

Konsekvensutredning av förslag på ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:126) om flygtrafikledningstjänst (ATS)

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår följande ändringar av TSFS 2019:126 (hädanefter ATS-föreskrifterna):

Att de regler som finns i ATS-föreskrifterna och som också finns i Kommissionens förordning (EU) 2017/373¹, tas bort, eftersom vissa områden i nuläget är dubbelreglerade.

Att de senaste ändringarna av ICAO Doc 4444² införs, revisioner 10 och 11.

Att ATS-föreskrifterna uppdateras och kompletteras så att de omfattar Försvarmaktens nya skolflygplan av typen SK40.

Att förslag på metoder för uppdelning av militär formationsflygning införs.

Att reglerna om separation mellan fallskärmshoppare och luftfartyg ändras.

Att regler motsvarande ”sterilt koncept för flygtrafikledning” införs, på rekommendation av Statens haverikommission (SHK). På så sätt införs krav på att leverantörer av flygtrafikledningstjänst (ATS) ska säkerställa att personalen inte påverkas eller distraheras av faktorer som inte är direkt relaterade till deras tjänsteutövning.

Att en klarering som innebär att ett luftfartyg kommer att passera genom ett farligt område eller ett restriktionsområde också ska utgöra tillstånd att passera detta område.

Att det införs krav på hur flygkontrolltjänsten (ATC) ska utforma avgränsade områden för obemannad luftfart i kontrollerat luftrum så att man säkerställer avstånd i sidled mellan bemannade och obemannade luftfartyg.

Att termen *riskområde* och tillhörande definition tas bort ur föreskriften.

¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011

² ICAO Doc 4444 PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES Air Traffic Management, Sixteenth Edition, 2016, No 11

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Dubbelreglering

EU:s reglering av flygtrafikledningstjänst kompletteras i Sverige idag genom nationella föreskrifter – ATS-föreskrifterna. Dessa har utformats i överensstämmelse med regleringen från den internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, hädanefter ”ICAO”). I ATS-föreskrifterna finns regler som innebär att vissa områden felaktigt är dubbelreglerade och de delar som finns i EU förordning behöver tas bort ur den nationella föreskriften.

1.2 Internationella åtaganden som inte fullgörs

Sverige fullgör idag inte sina åtaganden gentemot ICAO, eftersom ändringarna 10 och 11 av ICAO PANS-ATM, Doc 4444 ännu inte finns med i ATS-föreskrifterna. För att de internationella reglerna ska vara gällande i Sverige, måste vi arbeta in dem i svensk lagstiftning.

1.3 Reglerna om flygtrafikledning för militär luftfart behöver uppdateras

I Sverige bedrivs flygtrafikledningstjänsten integrerat för civil och militär luftfart. Eftersom EU endast reglerar flygtrafikledningstjänst för civil luftfart, behövs det nationella regler för flygtrafikledning för militär luftfart. Dessa regler finns i ATS-föreskrifterna. Försvarsmakten har behov av ny reglering eftersom ny flygplanstyp (SK40) har införskaffats, behov av information om friktionsvärde tillkommit och metoder för uppdelning av militära formationer behövs. ATS-föreskrifterna behöver därför uppdateras.

1.4 Synpunkter på reglerna om separation mellan fallskärmshoppare och luftfartyg

Vid en tidigare ändring av ATS-föreskrifterna införde Transportstyrelsen separationskrav mellan fallskärmshoppare och luftfartyg. Reglerna blev visserligen tydligare, vilket var en del av syftet, men ändringen har också visat sig leda till betydande begränsningar för allmänflyget, och en ökad belastning på flygkontrolltjänsten (ATC). Vi har fått in synpunkter på reglerna från olika allmänflygorganisationer, som menar att de begränsningar som regeln medför inte står i proportion till den ökade flygsäkerheten.

1.5 Flygledare störs av faktorer som inte är relaterade till tjänsteutövning

Det förekommer att flygledare störs av externa faktorer som inte är relaterade till deras tjänsteutövning. Detta har i flera fall visat sig vara en del av händelsekedjor som har lett till incidenter. Statens Haverikommission (SHK) har därför rekommenderat Transportstyrelsen att införa regler motsvarande det som i SHK:s rapport kallas ”sterilt koncept för flygtrafikledning”³.

1.6 Tydlig regel om vissa tillstånd saknas

När flygledare ger en klarering som innebär att ett luftfartyg kommer att passera genom ett farligt område eller ett restriktionsområde, utgör klareringen också ett tillstånd att passera det farliga området eller restriktionsområdet. Detta anges sedan tidigare i vår nationella luftfartspublikation (AIP), men en tydlig regel saknas.

1.7 Synpunkter på reglerna om reservkraft

Transportstyrelsen har fått synpunkter på kraven om reservkraft vid tidigare ändringar av ATS-föreskrifterna, där mer funktionsbaserade krav efterlysts av leverantörerna.

1.8 Regler om säkerhetsavstånd i sidled

Idag saknas regler om säkerhetsavstånd i sidled mellan bemannade och obemannade luftfartyg i avgränsade områden upprättade av flygkontrolltjänsten (ATC). Detta kan medföra risker för luftfarten i takt med att den obemannade luftfarten ökar.

1.9 Språkliga brister

Olika formuleringar för att beskriva separationer används i ATS-föreskrifterna. Språket bör vara mer enhetligt för att underlätta läsningen.

I föreskrifterna definieras innebörden av termen *riskområde*, som inte längre används i sammanhanget.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Dubbelreglering ska tas bort

För att bibehålla en hög säkerhet inom luftfartssystemet vill Transportstyrelsen säkerställa att regelverken som styr flygtrafikledningstjänsten är konsekventa och entydiga; att alla tjänster för alla områden inom flygtrafikledning täcks. Detta ska dock uppnås utan dubbelreglering.

³ Statens Haverikommission (SHK) Slutrapport RL 2022:01

2.2 Internationella åtaganden ska fullgöras

Sverige har internationella åtaganden gentemot EU, och enligt Chicagokonventionen gentemot ICAO. Transportstyrelsen ska beakta och införliva EU:s och ICAO:s krav på ett lämpligt sätt.

2.3 Reglerna om flygtrafikledning för militär luftfart ska uppdateras

Försvarsmakten har en kravbild gällande flygtrafikledningstjänst för militär luftfart som Transportstyrelsen behöver beakta och om möjligt införa i regelverk.

2.4 Reglerna om separation mellan fallskärmshoppare och luftfartyg ska justeras

Transportstyrelsen vill säkerställa att reglerna om separation mellan fallskärmshoppare och luftfartyg resulterar i att tillgängligheten för allmänflyget står i proportion till flygsäkerhet.

2.5 Risken för att flygledare störs av faktorer som inte är relaterade till tjänsteutövning ska minska

Transportstyrelsen vill se till att organisationer som utövar flygtrafikledningstjänst (ATS) aktivt arbetar med att minska risken för att personalen störs av faktorer som inte är relaterade till tjänsteutövning på ett sådant sätt att flygsäkerheten kan påverkas negativt.

2.6 Tydlig regel om vissa tillstånd ska införas

Transportstyrelsen vill införa en regel som tydligt anger att en klarering som innebär att ett luftfartyg kommer att passera genom ett farligt område eller ett restriktionsområde, också ska utgöra tillstånd att passera detta område.

2.7 Reglerna om reservkraft ska vara relevanta

Transportstyrelsen ska försäkra sig om att kraven på hur länge reservkraften ska kunna driva utrustning och larmindikering av utrustningen fortfarande är relevanta.

2.8 Reglerna om säkerhetsavstånd i sidled ska uppdateras

Transportstyrelsen vill se till att avgränsade områden upprättade av flygkontrolltjänsten utformas så att man säkerställer avstånd i sidled mellan bemannade och obemannade luftfartyg.

2.9 Språkliga brister ska åtgärdas

Transportstyrelsen vill ändra formuleringarna som beskriver separationer, så att språket blir mer enhetligt.

Termen *riskområde* ska tas bort ur ATS-föreskrifterna.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Mot bakgrund av de problem och anledningar till reglering som listas under avsnitt 1, blir effekterna följande om ingenting görs.

- Det kommer att finnas kvar viss dubbelreglering i förhållande till förordning (EU) 2017/373.
- Sverige kommer inte att fullgöra sina internationella åtaganden gentemot ICAO enligt Chicagokonventionen.
- Försvarsmaktens nya flygplanstyp kommer att få begränsade möjligheter att verka som tänkt. Eftersom det handlar om flygplan avsedda att användas för utbildning kommer också möjligheten att utbilda militära piloter att påverkas negativt. Friktionsvärde kommer inte lämnas vid start och landning med militära luftfartyg. Metoder för uppdelning av militära formationer kommer fortsatt vara oreglerat.
- Oförändrade regler om separation mellan luftfartyg och fallskärms-hoppare kommer att innebära fortsatt begränsad tillgång till luftrummet och i förlängningen ökade kostnader för de olika allmänflygverksamheterna. Flygkontrolltjänstens högre arbetsbelastning kommer att kvarstå.
- Att inte följa SHK:s rekommendation om att genom reglering minska risken för att personalen störs av icke arbetsrelaterade faktorer på ett sådant sätt att flygsäkerheten kan påverkas negativt, kommer att innebära att den nuvarande risken kvarstår.
- När en flygledare ger en klarering som innebär att ett luftfartyg kommer att passera genom ett farligt område eller ett restriktionsområde, kommer denna klarering även utan reglering att utgöra tillstånd att passera området. Men utan en tydlig regel kan det fortfarande uppstå oklarheter.
- Att utan ett förtydligande i regleringstexten om vilken utrustning som ska larma då reservkraft är igång, kan tolkningen fortsatt vara att all utrustning ska ha separat larmindikering.
- ATS-föreskrifterna saknar bestämmelser om vissa säkerhetsavstånd i sidled mellan bemannade och obemannade luftfartyg i avgränsade områden. Om ingenting görs kommer riskerna för luftfarten att

kvarstå. Med tanke på det ökande antalet obemannade luftfartyg i kontrollerad luft kan även flygsäkerheten på sikt komma att påverkas negativt.

- De olika formuleringarna för att beskriva separationer kommer att finnas kvar och försämra läsbarheten.

Att ha kvar en term (*riskområde*) som inte längre används är onödigt och kan leda till missförstånd.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det bedöms inte finnas några alternativ till reglering. I sammanhanget vill vi dock lyfta följande.

Tidigare har ”sterilt koncept för flygtrafikledning” i syfte att minska risken för att flygledare störs av faktorer som inte är relaterade till tjänsteutövning (se 1.5) inte varit reglerat, utan Transportstyrelsen har genom ett *Meddelande från Transportstyrelsen om luftfart (MFL)*⁴ uppmanat leverantörer av flygtrafikledningstjänst att aktivt arbeta med dessa frågor. Ett alternativ som inte innebär reglering skulle vara att fortsätta på samma sätt, men efter SHK:s rekommendation om att reglera detta nationellt, är även Transportstyrelsens bedömning att behovet finns.

ATS-föreskrifternas nuvarande regler säkerställer inte avstånd i sidled mellan bemannad och obemannad luftfart, utan bara i höjdlid (se 1.8). Med tanke på det ökande antalet obemannade luftfartyg, ser vi en risk för försämrade flygsäkerhet om detta inte åtgärdas genom regler.

Se även avsnitt 6 i frågan om varför reglering anses vara det bästa alternativet.

3.3 Regleringsalternativ

Ett regleringsalternativ som diskuterats är att Transportstyrelsen ändrar kravet gällande drifttid på reservkraft för den tekniska utrustningen till ett funktionsbaserat krav. Varje flygtrafiktjänstenhet kan därmed anpassa reservkraften efter lokala förutsättningar. Regleringen förblir dock oförändrad i denna del. Under avsnitt 6 redogörs för de överväganden som gjorts kring detta alternativ.

4. Vilka är berörda?

Föreskrifterna berör leverantörer av flygtrafikledningstjänst med anställda flygledare och AFIS-tjänstemän. Tre av leverantörerna har verksamhet på flera platser och därmed en större organisation och fler anställda. Resterande

⁴ [ans-2-2014.pdf \(transportstyrelsen.se\)](#)

elva leverantörer av flygtrafikledningstjänst kan kopplas till en specifik flygplats och har färre anställda.

Det är både privata aktörer, kommuner och ett statligt affärsverk som bedriver flygtrafikledningstjänst. Nedan har vi beskrivit konsekvenser för alla flygtrafikledningsleverantörer under avsnitt 5.1, då de påverkas på samma sätt av föreskriftsförslaget.

Regleringen berör även utbildningsorganisationer för flygtrafikledningspersonal, som behöver vara inlästa på gällande regelverk. Det finns bara en leverantör i Sverige som håller grundutbildning för flygledare och flyginformationstjänstemän (AFIS).

Regleringen berör även Försvarmakten, som har behov av regler som till viss del anpassats efter deras specifika verksamhet.

Regleringen kommer att påverka förutsättningarna för allmänflygverksamheten i Sverige. I huvudsak kommer det att vara fallskärmshoppare och segelflygare som får förbättrade förutsättningar, eftersom de ofta utgår från samma flygplatser och använder samma luftrum. Se vidare nedan under avsnitt 5.2.

Regleringen påverkar även användare av flygtrafikledningstjänst, t.ex trafikpiloter.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

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

Föreskriftsförslaget innebär en viss uppdatering av handböcker, rutinbeskrivningar och utbildningsmaterial samt eventuella utbildningsinsatser för personal. Eftersom det kan variera vilka tjänster olika företag erbjuder kan det variera vilka arbetsinsatser som blir nödvändiga till följd av uppdateringen. Specifika utbildningsinsatser som företagen väljer att genomföra till följd av nya föreskrifter leder naturligtvis till att företag med större personalstyrka också får högre kostnader.

Vad gäller leverantörer av flygtrafikledningstjänst, så finns det 783 flygledare/assistenter och 50 flyginformationstjänstemän som berörs av uppdaterade interna dokument och som kan t.ex kan behöva gå interna utbildningar.

5.2 Medborgare

I Sverige finns 3 300 allmänflygpiloter. Föreskriftsförslaget bedöms inte få några negativa konsekvenser, kostnadsmissiga eller andra, för denna grupp.

Föreskriftsförslaget kan däremot innebära en ökad tillgång till luftrummet, eftersom delar av luftrummet inte längre kommer att vara specifikt avgränsat för enbart fallskärmshoppning. Denna ökade tillgång medför en ökad risk, eftersom förslaget innebär att ansvaret för åtskillnad mellan luftfartyg som framförs enligt visuelflygregler (VFR) och fallskärmshoppare överförs från flygledare till pilot. Detta är emellertid inget nytt, utan en ansvarsfördelning som har använts tidigare och som utifrån händelserapporter som Transportstyrelsen har tagit del av, har visat sig fungera väl.

Föreskriftsförslaget innebär även att säkerhetsavstånd i sidled mellan obemannade luftfartyg och luftfartyg som flyger enligt visuelflygregler VFR införs, vilket innebär en ökad flygsäkerhet för både bemannad och obemannad luftfart. I förlängningen innebär detta även en högre säkerhet för tredje man på marken.

Höjd flygsäkerhet är en möjlig effekt av den del av föreskriftsförslaget som avser att flygledare inte ska störas av faktorer som inte är relaterade till tjänsteutövning.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Försvarsmakten kommer att få möjlighet att i större utsträckning bedriva sin verksamhet enligt framförda önskemål. Luftfartsverket och de kommuner som utövar flygtrafikledningstjänst bedöms bli påverkade på samma sätt som företag enligt ovan (se avsnitt 5.1).

5.4 Miljö

Föreskrifterna får inte några nämnvärda miljömässiga konsekvenser. Man kan tänka sig att de eventuella väntetider som uppstått vad gäller allmänflyg och fallskärmshoppning kan försvinna med en lättning i reglering. Detta skulle i så fall innebära en lägre bränsleförbrukning.

5.5 Externa effekter

Vi ser inga andra externa effekter än de som redan beskrivits i avsnitt 5.2.

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

Transportstyrelsen ser inte att det finns alternativ till reglering (se även avsnitt 3.2), främst med anledning av vår integrerade flygtrafikledningstjänst. Delar av den föreslagna regleringen har tidigare presenterats i form av *Meddelande från Transportstyrelsen gällande luftfart (MFL)*, men har efter rekommendation av SHK nu istället föreslagits bli reglering. MFL har inte fortsatt den effekt som den initialt hade vid införande. Transportstyrelsen har därför kommit fram till att reglering i kombination med riktad information är den bästa lösningen för att uppnå den eftersträvade effekten. Kravet som införs är funktionsbaserat och lämnar organisationerna utrymme för olika lösningar.

Transportstyrelsen har analyserat de senaste ändringarna av ICAO PANS-ATM, Doc 4444, ändring 10 samt 11, och inte funnit något i EU-reglering eller svensk reglering som står i strid mot att dessa kan införas. Därmed avser Transportstyrelsen införa hänvisning till ändring 11 i föreskriften.

Vad gäller funktionsbaserade regler om drifttid för den reservkraft som driver teknisk utrustning, skulle detta ge möjligheter för leverantörerna att anpassa reservkraftens kapacitet till trafikintensiteten och andra faktorer för respektive flygtrafikledningsenhet. Även om detta skulle kunna innebära lägre kostnader för tillhandahållandet av reservkraft för leverantörerna skulle ändringen kräva att ett flygsäkerhetsarbete genomförs av alla organisationer, som då skulle behöva procedurer för vad reservkraften behöver omhänderta. Transportstyrelsen bedömer att den sammanlagda arbetsinsatsen för att säkerställa en bibehållen flygsäkerhet vid en sådan förändring av regelverket skulle vara alltför omfattande i förhållande till de fördelar som funktionsbaserade regler skulle kunna medföra för leverantören. De nuvarande reglerna förblir därför oförändrade i denna del.

I den del av regleringen rörande reservkraft som avser larmindikering på utrustning innebär föreskriftsförslaget att vi föreslår ett mer funktionsbaserat krav då det viktiga är att det av larmet framgår vilken utrustning som drivs av reservkraft, inte nödvändigtvis att det finns larmindikeringar på varje utrustning.

I föreskriftsförslaget finns även ändrade regler om separation mellan fallskärmshoppare och luftfartyg som framförs enligt VFR. Denna uppdatering innebär att regelverket blir mindre strikt och att ansvaret för åtskillnad mellan luftfartyg och fallskärmshoppare överförs från flygledare till pilot. Även om detta innebär en flygsäkerhetsrisk, motiverar denna risk inte de stora begränsningar för verksamheterna som de nuvarande reglerna innebär.

I vår nationella luftfartspublikation (AIP) anges att när en klarering innebär att ett luftfartyg kommer att passera genom ett farligt område eller ett restriktionsområde, utgör klareringen även tillstånd att passera detta område. Detta är ett etablerat tillvägagångssätt som beskrivs i AIP, men som behöver anges i form av en rättsregel för att vara gällande.

Genom att vi föreskriver hur ATC utformar avgränsat luftrum för obemannad luftfart säkerställer vi att bemannade luftfartyg och obemannade luftfartyg åtskiljs i sidled inom kontrollerat luftrum. Med ett ökande antal obemannade luftfartyg i kontrollzoner, kan Transportstyrelsen konstatera att dessa trafiktyper måste skiljas från varandra på ett lämpligt sätt, för att bibehålla flygsäkerheten. Vi är medvetna om att detta kan komma att omfattas av framtida regler och tekniska verktyg för obemannad luftfart, och bevakar därför utvecklingen på området noggrant.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndigande för att föreskriva på detta område finns i 6 kap. 10 § och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770).

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

Den föreslagna regleringen stämmer överens med EU-rätten och annan internationell reglering på området.

Föreskriften har inte bedömts innehålla några tekniska regler eller någon reglering av sådana tjänster som föranleder att en anmälan ska göras enligt EU-rätten.

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

Försvarsmakten har redan tillgång till och har för avsikt att inom kort börja flyga den nya flygplanstyp som kommer att omfattas av de nya reglerna.

I anslutning till att vårsäsongen för allmänflyget börjar, är det lämpligt att de nya reglerna om separation gentemot fallskärmshoppare är på plats, eftersom flygtrafikledningstjänsten då behöver anpassa sitt arbetssätt.

Datum för föreskrifternas ikraftträdande är satt till 1 april 2024. Information om föreskrifterna publiceras på Transportstyrelsens externa webbplats, både under arbetets gång och när föreskrifterna har beslutats.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

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

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

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

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Föreskriftsförslaget innebär till viss del ökad tillgång av luftrummet för allmänflyget, då Transportstyrelsen sett över separation till fallskärmshoppning. Detta kan ge större möjlighet för olika flygsportverksamheter att samtidigt kunna nyttja luftrummet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsförslaget ökar till viss del riskerna för allmänheten, eftersom kraven på separation till fallskärmshoppare blir mindre strikta.

Föreskriftsförslaget bidrar till en ökad säkerhetsnivå i fråga om samverkan mellan obemannad och bemannad luftfart.

C. Företag

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
			+ / -	
Företag	Lägre arbetsbelastning ATC behöver inte separera VFR och fallskärmshoppare.	Organisationer behöver införa ett arbete att se över arbetsmiljö för flygledare och AFIS.		
Medborgare	Allmänflygare ökad tillgänglighet i luft då VFR och fallskärmshoppare inte behöver separeras.	Högre risk för fallskärmshoppare då VFR egenseparerar. ATC tillser att avgränsade områden utformas så åtskillnad alltid finns mellan bemannad och obemannad trafik.		
Staten m.fl.	Försvarmakten kan flyga skolflygplan. Sverige följer sina internationella åtaganden.	-		
Externa effekter				
Totalt				0 kr

E. Samråd

Samråd kommer att genomföras med Försvarmakten enligt 6 kap. 10 § luftfartsförordningen.

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

Erik Ljungkvist
ANS-inspektör

mejl: erik.ljungkvist@transportstyrelsen.se
tel: 010-495 30 82