker vi att det bara blir dubbelt krångel när den dessutom skrivs in i den här föreskriften.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
KSAK/KSAK-M	4§	Vi anser att det här kravet redan finns med i undantagsbestämmelserna Artikel 6 punkt 4a. (c) som EU utfärdad. Det är vidare svårt att bevisa att man inte gjort något, därför tycker vi att det bara blir dubbelt krångel när den dessutom skrivs in i den här föreskriften.	Noterat.
Värmlands Flygklubb	4§	Vi anser att det här kravet redan finns med i undantagsbestämmelserna Artikel 6 punkt 4a. (c) som EU utfärdad. Det är vidare svårt att bevisa att man inte gjort något, därför tycker vi att det bara blir dubbelt krångel när den dessutom skrivs in i den här föreskriften.	Noterat.
Kalmar Flygklubb	4 §	Enligt 8 § ska betalning ske till organisationen. För att visa att pengaflödet i organisationen inte läcker ut ev överskott måste en revision av hela verksamheten göras. Har TS för avsikt att göra revisioner av organisationernas ekonomi och vilken kompetens ska man använda då?	Vid behov ska möjligheten finnas. Kompetens finns hos TS.
Örestens Flygklubb	4§	Våra introduktionsflygningar genomförs i marknadsförings-syfte för vår flygskola, där passagerare endast betalar för en del av flygningens bränslekostnad och klubben står för resterande kostnad för flygningen. Något överskott från introduktionsflygningarna är därmed ej aktuellt, vilket går att utläsa från loggning av flygning i MyWebLog.	Noterat.
AOPA Sweden	5§	Vi anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. TS borde som myndighet ta detta ansvar och tydligt redovisa i en informativ text, hemsida eller folder vad som är en introduktionsflygning så att inga tvivel råder om vad som gäller. Ingen kan framföra det bättre än myndigheten själv.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vi är eniga i att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat	
Svenska Sjöflygföreningen	5§	<p>Vi anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. Om man åker ut till ett gräsfält och sätter sig i ett litet flygplan anser vi att passageraren har ett eget ansvar att förstå att detta inte är samma sak som att flyga med ett kommersiellt flygbolag.</p> <p>Vi anser att säkerhetsnivån duger gott för uppgiften att statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb eller flygskola.</p> <p>Vi är eniga i att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat.</p>	Noterat.
Privatperson	5§	<p>Vi anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. Vi anser att säkerhetsnivån duger gott för uppgiften och att statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb eller flygskola.</p> <p>Hur många haverier har vi för korta flygningar A till A vid dager i vackert väder? Det ligger i operatörens intresse att sköta detta på ett så bra sätt som möjligt, ett haveri eller incident kommer att påverka intresset för flygning negativt.</p> <p>Kravet på att informera passagerarna om att flygningen har en lägre säkerhetsnivå anser vi är problematiskt eftersom det blir ett pedagogiskt problem. Vad kan vi säga utan att skrämma bort dem?</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Som nämnt tidigare anser vi att vi uppfyller en tillräckligt god säkerhet för att det ska räcka att informera om att det här inte är en kommersiell flygning som man gör till Mallorca och att vi följer andra, lättare, regler som är anpassade för vår verksamhet.</p> <p>Vi är eniga i att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat.</p>	
Bollnäs Flygklubb	5§	<p>Bollnäs Flygklubb anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. Vi anser att säkerhetsnivån duger gott för uppgiften och att statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb eller flygskola.</p> <p>Hur många haverier har vi för korta flygningar A till A vid dager i vackert väder? Det ligger i flygklubbens intresse att sköta detta på ett så bra sätt som möjligt, ett haveri eller incident kommer att påverka intresset för flygning negativt.</p> <p>Kravet på att informera passagerarna om att flygningen har en lägre säkerhetsnivå anser vi är problematiskt eftersom det blir ett pedagogiskt problem. Vad kan vi säga utan att skrämja bort dem?</p> <p>Som nämnt tidigare anser Bollnäs Flygklubb att vi uppfyller en tillräckligt god säkerhet för att det ska räcka att informera om att det här inte är en kommersiell flygning som man gör till en semesterort och att vi följer andra, lättare regler som är anpassade för vår verksamhet.</p> <p>Vi är eniga med förslaget att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat.</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Östra Sörmland Flygklubbs	5§	<p>Vi anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. Vi anser att säkerhetsnivån duger gott för uppgiften och att statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb eller flygskola.</p> <p>Hur många haverier har vi för korta flygningar A till A vid dager i vackert väder? Det ligger i operatörens intresse att sköta detta på ett så bra sätt som möjligt, ett haveri eller incident kommer att påverka intresset för flygning negativt.</p> <p>Kravet på att informera passagerarna om att flygningen har en lägre säkerhetsnivå anser vi är problematiskt eftersom det blir ett pedagogiskt problem. Vad kan vi säga utan att skrämma bort dem?</p> <p>Som nämnt tidigare anser vi att vi uppfyller en tillräckligt god säkerhet för att det ska räcka att informera om att det här inte är en kommersiell flygning som man gör till Mallorca och att vi följer andra, lättare, regler som är anpassade för vår verksamhet.</p> <p>Vi är eniga i att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat.</p>	Noterat.
Tekniska Högskolans Flygklubb	5§	<p>Vi anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. Vi anser att säkerhetsnivån duger gott för uppgiften och att statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb eller flygskola.</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Hur många haverier har vi för korta flygningar A till A vid dager i vackert väder? Det ligger i operatörens intresse att sköta detta på ett så bra sätt som möjligt, ett haveri eller incident kommer att påverka intresset för flygning negativt.</p> <p>Kravet på att informera passagerarna om att flygningen har en lägre säkerhetsnivå anser vi är problematiskt eftersom det blir ett pedagogiskt problem. Vad kan vi säga utan att skrämma bort dem?</p> <p>Som tidigare nämnts anser vi att vi uppfyller en tillräckligt god säkerhet för att det ska räcka att informera om att det här inte är en kommersiell flygning och att vi följer andra, lättare, regler som är anpassade för vår verksamhet.</p> <p>Vi är eniga i att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat.</p>	
KSAK/KSAK-M	5§	<p>Vi anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. Vi anser att säkerhetsnivån duger gott för uppgiften och att statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb och eller flygskola.</p> <p>Hur många haverier har vi för korta flygningar A till A vid dager i vackert väder? Det ligger i flygklubbens intresse att sköta detta på ett så bra sätt som möjligt, ett haveri eller incident kommer att påverka intresset för flygning negativt.</p> <p>Kravet på att informera passagerarna om att flygningen har en lägre säkerhetsnivå anser vi är problematiskt eftersom det blir ett pedagogiskt problem. Vad kan vi säga utan att skrämma bort dem?</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Som tidigare nämnt anser vi att flygklubbarna uppfyller en god säkerhet i alla perspektiv för att det ska räcka att med att informera om att det här inte är en kommersiell flygning som man gör till en semesterort och att vi följer andra, lättare regler som är anpassade för allmänflyg i bra och flygsäker miljö.</p> <p>Vi är eniga med förslaget att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat.</p>	
Värmlands Flygklubb	5§	<p>Vi anser inte att det ska åligga ett krav på operatören att informera passagerarna om att det inte är samma säkerhetsnivå som när man flyger med en kommersiell aktör. Vi anser att säkerhetsnivån duger gott för uppgiften och att statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb eller flygskola.</p> <p>Hur många haverier har vi för korta flygningar A till A vid dager i vackert väder? Det ligger i operatörens intresse att sköta detta på ett så bra sätt som möjligt, ett haveri eller incident kommer att påverka intresset för flygning negativt.</p> <p>Kravet på att informera passagerarna om att flygningen har en lägre säkerhetsnivå anser vi är problematiskt eftersom det blir ett pedagogiskt problem. Vad kan vi säga utan att skrämja bort dem?</p> <p>Som nämnt tidigare anser vi att vi uppfyller en tillräckligt god säkerhet för att det ska räcka att informera om att det här inte är en kommersiell flygning som man gör till Mallorca och att vi följer andra, lättare, regler som är anpassade för vår verksamhet.</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vi är eniga i att benämna flygningen som introduktionsflygning och inget annat.	
Aeroklubben i Göteborg	5§	Statistiken talar för att konceptet introduktionsflygning kan hanteras med hög flygsäkerhet inom en flygklubb eller flygskola.	Noterat.
Örestens Flygklubb	5§	<p>Att informera potentiella nya pilotmedlemmar om att säkerhetsnivå i vår verksamhet är lägre jämfört med kommersiell flygtransport kommer som vi ser det varken att höja flygsäkerheten eller främja intresset för att ta ett flygcertifikat.</p> <p>De flygplan som använd för introduktionsflygningar går i kontrollerad miljö.</p> <p>Flertalet av våra piloter har 1000-tals flygtimmar som antingen kommersiella piloter, som FI/CRI, från Hemvärnsflyg eller FFK-flyg.</p> <p>Att de som befälhavare skall behöva beskriva introduktionsflygningen som "mindre säker" jämför med t.ex en charterresa, kommer att bli ett pedagogiskt problem.</p> <p>Vi anser att en introduktionsflygning inte får vara mindre säker än en kommersiell flygning.</p>	Noterat.
Uppsala Flygklubb	5§	Passagerare förväntar sig knappast samma säkerhetsnivå av enmotoriga lätta flygplan som av transportflygplan, inte minst som det finns en spridd uppfattning om att "propellerflygplan" är mindre säkra än turbojet/fläktdrivna flygplan. Passagerare förstår inte vad begreppet "introduktionsflygning" innebär så det är olämpligt att tvingas använda detta begrepp. I vilket fall så innebär inte paragrafen någon höjning av säkerheten vid introduktionsflygningar. Paragrafen är onödig.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Kristianstads flygklubb	5§	<p>Organisationen ska säkerställa att passagerarna, innan överenskommelse träffas om flygning, informeras om att flygningen kommer att utföras enligt reglerna för icke-kommersiell verksamhet, att verksamheten inte är tillståndspliktig samt att icke-kommersiell verksamhet inte har samma säkerhetsnivå som kommersiell flygtransport (CAT). I information som riktar sig till passagerare, på exempelvis webbsidor, ska flygningarna tydligt benämnas introduktionsflygningar.</p> <p>Gulmarkerad/understruken text i §5 bör strykas.</p> <p>Introduktionsflygningar har hos Kristianstadsflygg klubb ej någon låg säkerhetsnivå. Det ställs krav på såväl pilot och väderminima vid flygningen, samt även på passagerare. Väderminima vid introduktionsflygningar är avsevärt strängare än vid kommersiellt flygtransport samt att vi inte tillåter att passagerarna på minsta sätt är påverkade av alkohol eller motsvarande. Inom kommersiell flygtransport serveras vin och sprit vid flygningarna.</p>	Noterat.
Kalmar Flygklubb	5 §	<p>Vilka vanliga medborgare som vill göra en introduktionsflygning begriper begreppen "reglerna för icke-kommersiell verksamhet", "verksamheten inte är tillståndspliktig" och "säkerhetsnivå som kommersiell flygtransport (CAT)"? För att ge information måste mottagaren förstå begreppen och innebörden av dem. Menar ni att vi ska föreläsa om greppen genom hänvisning till EASA regelverk NCO eller förutsätta att alla som kommer till introduktionsflygning har läst in sig på detta? Tydligt byråkratiskt påfund med denna regel.</p> <p>Genom att skriva på websidor att vi erbjuder "introduktionsflygningar" förutsätts att de som läser det också har</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		kunskap om relevant TSFS för att förstå innebörden av begreppet. Tror ni verkligen det?	
Privatperson	5§	Jag är pilot och genomför flera introduktionsflygningar årligen. Lämnar följande synpunkter: §5. Att introduktionsflygningar inte har samma säkerhet som CAT bör strykas.	Noterat.
AOPA Sweden	6§	Om TS definierar vad en introduktionsflygning är i en informativ text på en hemsida eller folder så är "verksamheten" introduktionsflygning beskriven och klar. En sådan information skulle helt lyfta den administrativa börda som detta innebär för varje flygklubb/organisation. Vi anser att det är överflödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras. Alla flygningar ska loggas och det ligger i operatörens intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är också otydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.	Noterat.
Svenska Sjöflygföreningen	6§	Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas. Vi anser att det är överflödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras. Alla flygningar ska loggas och det ligger i operatörens intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		med i den här föreskriften. Det är också ottydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.	
Privatperson	6§	<p>Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas.</p> <p>Vi anser att det är överflödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras.</p> <p>Alla flygningar ska loggas och det ligger i operatörens intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är ottydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.</p>	Noterat.
Bollnäs Flygklubb	6§	<p>Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas.</p> <p>Bollnäs Flygklubb anser att det är överflödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras.</p> <p>Alla flygningar ska loggas och det ligger i vårt eget intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på att kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är ottydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.</p>	Noterat.
Östra Sörmlands Flygklubb	6§	<p>Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas.</p> <p>Vi anser att det är överflödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras.</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Alla flygningar ska loggas och det ligger i operatörens intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är ottydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.	
Tekniska Högskolans Flygklubb	6§	Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas. Vi anser att det är överflödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras. Alla flygningar ska loggas och det ligger i operatörens intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är ottydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.	Noterat.
KSAK/KSAK-M	6§	Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas. Vi anser att det är onödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras. Samtliga flygningar loggas alltid och det ligger i flygklubbarnas intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på att kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är ottydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Värmlands Flygklubb	6§	<p>Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas.</p> <p>Vi anser att det är överflödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras.</p> <p>Alla flygningar ska loggas och det ligger i operatörens intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är ottydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.</p>	Noterat.
Aeroklubben i Göteborg	6§	<p>Helt ok att på något sätt beskriva hur verksamheten ska bedrivas.</p> <p>Vi anser att det är överflödigt att här skriva in krav på att det ska fortlöpande dokumenteras.</p> <p>Alla flygningar ska loggas och det ligger i operatörens intresse att se hur många av dessa som är introduktionsflygningar. Eftersom det redan är reglerat att detta ska vara en "marginell aktivitet" så finns det redan där ett krav på kunna visa detta. Därför ser vi inte något behov av att ha det med i den här föreskriften. Det är också lite ottydligt vilken information som ska dokumenteras med tanke på GDPR.</p>	Noterat.
Örestens Flygklubb	6§	Inga synpunkter	Noterat.
Uppsala Flygklubb	6§	Paragrafen påverkar inte säkerheten vid introduktionsflygningar. Paragrafen är onödig	Noterat.
Eslövs Flygklubb	6§	Om respektive organisation skall ta fram en "handbok" så kommer vi att få orimligt många varianter på sådan "handbok". TS bör gratis tillhandahålla en sådan "handbok" alternativt se nedan "synpunktslämnarens rekommendationer	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		och förslag" att TS ger KSAK uppdraget att sköta allt som har med Introduktionsflyg att göra.	
Kalmar Flygklubb	6 §	Så ett dokument med texten "Vi har introduktionsflygningar enligt TSFS 2019-71" är det tillräcklig beskrivning? Hur ska dessa flygningar dokumenteras och med vilket syfte?	Noterat.
Örestens Flygklubb	7-8§	Framgår redan i andra styrdokument och behövs ej här.	Noterat.
AOPA Sweden	7§	Hänvisa till dessa föreskrifter i den föreslagna informationsskriften	Noterat.
Svenska Sjöflygföreningen	7§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom de som bedriver den här verksamheten redan är orienterade kring de kraven. Skriv detta som "allmänna råd" eller liknande i så fall.	Noterat.
Privatperson	7§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom de som bedriver den här verksamheten redan är orienterade kring de kraven. Skriv detta som "allmänna råd" eller liknande isåfall.	Noterat.
Bollnäs Flygklubb	7§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom de som bedriver den här verksamheten redan är orienterade kring de kraven. Skriv hellre detta som "allmänna råd" eller liknande.	Noterat.
Östra Sörmlands Flygklubb	7§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom de som bedriver den här verksamheten redan är orienterade kring de kraven. Skriv detta som "allmänna råd" eller liknande isåfall.	Noterat.
Tekniska Högskolans Flygklubb	7§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom de som bedriver den här verksamheten redan är orienterade kring de kraven. Skriv detta som "allmänna råd" eller liknande isåfall.	Noterat.
KSAK/KSAK-M	7§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom de som bedriver den här verksamheten redan är orienterade kring de kraven. Skriv hellre detta som "allmänna råd" eller liknande.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Värmlands Flygklubb	7§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom de som bedriver den här verksamheten redan är orienterade kring de kraven. Skriv detta som "allmänna råd" eller liknande isåfall.	Noterat.
Aeroklubben i Göteborg	7§	OK, bra som referens, men det räcker som information på er hemsida istället för regelverk.	Noterat.
Uppsala Flygklubb	7§	Detta är uppenbart. Paragrafen är onödig.	Noterat.
Uppsala Flygklubb	8§	Dubbelreglering av artikel 6, punkt 4a(6) av Air Ops-förordningen där det framgår att vinster inte får delas ut utanför organisationen. Paragrafen påverkar inte säkerheten vid introduktionsflygningar. Paragrafen är onödig.	Noterat.
AOPA Sweden	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.
Svenska Sjöflygföreningen	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.
Privatperson	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.
Bollnäs Flygklubb	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.
Östra Sörmlands Flygklubb	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Tekniska Högskolans Flygklubb	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.
KSAK/KSAK-M	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.
Värmlands Flygklubb	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.
Aeroklubben i Göteborg	8§	Den här paragrafen kan tas bort eftersom det redan framgår av EU-texten när de skriver att inga pengar får lämna organisationen. (Artikel 6 punkt 4a. (c))	Noterat.
Scandinavian Helicopter Center AB	8 §	Piloten får inte ta emot ersättning för flygningen, utan ersättningen ska i sin helhet betalas till organisationen Förtydligande: Passagerarna betalar till organisationen men piloten måste fortfarande kunna vara anställd och avlönad av organisationen. I annat fall skulle man alltså ta in någon "fr gatan" som jagar flygtid och vill jobba gratis - Flygsäkerhetshöjande???	TS delar inte uppfattningen.
Privatperson	9§	Kravet att flygningarna endast får utföras på plats där organisationen har sin huvudsakliga hemvist är inskränkande i onödan och ingen flygsäkerhetshöjande effekt. Detta krav kan lätt kringgås genom att man vid t.ex. en flygdag avtalar om flygning på hemmaplan i stället för att utföra den på plats.	Noterat.
Örestens Flygklubb	9§ 1	Säkerhetsgenomgång sker redan, i enlighet med del-NCO Passenger briefing.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	9§ 2	Tidskravet i denna punkt tar inte hänsyn till flygningens särart. Minimiflygtiden 30 minuter kan vara väldigt mycket med vissa flygplanstyper medan 90 minuter, som är den längsta tillåtna flygtiden i förslaget kan vara alldeles för kort om t.ex. flygningen går ut på att introducera segelflygning som termikflygning eller vågflygning.	Tidskravet är noterat.
Örestens Flygklubb	9§ 2	Vår erfarenhet är att en flygtid på ca 20 minuter är lämplig för en Introduktionsflygning. Ett krav på en flygtid på minst 30 minuter kommer, i och med att klubben i marknadsföringssyfte står för en stor del av flygkostnaden, att drabba klubben ekonomiskt. Vi har även erfarenhet av att enstaka flygovana kan bli illamående efter en stunds flygning och ser därför ett krav på en minimitid för en flygning som direkt olämplig.	Tidskravet är noterat.
Örestens Flygklubb	9§ 3	Vi förstår inte syftet med ett krav på en muntlig genomgång efter flygningen. Vad skall ingå i den muntliga genomgången och hur skall uppfyllandet av detta krav kunna följas upp? Eftersom det huvudsakliga syftet med introduktionsflygningarna för oss är att värva nya elever till vår flygskola, så sker redan en genomgång efter flygningen, där fortsatt intresserade rekommenderas att ta en flyglektion som nästa steg.	Noterat.
Uppsala Flygklubb	9§	Regeln om var introduktionsflygningar får göras påverkar inte säkerheten. Punkt 1 är dubbelreglering av NCO.OP.130 och därmed onödig. Punkt 2 med krav på en minsta flygtid om 30 minuter är direkt säkerhetssänkande. Det är obegripligt att en sådan regel överhuvudtaget föreslagits. Lätta flygplan flyger på höjder där mekanisk och termisk turbulens är vanligt förekommande.	Noterat. Tidskravet är noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Med sin låga vingbelastning påverkas de mera av turbulens än tunga flygplan vilket lättare leder till rörelsesjuka hos passagerare. Motorflygarna Uppsala Flygklubb planerar normalt 20 minuter långa introduktionsflygningar – längre tid anser vi inte är lämpligt. Minst 30 minuter skulle också innebära en prisökning för passagerarna på minst 50%. Minimitiden kommer att innebära ett psykologiskt hinder för befälhavaren att vid behov avbryta en flygning innan 30 minuter passerat. Även ur ett human factors-perspektiv är alltså denna regel negativ. Ett krav på minst 30 minuters flygtid kommer att leda till att Motorflygarna Uppsala Flygklubb kommer att få upphöra med de flesta introduktionsflygningar.</p> <p>I GM till ARO.OPS.300 ges som exempel att den kompetenta myndigheten kan reglera "time period during which such operations are to be conducted", vilket Transportstyrelsen i remissen korrekt översätter till "tidsperiod under vilken introduktionsflygning ska genomföras". Detta berör dock inte flygningarnas längd utan när sådana flygningar utförs.</p> <p>Vad är syftet med punkt 3? Skall organisationen försöka övertala passageraren att bli medlem eller elev!? Som Transportstyrelsen själv påpekar så handlar det inte om flygutbildning där ju debriefing är motiverat ur utbildnings-synpunkt! I vilket fall som helst har detta inget med flygsäkerheten att göra. Sista kommentaren att flygningen inte får räknas som flygktion är självklar bl.a. eftersom flygktioner kräver en flyginstruktör vilket inte krävs för introduktionsflygningar. Punkten är onödig.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Scandinavian Helicopter Center AB	9 §	<p>En introduktionsflygning får utföras endast från den plats där organisationen har sin huvudsakliga verksamhet</p> <p>Om syftet är att kunna dra till sig nya elever så måste man kunna utföra dessa flygningar även från annan plats än hemmabasen så länge man uppfyller NCO kraven och flygningarna är A-A.</p>	Noterat.
Scandinavian Helicopter Center AB	9 § 2.	<p>Flygning: 30-90 minuter</p> <p>30 min i flygplan motsvara ca 10-15 min i helikopter kostnadsmässigt, och vi vill inte att tröskeln för våra värningsförsök skall ligga för högt, därför anser vi att det bör vara upp till kunden och avgöra hur länge de vill flyga.</p>	Tidskravet är noterat.
Eslövs Flygklubb	9§	<p><i>9 § En introduktionsflygning får utföras endast från den plats där organisationen har sin huvudsakliga verksamhet och ska omfatta följande delar:</i></p> <p><i>1. Före flygning: muntlig genomgång, bland annat innefattande säkerhetsinformation. Det finns redan reglerat att så skall ske SFS 2010:500</i></p> <p><i>2. Flygning: 30–90 minuter. Orimligt att en flygning inte kan vara ex 20 minuter? Om en PAX får rörelsesjuka efter en kvart? Skall då myndigheten tvinga Befälhavaren att klocka 10 minuter till i luften? Ta bort denna del helt och hållet!</i></p> <p><i>3. Efter flygning: muntlig genomgång om flygningen. Passagerare får inte tillgodoräkna flygtiden som en flygktion</i></p> <p>.Muntlig genomgång OK. Stycke 2: Här måste man skilja på "Spaka Själv" som är en provlektion med FI och inte en Introduktionsflygning. Detta är två vitt skilda saker!</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
AOPA Sweden	9§	<p>Vi kan inte acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats, t.ex. i samband med flygträffar, flyguppvisningar och så vidare. Därför ser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Därmed vill vi att det stryks.</p> <p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i Del-NCO:</p> <p>NCO.OP.130 Passenger briefing <small>Regulation (EU) No 800/2012</small></p> <p>The pilot-in-command shall ensure that before or, where appropriate, during the flight, passengers are given a briefing on emergency equipment and procedures.</p> <p>AMC1 NCO.OP.130 Passenger briefing <small>ED Decision 2019/006/R</small></p> <p>GENERAL</p> <p>(a) The briefing should include the locations and use of seat belts and if applicable:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) emergency exits; (2) passenger emergency briefing cards; (3) life-jackets; (4) oxygen dispensing equipment; (5) life rafts; and (6) other emergency equipment provided for individual passenger use. <p>(b) The briefing should also include the location and general manner of use of the principal emergency equipment carried for collective use.</p> <p>9 § - punkt 2</p> <p>Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.</p> <p>Ert förslag kommer att minska tillgängligheten för medborgaren eftersom kostnaden kan bli dubbelt så hög, något som vi ser som allvarligt och minskar våra möjligheter att tillämpa introduktionsflygningar så som EU ville.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Många passagerare som inte är vana vid flygning kommer också ha problem att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämras flygsäkerheten.</p> <p>När anses piloten kunna bryta mot regelverket och landa innan 30 minuter?</p> <p>Framtiden är eldriven och vi ser att kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med elflyg. Är det verkligen Transportstyrelsens mening att främja fossila bränslen i en tid som denna? I er konsekvensbeskrivning finns inget skrivet kring elflyg eller framtida alternativa drivmedel. Utvecklingen går framåt och vi ser flygskolor vars bas är elflyg etableras samtidigt som myndigheten starkt begränsar möjligheten för dessa organisationer att rekrytera nya elever. Vår bedömning är att detta torde bryta mot de miljömål som TS har att uppfylla.</p> <p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid. Det finns ingen anledning att ha det kravet.</p> <p>9 § - punkt 3</p> <p>Vi anser inte att en muntlig genomgång ska kravställas i en föreskrift. Det ligger i operatörens intresse att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift.</p> <p>Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.</p> <p>Stryk punkt 3.</p> <p>Det är också givet att flygningen inte är en flygglektion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som per definition inte är en flygktion	
Svenska Sjöflygföreningen	9§	<p>Vi kan inte acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats, t.ex. i samband med flygträffar, flyguppvisningar och så vidare. Därför ser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Därmed vill vi att det stryks eller omformuleras. Vi kan tänkas oss att kravet istället ska omfatta minst 50% av introduktionsflygningarna.</p> <p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i Del-NCO:</p> <p>NCO.OP.130 Passenger briefing <small>Regulation (EU) No 800/2013</small></p> <p>The pilot-in-command shall ensure that before or, where appropriate, during the flight, passengers are given a briefing on emergency equipment and procedures.</p> <p>AMC1 NCO.OP.130 Passenger briefing <small>ED Decision 2019/006/R</small></p> <p>GENERAL</p> <p>(a) The briefing should include the locations and use of seat belts and if applicable:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) emergency exits; (2) passenger emergency briefing cards; (3) life-jackets; (4) oxygen dispensing equipment; (5) life rafts; and (6) other emergency equipment provided for individual passenger use. <p>(b) The briefing should also include the location and general manner of use of the principal emergency equipment carried for collective use.</p> <p>9 § - punkt 2</p> <p>Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Ert förslag kommer att minska tillgängligheten för medborgaren eftersom kostnaden kan bli dubbelt så hög, något som vi ser som allvarligt och minskar våra möjligheter att tillämpa introduktionsflygningar så som EU ville.</p> <p>Många passagerare som inte är vana vid flygning kommer också ha problem att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämras flygsäkerheten.</p> <p>När anses piloten kunna bryta mot regelverket och landa innan 30 minuter?</p> <p>Framtiden är eldriven och vi ser att kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med elflyg. Är det verkligen Transportstyrelsens mening att främja fossila bränslen i en tid som denna?</p> <p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid. Det finns ingen anledning att ha det kravet.</p> <p>9 § - punkt 3</p> <p>Vi anser inte att en muntlig genomgång ska kravställas i en föreskrift. Det ligger i operatörens intresse att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift.</p> <p>Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.</p> <p>Stryk punkt 3.</p> <p>Det är också givet att flygningen inte är en flygktion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		göras av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekandet finnas med i texten.	
Privatperson	9§	<p>Inledning</p> <p>Vi kan inte acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats, t.ex. p.g.a. prestanda, i samband med flygträffar, flyguppvisningar och så vidare. Därför ser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Därmed vill vi att det stryks eller omformuleras. Vi kan tänkas oss att kravet istället ska omfatta minst 50% av introduktionsflygningarna.</p> <p>Vid flera tillfällen skulle det vara säkrare för verksamheten att ombasera till en annan plats.</p> <p>Det kan röra sig om gräsfält som är för blöta för att kunna flyga med tungt lastade flygplan eller att ett sjöflygplan opererar från vatten som är tight eller har bullerrestriktioner med tanke på grannarna. Det är fullt möjligt att dessa platser går att operera från men det är bättre att skaffa sig mer marginaler genom att ombasera.</p> <p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i</p> <p>Del-NCO:</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>NCO.OP.130 Passenger briefing <small>Regulation (EU) No 800/2013</small></p> <p>The pilot-in-command shall ensure that before or, where appropriate, during the flight, passengers are given a briefing on emergency equipment and procedures.</p> <p>AMC1 NCO.OP.130 Passenger briefing <small>ED Decision 2019/008/R</small></p> <p>GENERAL</p> <p>(a) The briefing should include the locations and use of seat belts and if applicable:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) emergency exits; (2) passenger emergency briefing cards; (3) life-jackets; (4) oxygen dispensing equipment; (5) life rafts; and (6) other emergency equipment provided for individual passenger use. <p>(b) The briefing should also include the location and general manner of use of the principal emergency equipment carried for collective use.</p> <p>9 § - punkt 2</p> <p>Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.</p> <p>Ert förslag kommer att minska tillgängligheten för medborgaren eftersom kostnaden kan bli dubbelt så hög, något som vi ser som allvarligt och minskar våra möjligheter att tillämpa introduktionsflygningar så som EU ville.</p> <p>Många passagerare som inte är vana vid flygning kommer ha problem att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämrar flygsäkerheten.</p> <p>När anses piloten kunna bryta mot regelverket och landa innan 30 minuter?</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Framtiden är eldriven och vi ser att kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med elflyg. Är det verkligen Transportstyrelsens mening att främja fossila bränslen i en tid som denna?</p> <p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid. Det finns ingen anledning att ha det kravet.</p> <p>9 § - punkt 3</p> <p>Vi anser inte att en muntlig genomgång ska krävas i en föreskrift. Det ligger i operatörens intresse att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift.</p> <p>Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.</p> <p>Stryk punkt 3.</p> <p>Det är givet att flygningen inte är en flyglektion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver göras av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekandet finnas med i texten.</p>	
Bollnäs Flygklubb	9§	<p>Inledning</p> <p>Bollnäs Flygklubb kan inte acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats, t.ex. p.g.a. prestanda, i samband med flygträffar, flyguppvisningar och så vidare.</p> <p>Samma sak gäller vid övergången mellan vårvinter och vår när Bollnäs flygklubbs gräsfält är obrukbart och vi tillfälligt ombaserar oss till närmaste flygfält med asfaltbana. Därför</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>ser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Därmed vill vi att det stryks eller omformuleras. Vi kan tänkas oss att kravet istället ska omfatta minst 50% av introduktionsflygningarna.</p> <p>Vid flera tillfällen skulle det vara säkrare för verksamheten att ombasera till en annan plats. Det kan röra sig om som i vår klubbs fall gräsfält som är för blöta för att kunna flyga med tungt lastade flygplan eller att ett sjöflygplan opererar från vatten som är tigt eller har bullerrestriktioner med tanke på grannarna. Det är fullt möjligt att dessa platser går att operera från men det är bättre att skaffa sig mer marginaler genom att ombasera.</p> <p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i Del-NCO:</p> <p>9 § - punkt 2</p> <p>Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.</p> <p>Ert förslag kommer att minska tillgängligheten för medborgaren eftersom kostnaden kan bli dubbelt så hög, något som vi ser som allvarligt och minskar våra möjligheter att tillämpa introduktionsflygningar så som EU ville.</p> <p>Många passagerare som inte är vana vid flygning kommer ha problem att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämrar flygsäkerheten. När anses piloten kunna bryta mot regelverket och landa innan 30 minuter?</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Framtiden är eldriven och vi ser att kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med elflyg. Är det verkligen Transportstyrelsens mening att främja fossila bränslen i en tid som denna?</p> <p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid. Det finns ingen anledning att ha det kravet.</p> <p>9 § - punkt 3</p> <p>Bollnäs Flygklubb anser inte att en muntlig genomgång ska kravställas i en föreskrift. Det ligger i operatörens intresse att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift. Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.</p> <p>Stryk punkt 3.</p> <p>Det är givet att flygningen inte är en flyglektion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver göras av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekandet finnas med i texten.</p>	
Östra Sörmlands Flygklubb	9§	<p>Inledning</p> <p>Vi kan inte acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats, t.ex. p.g.a. prestanda, i samband med flygträffar, flyguppvisningar och så vidare. Därför ser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Därmed vill vi att det stryks eller omformuleras. Vi kan tänkas oss att kravet istället ska omfatta minst 50% av introduktionsflygningarna.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vid flera tillfällen skulle det vara säkrare för verksamheten att ombasera till en annan plats.</p> <p>Det kan röra sig om gräsfält som är för blöta för att kunna flyga med tungt lastade flygplan eller att ett sjöflygplan opererar från vatten som är tight eller har bullerrestriktioner med tanke på grannarna. Det är fullt möjligt att dessa platser går att operera från men det är bättre att skaffa sig mer marginaler genom att ombasera.</p> <p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i Del-NCO:</p> <p>NCO.OP.130 Passenger briefing <small>Regulation (EU) No 800/2013</small></p> <p>The pilot-in-command shall ensure that before or, where appropriate, during the flight, passengers are given a briefing on emergency equipment and procedures.</p> <p>AMC1 NCO.OP.130 Passenger briefing <small>ED Decision 2019/008/R</small></p> <p>GENERAL</p> <p>(a) The briefing should include the locations and use of seat belts and if applicable:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) emergency exits; (2) passenger emergency briefing cards; (3) life-jackets; (4) oxygen dispensing equipment; (5) life rafts; and (6) other emergency equipment provided for individual passenger use. <p>(b) The briefing should also include the location and general manner of use of the principal emergency equipment carried for collective use.</p> <p>9 § - punkt 2</p> <p>Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Ert förslag kommer att minska tillgängligheten för medborgaren eftersom kostnaden kan bli dubbelt så hög, något som vi ser som allvarligt och minskar våra möjligheter att tillämpa introduktionsflygningar så som EU ville.</p> <p>Många passagerare som inte är vana vid flygning kommer ha problem att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämrar flygsäkerheten.</p> <p>När anses piloten kunna bryta mot regelverket och landa innan 30 minuter?</p> <p>Framtiden är eldriven och vi ser att kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med elflyg. Är det verkligen Transportstyrelsens mening att främja fossila bränslen i en tid som denna?</p> <p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid. Det finns ingen anledning att ha det kravet.</p> <p>9 § - punkt 3</p> <p>Vi anser inte att en muntlig genomgång ska kravställas i en föreskrift. Det ligger i operatörens intresse att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift.</p> <p>Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.</p> <p>Stryk punkt 3.</p> <p>Det är givet att flygningen inte är en flygktion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver göras</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekandet finnas med i texten.	
Tekniska Högskolans Flygklubb	9§	<p>Inledning</p> <p>Vi kan inte acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats, t.ex. p.g.a. prestanda, i samband med flygträffar, flyguppvisningar och så vidare. Därför ser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Därmed vill vi att det stryks eller omformuleras. Vi kan tänkas oss att kravet istället ska omfatta minst 50% av introduktionsflygningarna.</p> <p>Vid flera tillfällen skulle det vara säkrare för verksamheten att ombasera till en annan plats. Det kan röra sig om gräsfält som är för blöta för att kunna flyga med tungt lastade flygplan eller att ett sjöflygplan opererar från vatten som är tigt eller har bullerrestriktioner med tanke på grannarna. Det är fullt möjligt att dessa platser går att operera från men det är bättre att skaffa sig mer marginaler genom att ombasera.</p> <p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i Del-NCO:</p> <p>9 § - punkt 2</p> <p>Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Ert förslag kommer att minska tillgängligheten för medborgaren eftersom kostnaden kan bli dubbelt så hög, något som vi ser som allvarligt och minskar våra möjligheter att tillämpa introduktionsflygningar så som EU ville.</p> <p>Många passagerare som inte är vana vid flygning kommer ha problem att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämrar flygsäkerheten. När anses piloten kunna bryta mot regelverket och landa innan 30 minuter?</p> <p>Framtiden är eldriven och vi ser att kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med elflyg. Är det verkligen Transportstyrelsens mening att främja fossila bränslen i en tid som denna?</p> <p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid. Det finns ingen anledning att ha det kravet.</p> <p>9 § - punkt 3</p> <p>Vi anser inte att en muntlig genomgång ska kravställas i en föreskrift. Det ligger i operatörens intresse att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift. Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.</p> <p>Stryk punkt 3.</p> <p>Det är givet att flygningen inte är en flyglektion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver göras av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekandet finnas med i texten.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
KSAK/KSAK-M	9§	<p>Det är inte rimligt att acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats.</p> <p>Flertalet flygklubbar omlokaliserar sig vid olika säsonger. Det kan orsakas av både flygsäkerhetsfrågor och säsongsverksamhet. Till exempel, klubben flyttar från gräsfält till asfaltbana eller byter aktivitet från vintersäsongen till sommarsäsongen, sjö-, segelflyg, flygdagar, etc. Därmed anser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Vi ser att kravet bör styrkas. Ett möjligt alternativ är att flygningarna ska omfatta minst 50% av introduktionsflygningarna från en och samma plats.</p> <p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i Del-NCO:</p> <p>9 § - punkt 2</p> <p>Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.</p> <p>Många passagerare är inte vana vid flygning och kan få problem med att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämras flygsäkerheten.</p> <p>Kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med el-flyg.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid. 9 § - punkt 3</p> <p>Vi anser inte att en muntlig genomgång ska krävas i en föreskrift. Det ligger i pilotens skyldighet och ansvar att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift. Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.</p> <p>Stryk punkt 3. Det är givet att flygningen inte är en flygktion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver göras av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekandet finnas med i texten.</p>	
Värmlands Flygklubb	9§	<p>Vi kan inte acceptera att den här verksamheten endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats, t.ex. p.g.a. prestanda, i samband med flygträffar, flyguppvisningar och så vidare. Därför ser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Därmed vill vi att det stryks eller omformuleras. Vi kan tänkas oss att kravet istället ska omfatta minst 50% av introduktionsflygningarna.</p> <p>Vid flera tillfällen skulle det vara säkrare för verksamheten att ombasera till en annan plats.</p> <p>Det kan röra sig om gräsfält som är för blöta för att kunna flyga med tungt lastade flygplan eller att ett sjöflygplan opererar från vatten som är tigt eller har bullerrestriktioner med tanke på grannarna. Det är fullt möjligt att dessa platser går att operera från men det är bättre att skaffa sig mer marginaler genom att ombasera.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i DelNCO:</p> <p>NCO.OP.130 Passenger briefing <small>Regulation (EU) No 850/2013</small></p> <p>The pilot-in-command shall ensure that before or, where appropriate, during the flight, passengers are given a briefing on emergency equipment and procedures.</p> <p>AMC1 NCO.OP.130 Passenger briefing <small>ED Decision 2019/008/R</small></p> <p>GENERAL</p> <p>(a) The briefing should include the locations and use of seat belts and if applicable:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) emergency exits; (2) passenger emergency briefing cards; (3) life-jackets; (4) oxygen dispensing equipment; (5) life rafts; and (6) other emergency equipment provided for individual passenger use. <p>(b) The briefing should also include the location and general manner of use of the principal emergency equipment carried for collective use.</p> <p>9 § - punkt 2</p> <p>Att flygningen måste ha en minimitid på 30 minuter anser vi är oacceptabelt. Det är direkt kontraproduktivt mot syftet. EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi tolkar som 10-25 minuter.</p> <p>Ert förslag kommer att minska tillgängligheten för medborgaren eftersom kostnaden kan bli dubbelt så hög, något som vi ser som allvarligt och minskar våra möjligheter att tillämpa introduktionsflygningar så som EU ville.</p> <p>Många passagerare som inte är vana vid flygning kommer ha problem att flyga upp till 30 minuter eftersom flera blir illamående efter en stund i luften. Att som pilot ha illamående passagerare ombord ökar stressen och därmed försämras flygsäkerheten.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>När anses piloten kunna bryta mot regelverket och landa innan 30 minuter?</p> <p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid. Det finns ingen anledning att ha det kravet.</p> <p>9 § - punkt 3</p> <p>Vi anser inte att en muntlig genomgång ska kravställas i en föreskrift. Det ligger i operatörens intresse att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift.</p> <p>Det här är något som är svårt eller omöjligt för er att utöva tillsyn på.</p> <p>Stryk punkt 3.</p> <p>Det är givet att flygningen inte är en flygktion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver göras av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekandet finnas med i texten.</p>	

Aeroklubben i Göteborg	9§	<p>I samarbete med Grön Flygplats har Aeroklubben genomfört ett flertal mycket uppskattade och uppmärksammade introduktionsflygningar med elflyg för politiker, näringslivsrepresentanter och andra flygintresserade i syfte främja miljövänligare transporter, vilket även är ett av Transportstyrelsens mål. Dessa introduktionsflygningar har skett på en rad olika flygplatser.</p> <p>Vi kan därför inte acceptera att introduktionsflygningar endast får ske där man har sin huvudsakliga verksamhet. Det tillför inte något till flygsäkerheten och det kan finnas gott om anledningar till att en verksamhet vill utföra det på en annan plats, t.ex. i samband med flygträffar, flyguppvisningar och så vidare. Därför ser vi att det här kravet direkt motarbetar syftet med introduktionsflygningar. Därmed vill vi att det stryks.</p> <p>9 § - punkt 1</p> <p>Den här punkten kan tas bort eftersom det är upprepande av text som redan finns i DeINCO:</p> <p>NCO.OP.130 Passenger briefing <small>Regulation (EU) No 932/2013</small></p> <p>The pilot-in-command shall ensure that before or, where appropriate, during the flight, passengers are given a briefing on emergency equipment and procedures.</p> <p>AMC1 NCO.OP.130 Passenger briefing <small>ED Decision 2019/008/R</small></p> <p>GENERAL</p> <p>(a) The briefing should include the locations and use of seat belts and if applicable:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) emergency exits; (2) passenger emergency briefing cards; (3) life-jackets; (4) oxygen dispensing equipment; (5) life rafts; and (6) other emergency equipment provided for individual passenger use. <p>(b) The briefing should also include the location and general manner of use of the principal emergency equipment carried for collective use.</p> <p>9 § - punkt 2</p>	Noterat. Tidskravet är noterat.
-------------------------------	----	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Aeroklubben ser inte att EASA 965/2012 ger Transportstyrelsen mandat att reglera minimumtid EU själva definierar en introduktionsflygning som en flygning med "short duration", något som vi inte ser någon större poäng med att definiera i antal minuter. Aeroklubben erbjuder introduktionsflygningar på 20, 30 och 40 minuter. Med elflygplanet har vi flugit många introduktionsflygningar som är än kortare med mycket nöjda passagerare.</p> <p>Ert förslag kommer att minska tillgängligheten för medborgaren eftersom kostnaden kan bli dubbelt så hög, något som vi ser som allvarligt och minskar våra möjligheter att tillämpa introduktionsflygningar så som EU har önskat.</p> <p>Framtiden är eldriven och vi ser att kravet på 30 minuter kommer att minska möjligheterna att bedriva introduktionsflygning med elflyg.</p> <p>Vi vill att Transportstyrelsen helt stryker kravet på minimitid, men även maxtid. Det finns ingen anledning att ha det kravet. Det är dessutom oförenligt med vad EASA ger Transportstyrelsen för utrymme att reglera.</p> <p>9 § - punkt 3</p> <p>Vi anser inte att en muntlig genomgång ska krävas i en föreskrift. Det ligger i operatörens intresse att förmedla information till de som nyss landat så vi anser att det kommer att skötas utan att det finns en föreskrift.</p> <p>Det är också tydligt att flygningen inte är en flyglektion, därför anser vi att det är överflödigt att ha med det som avslutning i punkt 3. Det här är en introduktionsflygning som inte behöver göras av en flyglärare och därmed behöver inte det påpekanget finnas med i texten.</p> <p>Vi föreslår att punkt 3 stryks.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson	9§	Flygning måste kunna ske från vilken plats som helst. Det bör inte heller finnas en min eller maxtid för flygningen.	Noterat.
Kristianstads flygklubb	9§	<p>En introduktionsflygning får utföras endast från den plats där organisationen har sin huvudsakliga verksamhet och ska omfatta följande delar: 1. Före flygning: muntlig genomgång, bland annat innefattande säkerhetsinformation. 2. Flygning: 30–90 minuter. 3. Efter flygning: muntlig genomgång om flygningen. Passagerare får inte tillgodoräkna flygtiden som en flygktion.</p> <p>Ändra gulmarkerad/understruken text i §9 till "2. Flygning upp till maximalt 90 minuter"</p> <p>Normalt sett så är en introduktionsflygning på 30 eller 60 minuter men i samband med t.ex. öppet hus eller motorflygets dag så är de kortare. Ser inget skäl till att ha en nedre gräns för en introduktion, kan ju också vara att en flygning måste avbrytas, med då bryter man mot §9.</p>	Noterat.
Kalmar Flygklubb	9 §	<p>Denna regel måste ändras till "har sitt huvudsakliga upptagningsområde".</p> <p>För Kalmar FK som har sin huvudsakliga verksamhet på Kalmar Flygplats innebär detta en stark begränsning för oss och angränsande flygklubbar. Vi har elever inom 15 mils omkrets pga andra flygklubbar inte har skolningsverksamhet utan vi bedriver utbildningen och färdiga piloter kan sedan flyga i den flygklubb som är närmast deras bostad.</p> <p>Exempelvis har vi senaste åren utbildat piloter som nu flyger i Hultsfreds FK, Oskarshamns FK, Ölands FK och Växjö FK.</p> <p>Vi genomför introduktionsflygningar vid och har skolningsflygningar till alla dessa flygklubbars flygplatser för att stötta dem och hålla dem vid liv. Varför vill ni stoppa detta?</p>	TS menar att introduktionsflygningar bör genomföras av flygklubbarna själva. Skolflygning får idag utföras av flygklubbar med deklarerad verksamhet eller tillstånd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Eslövs Flygklubb	10§	Det finns redan reglerat att så skall ske SFS 2010:500	Noterat.
Uppsala Flygklubb	10§	Dubbelreglering av NCO.OP.130. Paragrafen är onödig.	Noterat.
AOPA Sweden	10§	Vi anser inte att befälhavaren innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Befälhavarens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här. Vi ser också att informationen kan komma från en annan person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.	Noterat.
Svenska Sjöflygföreningen	10§	Vi anser inte att befälhavaren innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Befälhavarens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här. Vi ser också att informationen kan komma från en annan person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.	Noterat.
Privatperson	10§	Vi anser inte att befälhavaren innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Befälhavarens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här. Vi ser också att informationen kan komma från en annan person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.	Noterat.
Bollnäs Flygklubb	10§	Bollnäs Flygklubb anser inte att befälhavaren innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Befälhavarens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här. Vi ser också att informationen kan komma från en annan	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.	
Östra Sörmlands Flygklubb	10§	Vi anser inte att befälhavaren innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Befälhavarens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här. Vi ser också att informationen kan komma från en annan person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.	Noterat.
Tekniska Högskolans Flygklubb	10§	Vi anser inte att befälhavaren innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Befälhavarens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här. Vi ser också att informationen kan komma från en annan person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.	Noterat.
KSAK/KSAK-M	10§	Vi anser inte att piloten innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Pilotens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här. Vi ser också att informationen kan komma från en annan person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.	Noterat.
Värmlands Flygklubb	10§	Vi anser inte att befälhavaren innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Befälhavarens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vi ser också att informationen kan komma från en annan person som är involverad i verksamheten. Det här är onödig reglering och därför kan 10 § strykas.	
Aeroklubben i Göteborg	10§	Märklig cirkelreferens (före/efter); Vi anser inte att befälhavaren innan flygning kan ge en briefing efter flygning i enlighet med 9 § punkt 3. Befälhavarens ansvar är väldigt tydligt enligt Del-NCO och vi ser inte att det finns något behov att dubblera den texten här.	Noterat.
Svenska Sjöflygföreningen AOPA Sweden Privatperson Bollnäs Flygklubb Östra Sörmland Flygklubbs KSAK/KSAK-M Värmlands Flygklubb Aeroklubben i Göteborg	11§	Ingen kommentar	Noterat.
Eslövs Flygklubb	Synpunktslämnarens rekommendationer och förslag	KSAK är en organisation med bredd, erfarenhet och kunskap som bäst är lämpade att handha ett ärende av detta slag. Frågeställningen om konkurrens mot Kommersiell drift anses inte relevant då det är två olika regelverk. Dessutom har redan begreppet "konkurrens" marginaliserats då endast 8% av årsflygtiden får utges av Introduktionsflyg för en flygklubb. Mitt förslag är: Överlåt och delegera till KSAK att sköta det här med Introduktionsflyg. KSAK har kompetens att ta fram en handlingsplan, kompetens att ta fram ett program och att förmedla direkt ut till flygklubbarna.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>I förslaget vill jag också, att endast KSAK anslutna medlemmar (flygklubbar med DTO) ska ges rätt att få utföra Introduktionsflyg med överinseende från KSAK.</p> <p>Endast EASA luftfartyg upptagna i DTO deklARATIONER bör användas. (här kan TS även tillåta nationella klasser om så anses tillämpligt)</p> <p>Ta upp en diskussion med KSAK innan författning träder i kraft.</p> <p>Det finns i dag KSAK anslutna klubbar som har rutiner på hur lämpligen Introduktionsflyg skall bedrivas på ett säkert sätt.</p> <p>Ta bort begränsningen på det 8% som marginaliserar utövandet, det finns en risk att några klubbar flyger för få timmar för att det skall ske säkert med begränsningen.</p>	
Svenska Sjöflygföreningen	Slutkommentar;	<p>Syftet med att införa nya föreskrifter, bör alltid ha som mål att höja säkerheten samt att inte ytterligare öka den administrativa bördan och kostnaden för allmänflyget. SSA kan inte se att den förelagda föreskriften uppfyller något av dessa grundläggande mål.</p> <p>Ett alternativ för TS är att ta fram ett informationsmaterial om introduktionsflygningar, för distribution till flygklubbar, flygskolor etc. samt att också lägga ut detta material på hemsidan.</p>	Noterat.
AOPA Sweden	Slutkommentar	<p>Syftet med att införa nya föreskrifter bör alltid ha som mål att höja säkerheten samt att inte ytterligare öka den administrativa bördan och kostnaden för allmänflyget. AOPA kan inte se att den förelagda föreskriften uppfyller något av dessa grundläggande mål.</p> <p>Vi har grundligt redovisat och framfört vår syn på denna remiss. Det är vår mening att den föreslagna föreskriften slår</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>in öppna dörrar genom att upprepa redan befintliga föreskrifter utan att tillföra något nytt samtidigt som man riskerar att kraftigt minska flygsäkerheten genom att kräva en viss i minsta tid i luften, vilket i förlängningen riskerar att befälhavare känner sig tvingade att fortsätta flygningen även fast det är klart olämpligt ur ett flygsäkerhetsperspektiv för att nå den föreskrivna minimitiden.</p> <p>AOPA är av den uppfattningen att syftet med denna nya föreskrift helt kan uppnås genom en informations sida på TS hemsida, genom en informativ skrift och/eller folder.</p> <p>TS väljer dessutom att säga emot sig själva där man i konsekvensbeskrivningen skriver under punkt 9:</p> <p>Externa informationsinsatser kommer att genomföras bland annat via Transportstyrelsens webbplats.</p> <p>Detta trots att man i samma konsekvensbeskrivning under punkt 3.2 skriver:</p> <p>Förtydligande information skulle kunna ges på exempelvis Transportstyrelsens webbplats. Denna information skulle dock inte vara bindande. Därför anser vi av flygsäkerhetsskäl att detta alternativ inte är tillräckligt.</p> <p>Varför är det tillräckligt med information enligt punkt 9 men inte punkt 3.2?</p>	
Roslagens Flygklubb		<p>Det faktum att TS kommer med ovanstående förslag antyder att man anser det finnas ett problem som behöver rättas till. Vår uppfattning är dock att förslaget är på tok för luddigt, diffust och inte löser de eventuella problem som finns. Vi förordar att förslaget skrivs om, så att de problem som eventuellt finns blir adresserade!</p>	<p>Noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<ul style="list-style-type: none"> • I §5 föreslås att passagerare ska informeras om att flygningen "utförs enligt reglerna för icke kommersiell verksamhet...inte har samma säkerhetsnivå..." <p>Detta innebär</p> <ul style="list-style-type: none"> - att passagerarna ska informeras om något de har mycket små möjligheter att förstå innebörden av, och - att passagerarna ska "skrämmas" till att tro att säkerheten på något sätt regelmässigt sätts på undantag vid introduktionsflygningar! <p>Hur någon av dessa två åtgärder kan anses vara säkerhetshöjande kan vi inte förstå, och de bör därför strykas, alternativt omformuleras.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ingenstans i regelverket hittar vi några formella krav på den som är befälhavare vid introduktionsflygningen. I en annars tämligen hårt reglerad verksamhet anser vi detta vara märkligt! <p>Om problemet som TS vill adressera är att introduktionsflygningar emellanåt har utförts av piloter med begränsad erfarenhet, så föreslår vi att man formulerar regler kring just detta: att en introduktionsflygning ska utföras av behörig FI/FE eller PPL-pilot med minst 500 timmar, eller liknande.</p> <ul style="list-style-type: none"> • I §9 föreslås en minimitid på 30 minuter för en introduktionsflygning. Vid introduktionsflygningar i Roslagens FK ligger 	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>flygningarna på c:a 20 minuter, helt enkelt för att det räcker, passagerarna är uppfyllda av intryck, och ibland lätt åksjuka. En längre flygning skulle helt enkelt inte tillföra något ytterligare.</p> <p>På vilket sätt en introduktionsflygning skulle bli säkrare av att den förlängs i tid kan vi inte förstå.</p> <p>I Roslagens FK arrangeras "Spaka själv"-dagar och provlektioner. Dessa genomförs alltid med befälhavare som är FI/FE med lång erfarenhet. Det finns en struktur för flygningarna, med teoretisk genomgång – flygpas – genomgång efteråt. Vi använder de flygplan som finns upptagna i vår DTO-anmälan, och utgår alltid från ett fält som befälhavarna är mycket väl bekanta med. Vi har alltid förteckningar över vilka passagerare som flyger med oss.</p> <p>Med det som bakgrund känns det märkligt att läsa ett förslag som blandar och ger med direktiv om hur flygningarna benämns, diverse miljö- och bullerargument, synpunkter på passens längd med mera.</p> <p>Sammanfattningsvis menar vi att om det förekommit introduktionsflygningar som genomförts med brister i flygsäkerheten, så gagnar det naturligtvis ingen, allra minst allmänflyget eller flygklubbarna i Sverige. Men då bör TS förordningar också riktas mot de brister som finns, inte mot de klubbar och skolor som bedriver verksamheten på ett korrekt och flygsäkert sätt.</p>	
Blekinge Flygklubb	Förord	Introduktionsflygningar används primärt av flygklubbar för att introducera intresserade till allmänflygets värld. Det görs alltså i syfte att skaffa nya medlemmar, och många av våra	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>aktiva medlemmar vittnar om att deras intresse väcktes i samband med en introduktionsflygning.</p> <p>Det är lovvärt att vilja förbättra flygsäkerheten vid introduktionsflygningar. Förslaget till nya föreskrifter innehåller dock enligt vår uppfattning inga flygsäkerhetshöjande åtgärder. Det finns snarare risk att flygsäkerheten försämras om dessa föreskrifter införs.</p> <p>Sammanfattning av föreskrifterna</p> <p>Som vi tolkar det, är det framför allt fyra huvuddelar i föreskrifterna:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Passagerare ska informeras om att verksamheten inte är tillståndspliktig. 2. Flygklubben måste kunna visa att ersättning för introduktionsflygning inte delas utanför flygklubben. 3. Flygningar får endast utföras från hemmafältet. 4. En flygning ska vara 30-90 minuter lång. <p>Vi kommer att basera vårt utlåtande primärt på dessa delar.</p> <p>Utlåtande kring målsättningar</p> <p>Transportstyrelsen anför flera målsättningar med föreskrifterna. Här kommenterar vi hur vi bedömer att föreskrifterna leder till de uppsatta målen.</p> <p>Transportstyrelsen vill tydliggöra gränsdragningen mellan kommersiell och icke-kommersiell verksamhet ur ett konkurrensperspektiv</p> <p>Samtidigt som Transportstyrelsen anför detta som ett mål, skriver man i konsekvensutredningen pkt 5.1:</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>“Huvuddelen av de deklarerade utbildningsorganisationerna (DTO) i Sverige som omfattas av förslaget bedrivs inom ramen för flygklubbarnas verksamhet. Godkända utbildningsorganisationer (ATO) bedöms inte utföra introduktionsflygning i någon större omfattning. Därför bedöms förslaget inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.</p> <p>Av detta drar vi slutsatsen att det inte ens med nuvarande regler finns någon större konkurrensproblematik när det gäller dessa introduktionsflygningar. Vi tolkar det därför som en självmotsägelse att å ena sidan uttrycka en målsättning att behöva tydliggöra detta, å andra sidan uttrycka att det inte idag finns något sådant problem.</p> <p>Målet saknar därför relevans.</p> <p><i>Transportstyrelsen vill tydliggöra gränsdragningen mellan kommersiell och icke-kommersiell verksamhet ur ett flygsäkerhetsperspektiv</i></p> <p>Detta kan tydliggöras på flera sätt, bland annat på Transportstyrelsens och/eller den aktuella flygklubbens webbplats.</p> <p>Naturligtvis förstår alla passagerare vid introduktionsflygningar, som flyger i ett mindre klubbflygplan i syfte att få prova på klubbflyget, att det inte är jämförbart med att kliva på ett passagerarflygplan och åka från A till B. Man gör inte en introduktionsflygning om man inte är intresserad av klubbflyget.</p> <p>De föreslagna föreskrifterna stipulerar att flygklubben ska informera om</p> <ul style="list-style-type: none"> • att verksamheten utförs enligt reglerna för icke-kommersiell verksamhet <p>(hur ska en lekman förstå och värdera skillnaden?)</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<ul style="list-style-type: none"> • att verksamheten inte är tillståndspliktig (hur ska en lekman förstå vad detta innebär?) • att icke-kommersiell verksamhet inte har samma säkerhetsnivå som kommersiell <p>flygtransport (hur ska en lekman kunna tolka innebörden av detta?)</p> <p>Att inleda en introduktionsflygning med att säga att risken för allvarlig skada är större än att flyga kommersiellt skapar inte direkt ett förtroende mellan passageraren och den pilot som ska genomföra introduktionsflygningen. Att informera om att kraven på säkerhet är lägre höjer inte heller flygsäkerhetsnivån på något sätt. Inga av de föreslagna föreskrifterna uppnår målet enligt vår uppfattning.</p> <p>Särskilt utlåtande kring 9§</p> <p>Det finns ytterligare skrivningar som vi anser är rent kontraproduktiva.</p> <p>I 9§ står det: <i>“En introduktionsflygning får utföras endast från den plats där organisationen har sin huvudsakliga verksamhet”</i></p> <p>Detta innebär en försämring av flygsäkerheten. En flygklubb som normalt opererar på ett kort gräsfält skulle för introduktionsflygningar kunna ombasera till en flygplats med hårdgjord bana. Detta kommer enligt förslaget inte längre att vara tillåtet, och skulle ha en försämrande effekt på flygsäkerheten.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Vidare föreslår man att en flygning ska vara 30-90 minuter. Under sommartid är det vanligt med turbulens på de höjder introduktionsflygningar vanligen genomförs. En ovanpassagerare kan ganska snabbt börja känna sig illamående. Därför är det inte rimligt och bra ur flygsäkerhetssynpunkt att en flygning måste pågå i minst 30 minuter.</p> <p>Introduktionsflygningen görs för att väcka ett intresse för flygning, och det målet kan uppnås med kortare flygningar än 30 minuter. Vi ser inte heller hur flygningens längd kan ha någon påverkan på flygsäkerheten.</p> <p>Förslag till förbättringar</p> <p>I ett remissvar kommenterar man normalt endast de föreslagna ändringarna. Men eftersom målsättningen att förbättra flygsäkerheten vid introduktionsflygningar är lovvärd, vill vi anföra ett antal motförslag som vi bedömer skulle vara betydligt mer flygsäkerhetshöjande.</p> <p>De flesta haverier inträffar antingen i dåligt väder eller med piloter i dålig flygtrim. Därför är det rimligt att beakta dessa parametrar när man författar föreskrifter om introduktionsflygningar.</p> <p>Pilotkrav</p> <p>De enda krav som ställs på piloten idag är att ha gällande certifikat, medical samt behörighet att ta passagerare. Här skulle man kunna tänka sig att ställa högre krav på pilotens flygtrim, som t ex ett lägsta antal flygtimmar senaste 3 månaderna eller en viss minimumtid på flygplanstypen som används, för att få genomföra introduktionsflygningar.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Utbildning</p> <p>Man skulle kunna ha krav på flygklubben att ha rutiner för utbildning av de piloter som är godkända att utföra introduktionsflygningar.</p> <p>Väderminima</p> <p>Det finns i princip idag inget som hindrar att genomföra en introduktionsflygning vid relativt låga VFR-värden. Här skulle man kunna föreskriva högre krav. Det skulle ha en positiv effekt på flygsäkerheten.</p> <p>Sammanfattning</p> <p>Inget av ovanstående förbättringsförslag skulle ha någon större negativ påverkan på flygklubbarna och deras möjligheter att genomföra introduktionsflygningar, samtidigt som förslagen skulle ha en positiv effekt på flygsäkerheten.</p> <p>Det är därför vårt sammanvägda svar att Transportstyrelsens förslag om föreskrifter bör dras tillbaka och omarbetas för att uppnå sina mål.</p>	
Privatperson		<p>Introduktion</p> <p>Jag väljer att dela upp mitt svar i tre delar, det specifika, det allmänna samt en uppmaning.</p> <p>Specifikt</p> <p>Jag anser att de föreslagna reglerna är olyckliga och direkt motverkar syftet med den möjlighet till introduktionsflygningar som EASA infört genom NCO.GEN.103.</p> <p>Särskilt begränsande är de föreslagna reglerna i §9 rörande att introduktionsflygning endast får utföras från den plats där organisationen har sin huvudsakliga verksamhet samt att flygningen måste vara mellan 30-90 minuter.</p>	<p>Noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Hela syftet med introduktionsflygningar är att väcka allmänhetens intresse för flyg, ge en positiv bild av flyg i stort för att på både lång och kort sikt få fler att överväga att utbildas till piloter. Många organisationer har tillgång till platser som är lämpligare både ur säkerhetsperspektiv och för att locka fler besökare, än sin primära verksamhetsplats. Exempelvis klubben som normalt flyger från ett otillgängligt kort gräsfält men som erbjuder hantera introduktionsflygningar vid en flygshow på en större flygplats. Flygningar på 30 minuter är oftast längre än optimalt både för de enskilda passagerarna men framförallt för möjligheten att erbjuda fler chanser vid varje tillställning.</p> <p>Utöver detta finns en mängd helt onödigt reglering. Totalt sett kan jag inte finna skäl till att reglera detta nationellt i över huvud taget, eventuella oklarheter som bedöms behöva klargöras bör ställas som frågor till EASA för hantering i framtida AMC eller förändrad EASA reglering.</p> <p>Allmänt</p> <p>Hur arbetar TS kring reglering av flyg?</p> <p>Under de senaste åren har TS bland annat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kommit med nationell reglering kring hur Annex 1 flygplan ska godkännas för användning för grundskolning som med något enstaka undantag skrämt bort alla tänkbara användare av möjligheten. - skakat om IR flygare inom EAA genom att efter att ha läst olyckliga formuleringar i en facebook grupp, inlett en utredning och tagit fram förslag på reglering av EFIS som används i experimentklassade flygplan. Av vad jag hört så föreslås krav som vida överstiger vad som krävs för normalklassade flygplan såsom ex. en Diamond DA40. Jag 	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>vet flera ägare som nu stannar kvar med äldre osäkrare vacuum drivna instrument istället för att uppgradera till EFIS med batteribackup.</p> <p>- varit helt omedgörliga avseende att utnyttja sin möjlighet att ge "grandfathers right" rörande behörigheter som nu regleras via EASA, jag personligen har exempelvis utbildat till TOB innan detta reglerades av EASA men fick inte detta infört på min FI behörighet trots ansökan. De som utbildat på motsvarande sätt för segelbogsering gavs möjligheten men vi som utbildade till TOB glömdes bort och blev avvisade när vi ansökte om dispens.</p> <p>- och nu kommit med förslag till nationell reglering som uppenbarligen begränsar vad EASA försökt uppnå med möjligheten till introduktionsflygningar.</p> <p>Bör inte TS fokusera mer på att stödja flyget i Sverige och inom Europa, är det inte dags att ta fram förslag på förenklingar och annat som kan sänka kostnader och på annat sätt göra flyg i Sverige mer konkurrenskraftigt gentemot andra europeiska länder samt inte minst gentemot USA?</p> <p>Införandet av SERA var ett stort steg framåt för piloter i Europa, vi som piloter ska inte längre behöva läsa på kring vad som krävs och/eller är tillåtet i varje specifikt land. För detta fick vi betala med några trista förändringar, exempelvis krav på färdplan för VFR-mörker, begränsande möjlighet att flyga mellan borgerlig skymnings slut och när det verkligen blir mörkt i vissa situationer. Det var enligt mig värt detta men inte om TS och andra länders motsvarigheter som nu, sakta men säker börjar smyga in allt fler nationella begränsningar. Svenska TS nu om introflygningar, Tyskland kring VFR-mörker, andra kring försäljning av amatörbyggda flygplan osv.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Uppmaning</p> <p>Föreslå endast nationell reglering om EASA reglerna kräver det för att det ska fungera eller om det är så brådskande av säkerhetsskäl att det inte är acceptabelt att vänta på en förändring eller förtydligande från EASA</p>	
KSAK/KSAK-M		<p>Reflektion av Transportstyrelsen arbetssätt</p> <p>Vi efterlyser inte bara kompetens kring regelverk utan också kompetens och förståelse för hur regelverken kommer att fungera operativt. Det är möjligt att Transportstyrelsen bör öka kompetensen av operativa erfarenheterna och kunskaper om allmänflyget i allt större utsträckning än vad som görs idag hos Transportstyrelsen.</p> <p>Slutligen tackar vi för möjligheten att kunna få svara på denna remiss.</p>	Noterat.
Hässleholms Flygklubb		<p>Transportstyrelsen föreslår nationella regler som komplement till EASAs föreskrifter gällande så kallade introduktionsflygningar.</p> <p>Undertecknad vill att Transportstyrelsen tar tillbaka remissen. Det är uppenbart av innehållet i remissen och debatten kring den att den är skriven för att "komma åt" enskilda aktörer på den kommersiella marknaden som missbrukat bestämmelser skapade för att ideella föreningar ska kunna bedriva verksamhet utan att behöva uppfylla krav som ställs på kommersiella aktörer. Den sortens kollektiva bestraffningar är inte rätt väg att gå.</p> <p>Tillika finns det inom det nationellt reglerade flyget, som inte omfattas av föreskriftsförslaget, en gråzon vad gäller möjligheten att erbjuda introduktionsflygningar till intresserad allmänhet. Det innebär inte på något vis ett problem då man</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>inte heller riskerar att konkurrera med kommersiell verksamhet, men om Transportstyrelsen nu tar fram en nationell reglering kan det väl vara bra om det även ges något tydligare riktlinjer även för det nationella flyget.</p> <p>Ett alternativ är alltså att föreskriften omarbetas tillsammans med privatflygets intresseorganisationer och läggs på ny remissrunda. Ett annat alternativ är att TS drar tillbaka förslaget helt och låter EASAs regler styra verksamheten, vilket fungerat väl så länge som de funnits. Brott mot föreskrifter eller misstanke därom prövas i rättslig instans, inte genom att myndigheter lägger begränsningar på samtliga aktörer.</p>	
EAA		<p>EAA Sverige anser att remissen TFS2019-71 inte direkt berör vår verksamhet eftersom våra flygplan står utanför certifierat underhåll och med operativa begränsningar och därför begränsade att användas i avsedd verksamhet.</p> <p>EAA väljer dock att till fullo stödja /privatpersons/ svar på remissen av flera principiella skäl bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transportstyrelsen väljer att skicka ut remisser utan att innan fört dialog med berörda parter vilket ger att det ofta blir ett mindre lämpat förslag som kommer ut likväl som att det är svårt att på ett konstruktivt sätt påverka förslaget. - Transportstyrelsen skickar ofta ut remisser på alldeles för kort tid för att berörda ska kunna göra en fullständig konsekvensutredning och komma med lämpliga analyserade 	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>svar eller att remisser skickas ut utan att berörda på TS går att nå under remisstiden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transportstyrelsens förslag går ofta emot EASA:s önskan att förenkla för GA sektorn och gör tolkningar som snarare komplicerar och försvårar än att vara neutrala. - Hänvisningen till flygsäkerhet är inte gångbar. Man skapar inte flygsäkerhet med regler, man skapar flygsäkerhet med förståelse för regler och med operativ påverkan. Med regler skapar man en möjlighet att straffa den som uppträder olämpligt, man skapar inte en förståelse för det olämpliga uppträdandet! 	
FK Nordvingen		<p>Vi i FK Nordvingen i Gällivare anser att föreskriftsförslaget inte är bra och bör omarbetas.</p> <p>Det är mycket viktigt för små klubbars fortlevnad att kunna marknadsföra verksamheten och introduktionsflygningar är ett verktyg för att främja allmänflygets utveckling.</p> <p>Vi har läst /privatpersons/ synpunkter och står bakom dessa.</p>	Noterat.
Privatperson		<p>Sammanfattning</p> <p>Introduktionsflygningar är en viktig verksamhet för flygklubbar för att nå ut till allmänheten, locka nya medlemmar och främja allmänflyget. Vi tror att förslaget inte gagnar klubbverksamheten.</p> <p>Vi föreslår att</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>förslaget inte träder i kraft om så ändå sker 5§ texten "att icke-kommersiell verksamhet inte har samma säkerhetsnivå som kommersiell flygtransport (CAT)." stryks 9§, punkt 2, minsta flygtid stryks.</p> <p>Allmän regelbörda Allmänflyget dras redan med en stor regelbörda och höga kostnader. EASA har tagit fram en GA Road Map för att förenkla reglerna för allmänflyget, och Transportstyrelsen anger att gör reglerna enklare är en viktig del av uppdraget. Det föreliggande förslaget riskerar tvärt emot avsikten att göra regelbördan för flygklubbar större och minska tillgängligheten till allmänflyg.</p> <p>Säkerhet Generellt är den kommersiella luftfarten säkrare än allmänflyget sett till antalet olyckor. Dock utförs oftast introduktionsflygningar av erfarna piloter. Det finns inget i remissunderlaget som visar att säkerheten i dagens introduktionsflygningar skulle vara otillfredsställande och motivera föreslagen, ytterligare reglering.</p> <p>Det är vidare oklart hur de föreslagna nationella föreskrifterna skulle höja säkerheten. 9§ punkt 1, 10§ tillför inget nytt utöver NCO.OP.130 Information till passagerare.</p> <p>Tydlighet i gränsdragning</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>5§ torde vara förslagets kärna beträffande tydlighet i gränsdragning mellan kommersiell och icke-kommersiell verksamhet. Det är skäligt att informera om att flygningen utförs av en klubb eller annan icke-kommersiell operatör, och att regelverket därför är annorlunda. Dock har som tidigare anförts har myndigheten i underlaget inte visat att säkerheten i dagens introduktionsflygningar skulle vara otillfredsställande. Det vore därför olyckligt att i en föreskrift kategoriskt fastslå "att icke-kommersiell verksamhet inte har samma säkerhetsnivå som kommersiell flygtransport (CAT)." och vi föreslår därför att det stryks.</p> <p>Utförande</p> <p>9§, punkt 2 Det vore olyckligt att fastställa en minsta flygtid. Med ovana passagerare kan det finnas skäl att avsluta flygningen snabbt vid illamående eller oro. Definitionen av introduktionsflygning anger "kort varaktighet". Om myndigheten önskar precisera tolkningen av kort varaktighet, torde ett MFL vara lämpligare än en föreskrift.</p> <p>Osund konkurrens</p> <p>I konsekvensutredningen, sektion 3.1, skrivs att "Det kan medföra en osund konkurrens mellan bolag som har AOC och organisationer som inte har AOC". Detta, tillsammans med önskan om att gränsdragningen mellan vad som är kommersiell passagerartransport och passagerartransport i form av introduktionsflygning ska bli tydligare, indikerar att missbruk introduktionsflygningar sker.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Definitionen av introduktionsflygning skall ha "syfte att dra till sig nya elever eller nya medlemmar" och utföras med målsättningen att främja flygsport eller fritidsflyg.</p> <p>Introduktionsflygningar. Transportstyrelsen har i MFL OPS 3-2019 meddelat hur myndigheten tolkar marginell del av organisationens verksamhet. Det torde därför vara möjligt att identifiera fall där missbruk sker.</p> <p>Om det finns organisationer som missbrukar begreppet introduktionsflygningar och genomför vad som de facto är kommersiell verksamhet, och detta är vad som föranleder förslaget, menar vi att myndigheten borde ha medel att korrigera sådant missbruk snarare än att införa ytterligare regelbörda för flygklubbar.</p>	
Svenska Segelflygförbundet		<p>Remissförslaget berör dock inte introduktionsflygningar med segelflygplan och motorseglare enligt Del-SAO, men vi önskar ändå ge några synpunkter.</p> <p>Vi ser att introduktionsflygningar i en flygklubbsmiljö för en passagerare som är intresserad att prova att flyga uppfattas av en passagerare som en verksamhet som skiljer sig från en tillståndskrävande kommersiell flygning och att den gängse uppfattningen också är att säkerhetsnivån inte är på samma nivå.</p> <p>Introduktionsflygningar är viktiga för flygklubbarnas möjlighet att visa sin verksamhet och kunna rekrytera nya medlemmar som vill lära sig att flyga. Att kunna åka till ett närliggande flygfält är därav viktigt ur ett rekryteringsperspektiv.</p> <p>Vidare ser vi att en introduktionsflygning ska kunna vara en relativt kort flygning, 10-20 minuter brukar vara lämplig flygtid med ovana personer som genomför en introduktionsflygning,</p>	<p>Noterat.</p> <p>Tidskravet är noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>längre flygningar som 60-90 minuter är ovanliga, vi ser inte att man ska reglera hur lång eller kort en flygning ska vara.</p> <p>Genomgång före flygning är en självklar praxis, med säkerhetsgenomgång mm, men vi ser inte att det är nödvändigt att reglera i en föreskrift att man ska hålla en genomgång efter flygning.</p> <p>Vi håller med om att all ersättning ska gå till organisationen och inte till piloten, detta är en viktig del i en flygklubbs arbete med rekrytering.</p>	
Privatperson		<p>Det märks att Transportstyrelsen är kvar på 1900 talet i många frågor, så även i denna.</p> <p>Lägg INTE tid på att uppfinna hjulet på nytt när det redan finns EASA-regler.</p> <p>Transportstyrelsens hjul (regelverk) brukar dessutom vara kantiga och rullar därför dåligt.</p> <p>Det finns då en ökad sannolikhet att piloten själv beslutar om vad som är lämpligt, en utveckling som riskerar att motverka målet om en bra flygsäkerhet.</p> <p>Det är rimligt att EASA:s regelverk får fullt genomslag i alla medlemsstater.</p> <p>Med ett gemensamt regelverk inom EU fås en bättre acceptans och säkerhet för alla som flyger.</p> <p>På Transportstyrelsen kan resurser frigöras för andra frågor.</p> <p>Det kan till och med uppstå en övertalighet som minskar kostnaderna för uppdragsgivaren, d.v.s skattebetalarna.</p> <p>Mer regelverk och blanketter leder inte till ökad flygsäkerhet, även om det på pappret kan se ut så.</p> <p>I slutändan är det operatörerna och piloterna som bär det slutliga ansvaret.</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>En ökad acceptans och respekt för regelverk fås om reglerna gäller lika i alla EASA-länder.</p> <p>"Made in Norrköping" bör avvecklas.</p> <p>Generaldirektören bör bättre definiera målet med verksamheten och hur målet skall nås.</p> <p>Det är inte personalens fel när organisationen inte presterar mot omvärldens krav.</p> <p>Det är chefens ansvar att leda och styra när det krävs.</p>	
Privatperson	Sammanfattning	Jag anser att de grundläggande kraven i EU-regelverket fyller de flygsäkerhetsmässiga krav som är nödvändiga och att de förslagna tilläggsreglerna därför inte ska ges ut.	Noterat.
Aeroklubben i Göteborg	Övrigt	I övrigt önskar Aeroklubben tydlig återkoppling på våra remissvar. Det har vi aldrig fått, men av en slump hittade en av våra medlemmar en sammanställning av remissvar från en tidigare remissrunda, där flera remissvar var sammanställda tillsammans med Transportstyrelsens kommentarer – det får ni gärna skicka direkt till oss istället för att gömma på er websida.	Noterat.