

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS [ÅÅÅÅ:NR ]) om kompletterande bestämmelser för introduktionsflygningar

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Polisflyget		Polisflyget har inga synpunkter på förslaget.	Noterat
Kommerskollegium		<p>Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen inte behöver anmäla förslaget om föreskrifter och allmänna råd om kompletterande bestämmelser för introduktionsflygningar till oss enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler. Detta gäller dock endast under förutsättning att föreskrifterna inte kan ha en väsentlig påverkan på vissa luftfartygs saluföring, natur eller sammansättning.</p> <p>Vi bedömer vidare att Transportstyrelsen ska anmäla det remitterade förslaget enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden under förutsättning att reglerna kan komma att tillämpas på tjänsteutövare som tillfälligt utövar verksamhet i Sverige.</p> <p><b>Kommerskollegiums uppdrag</b></p> <p>Kommerskollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Kommerskollegiums uppdrag är att verka för frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberaliseringar av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt.</p> <p><b>Anmälan av tekniska föreskrifter</b></p> <p>Enligt 6 § förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan till</p>	Transportstyrelsen instämmer i Kommerskollegiets bedömning att det remitterade förslaget om föreskrifter och allmänna råd inte behöver anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter. Kommerskollegium anmäler sedan förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med 10 § förordningen om tekniska regler.</p> <p>Tekniska föreskrifter enligt förordningen om tekniska regler är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuanvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser.</p> <p>Tekniska föreskrifter som inte anmälts fast de borde ha gjort det, saknar rättsverkan och kan inte tillämpas mot enskilda. Tekniska föreskrifter som genomför EU-lagstiftning behöver inte anmälas, om inte ett utrymme till nationella lösningar har utnyttjats.</p> <p>Transportstyrelsen har på nytt remitterat förslag till föreskrifter och allmänna råd som kompletterar EU-lagstiftning om när introduktionsflygningar får utföras av operatörer som inte har tillstånd för kommersiell flygtransport. En ändring som införts i de nu remitterade föreskrifterna jämfört med de tidigare remitterade föreskrifterna är förbudet mot att utföra introduktionsflygningar med sådana luftfartyg som anges i 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:103) om icke-kommersiell verksamhet med vissa flygplan och helikoptrar.</p> <p>Villkor för användning av en produkt (såsom ett luftfartyg) kan utgöra tekniska föreskrifter. En förutsättning är dock att kravet på ett väsentligt sätt kan påverka produktens sammansättning eller natur eller saluföringen av den. Vi noterar att Transportstyrelsen i konsekvensutredningen bedömt att kraven inte kan ha någon sådan påverkan. Därmed behöver Transportstyrelsen</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>inte heller anmäla förslaget. Vid tvekan rekommenderar vi att en anmälan görs.</p> <p>För det fall Transportstyrelsen bedömer att de ändrade föreskrifterna kan påverka vissa luftfartygs sammansättning eller natur eller saluföringen av dem, ska Transportstyrelsen anmäla föreskriftsförslaget genom att skicka in en s.k. § 6-underrättelse till kollegiet. Information om hur en sådan underrättelse görs finns i Kommerskollegiums vägledning om anmälningsproceduren, som finns tillgänglig på kollegiets webbplats. Innan Transportstyrelsen anmäler föreskrifterna till Kommerskollegium ska följande text läggas till i föreskriftsförslaget:</p> <p><i>Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.</i></p>	
Blekinge Flygklubb	Förord	<p>Introduktionsflygningar används primärt av flygklubbar för att introducera intresserade till allmänflygets värld. Det görs i syfte att skaffa nya medlemmar, och många av våra aktiva medlemmar vittnar om att deras intresse väcktes i samband med en introduktionsflygning.</p> <p>Baserat på remissmissivet förstår vi att Transportstyrelsen önskar förhindra att passagerartransport utförs i form av introduktionsflygning. Även om vi sympatiserar med myndighetens önskan att förtydliga detta, anser vi att förslaget till föreskrifter alltså innehåller regleringar som varken gör det enklare för allmänflyget (se EASAs inriktningsbeslut att förklara) på flygklubbsnivå, eller har någon direkt eller indirekt påverkan på flygsäkerheten.</p>	<p>Noterat.</p> <p>Det är inte TS önskan att förhindra introduktionsflygningar men att tydliggöra gränsen mellan introduktionsflygningar och kommersiella flygningar A-A som kräver tillstånd.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Bollnäs Flygklubb	Förord	<p>Vi anser att det inte behövs några nya regelverk för något som redan fungerar bra hos flygklubbarna.</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 EASAs arbete och bör därför inte träda i kraft.</p> <p>Vår erfarenhet av flygklubbarna inte ser några otydligheter avseende gränsdragning och att de sällan missbrukar 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. Inte minst att flygklubbarna har klart för sig vilka regler som gäller. Undantag kan naturligtvis uppstå men då förmodligen på grund av bristande kunskap (en informationsfråga).</p> <p>Det är möjligt att denna remiss endast ska ge bäring på de kommersiella operatörerna och inte på allmänflyget och eller på flygklubbarna</p>	Noterat.
KSAK/KSAK Motorflygförbundet	Förord	<p>Vi anser att det inte behövs några nya regelverk för något som redan fungerar bra hos flygklubbarna.</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 EASAs arbete och bör därför inte träda i kraft. Vår erfarenhet av flygklubbarna inte ser några otydligheter avseende gränsdragning och att de sällan missbrukar 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. Inte minst att flygklubbarna har klart för sig vilka regler som gäller.</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Undantag kan naturligtvis uppstå men då förmodligen på grund av bristande kunskap (en informationsfråga).</p> <p>Det är möjligt att denna remiss endast ska ge bäring på de kommersiella operatörerna och inte på allmänflyget och eller på flygklubbarna.</p>	
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	Allmänt	<p>Detta regelförslag är en väsentlig förbättring av fjolårets förslag till reglering och det är glädjande att Transportstyrelsen tagit till sig kritiken mot det förslaget. Det nya förslaget innehåller delar som är meningsfulla.</p> <p>Det är dock fortfarande tydligt att motivet till regleringen inte primärt är flygsäkerhet utan oro för missbruk av regelverket för introduktionsflygningar. Detta syns tydligt i konsekvensutredningen där bl.a. kostnaden för ett AOC påpekas. Om detta har betydelse ur flygsäkerhetssynpunkt är det snarast ett argument för att avgiften borde sänkas.</p> <p>I GM2 till artikel 6.4a(c) av kommissionens förordning (EU) 965/2012 (med ändringar) – i fortsättningen kallad Air Ops-förordningen – framgår att flygningar som enbart genomförs med syfte att skapa intäkter till operatören inte är att betrakta som marginell aktivitet och därmed inte får utföras som introduktionsflygningar. Detta slag av missbruk strider alltså redan mot befintligt regelverk.</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 faktiska säkerhetsproblem med hur introduktionsflygningar genomförs i dag. Inte heller ger man exempel på några hypotetiska säkerhetsproblem.</p>	<p>Noterat.</p> <p>TS har vid tillsynen konstaterat att det finns operatörer som har flugit på ett sådant sätt att de har äventyrat flygsäkerheten.</p> <p>TS vill arbeta preventivt och flygsäkerhetshöjande. Ett förtydligande har lagts in i konsekvensutredningen under avsnitt A 1.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Swedish Ultraflyers		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finns angivet att piloten inte får ta ersättning för introduktionsflygningen. Önskvärt är att skrivningen medger att piloten får ersättning för sina direkta kostnader för flygningen (reskostnad till/från flygfältet).</li> <li>• Finns angivet att minsta flygtid är 15 minuter. Borde skrivas så att det är möjligt att avbryta flygningen innan 15 minuter om t.ex. passageraren börjar bli illamående.</li> <li>• Finns angivet att flygsäkerheten ÄR sämre/lägre än hos kommersiella flygningar. Detta anser jag är felaktigt, men att kraven på säkerheten är lägre.</li> </ul> <p>I övrigt tycker jag att innehållet är bra!</p>	<p>Inga ersättningar för flygningen får gå till den enskilda piloten.</p> <p>I händelse av nöd har befälhavaren alltid rätt att avbryta flygningen.</p> <p>Noterat.</p>
Bollnäs Flygklubb	Konsekvensbeskrivning	<p>Bollnäs Flygklubb har inte uppfattat att det hos flygklubbar finns ett problem med konceptet introduktionsflygningar som skulle föranleda att vi behöver fler riktlinjer om hur regelverket ska hanteras. Vi anser inte att ett tillståndsförfarande per automatik höjer säkerhetsnivån.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att Transportstyrelsen ska hålla den här informationen till egen webbplats (vilket kan även spridas av allmänflygorganisationerna och företrädesvis KSAK) 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><i>Konsekvenser för medborgare</i></p> <p>Vi anser inte att säkerhetsnivån höjs i och med förslag till omremiss. Information till passagerare (en eller flera) om riskerna med introduktionsflygning har inte någon effekt på säkerheten som sådan.</p>	<p>Det är inte ett tillstånd som föreslås utan en förhandsanmälan.</p> <p>Lösningalternativen har diskuterats i konsekvensutredningen. TS anser att föreskrifter behövs, kombinerat med information bl.a. på TS webbplats.</p> <p>Förslaget att utvidga tillämpningsområdet kommer att diskuteras i kommande föreskriftsprojekt.</p> <p>DTO krävs inte för att få utföra introduktionsflygningar.</p> <p>I övrigt noterat.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Naturligtvis ska passagerarna som alltid informeras om risker och hantering vid nödsituationer, de som redan åligger pilotens skyldigheter i dagens föreskrifter.</p> <p>En viktig del som Transportstyrelsen inte har med i sin konsekvensutredning är att denna föreskrift minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar.</p> <p><i>Konsekvenser för Transportstyrelsen</i></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><i>Konsekvenser för flygklubbarna</i></p> <p>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>Självfallet ska introduktionsflygningar kunna genomföras med ultralätta luftfartyg, NUF (UL-A, UL-B), Gyroplan och NLF. Idag finns det ca 40 flygklubbar och lika många UL-skolor dvs ca 40, vara Bollnäs Flygklubb är en, som brukar ca 100 ultralätta luftfartyg (NUF och eller NLF).</p> <p>Vi noterar att ni anser att merparten av flygklubbar har ett DTO. I vår mening är det ca 50-55 av totalt ca 120 flygklubbar i landet som har DTO av i Sverige ca 60 registrerade DTO. Dvs mer än hälften av flygklubbarna har inte något DTO. Det betyder att flygklubbarna inte ska kravställas ett DTO och eller normalklassluftfartyg och därmed hindras att genomföra introduktionsflygningar.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p><i>Konsekvens Funktionsmålet</i></p> <p>Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre medborgare kan ta del av introduktion av allmänflygning.</p> <p>Konsekvens Hänsynsmålet Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	
Borlänge Flygklubb	KU	<p>Konsekvensutredningen och författningsförslaget tar inte hänsyn till två olika scenarier. Det är skillnad på introduktionsflygning med en pilot utan instruktörsbefogenhet som sker inom en ideell organisation och en provlektion med en instruktör i en tillståndspliktig verksamhet. I det första fallet är den externa personen en passagerare i ett passagerarsäte och i det senare fallet en intresserad person som sitter på ordinarie förarplats.</p> <p>Denna uppdelning påverkar bland annat flygningens art, ersättning till piloten, informationen till den externa personen och dokumentationskraven.</p> <p>Vi föreslår därför att författningen enbart omfattar introduktionsflygningar enligt det första scenariot. Detta medför följande förslag till ändringar i remissen:</p>	TS har valt att beskriva introduktionsflygning, inte provlektion.
KSAK/KSAK Motorflygförbundet	Konsekvens- beskrivning	<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 regelverket ska hanteras. Vi anser inte att ett tillståndsförfarande per automatik höjer säkerhetsnivån.</p> <p>Bland de lösningsalternativ som presenteras anser vi att Transportstyrelsen ska hålla den här informationen till egen webbplats (vilket kan även spridas av allmänflygorganisationerna och företrädesvis KSAK) och inte skapa en föreskrift av det. Avgifterna som drabbar kommersiella aktörer ser vi inte</p>	Se kommentarer under Bollnäs Flygklubb.



Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>har någon direkt relevans (till allmänflyget) i det här sammanhanget.</p> <p><i>Konsekvenser för medborgare</i></p> <p>Vi anser inte att säkerhetsnivån höjs i och med förslag till omremiss. Information till passagerare (en eller flera) om riskerna med introduktionsflygning har inte någon effekt på säkerheten som sådan.</p> <p>Naturligtvis ska passagerarna som alltid informeras om risker och hantering vid nödsituationer, de som redan åligger pilotens skyldigheter i dagens föreskrifter. En viktig del som Transportstyrelsen inte har med i sin konsekvensutredning är att denna föreskrift minskar möjligheterna för allmänheten att ta del av introduktionsflygningar.</p> <p><i>Konsekvenser för Transportstyrelsen</i></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><i>Konsekvenser för flygklubbarna</i></p> <p>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. Självfallet ska introduktionsflygningar kunna genomföras med ultralätta luftfartyg, NUF (UL-A, UL-B), Gyroplan och NLF. Idag finns det ca 40 flygklubbar och lika många UL-skolor dvs ca 40 som brukar ca 100 ultralätta luftfartyg (NUF och eller NLF).</p> <p>Vi noterar att ni anser att merparten av flygklubbar har ett DTO. I vår mening är det ca 50-55 av totalt ca 120 flygklubbar i landet</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>som har DTO av i Sverige ca 60 registrerade DTO. Dvs mer än hälften av flygklubbarna har inte något DTO. Det betyder att flygklubbarna inte ska krävställas ett DTO och eller normalklassluftfartyg och därmed hindras att genomföra introduktionsflygningar.</p> <p><i>Konsekvens Funktionsmålet</i></p> <p>Vi anser att funktionsmålet påverkas negativt eftersom färre medborgare kan ta del av introduktion av allmänflygning.</p> <p><i>Konsekvens Hänsynsmålet</i></p> <p>Förslaget innebär inte ökad flygsäkerhet.</p>	
Bollnäs Flygklubb KSAK/KSAK Motorflygförbundet	1 §	Ok, inga kommentarer.	Noterat.
Borlänge Flygklubb	1 §	...introduktionsflygningar utan instruktör som utgör...	Introduktionsflygningar sker utan krav på instruktör.
Flygande Veteraner	1 §	OK	Noterat.
Bollnäs Flygklubb KSAK/KSAK Motorflygförbundet	2 §	Vi anser att Transportstyrelsen ska möjliggöra att t.ex. Flygande Veteraner kan utföra introduktionsflygningar då det är en ideell förening (motsvarande flygklubbarna). I övrigt håller vi med Transportstyrelsen i tillämpningsområden.	Noterat.
Borlänge Flygklubb	2 §	...introduktionsflygningar utan instruktör med sådana...	Noterat.
Flygande Veteraner	2 §	<p>...Introduktionsflygningar får inte utföras med sådana luftfartyg som anges i 6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:103) om icke-kommersiell verksamhet med vissa flygplan och helikoptrar.</p> <p>Jag anser att Transportstyrelsen ska möjliggöra att t.ex. Flygande Veteraner kan utföra introduktionsflygningar.</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Scandinavian Helicopter Center AB	2 §	Saknas information om i vilken omfattning introduktionsflygningar får utföras, 8% eller 100%?!	Noterat, behandlas i ett MFL.
Blekinge Flygklubb	3 §	Paragrafen bör tas bort då gällande föreskrifter avseende PEL och OPS tar vara på flygsäkerheten på ett fullgott sätt. Vi anser inte att det finns ett behov av den här definitionen eller det förbud som förekommer senare i remissen.	Noterat. TS eftersträvar att definitionerna så långt möjligt ska överensstämma med de definitioner som används i EU-lagstiftningen.
Bollnäs Flygklubb KSAK/KSAK Motorflygförbundet	3 §	Paragrafen bör tas bort då gällande föreskrifter avseende PEL och OPS tar vara på flygsäkerheten på ett fullgott sätt. Vi anser inte att det finns ett behov av den här definition eller det förbud som förekommer senare i remissen.	Noterat. TS eftersträvar att definitionerna så långt möjligt ska överensstämma med de definitioner som används i EU-lagstiftningen.
Borlänge Flygklubb	3 §	introduktionsflygning: ...som utförs av en ideell organisation som skapats... ogynnsam miljö: Stryks (Alltför otydliga och subjektiva kriterier, det finns redan operativa regler. Vad är t.ex. skillnaden på väder och vind?)	Noterat. TS eftersträvar att definitionerna så långt möjligt ska överensstämma med de definitioner som används i EU-lagstiftningen.
Flygande Veteraner	3 §	Jag tycker att definitionen är subjektiv och därmed blir problematisk att implementera och utöva tillsyn på. Jag anser inte att det finns ett behov av den här definition eller det förbud som förekommer senare i remissen.	Noterat. TS eftersträvar att definitionerna så långt möjligt ska överensstämma med de definitioner som används i EU-lagstiftningen.
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	3 §	Definitionen av "ogynnsam miljö" är tagen från Air Ops-förordningen där den endast används i samband med kommersiell flygning med helikoptrar – inte flygplan. Punkt 1b. Oklart vad detta betyder i samband med flygplan. Avses öppen cockpit? Punkt 1d. Denna punkt påverkar inte säkerheten för passagerare. Risker för personer eller egendom på marken är oberoende av	Noterat. TS eftersträvar att definitionerna så långt möjligt ska överensstämma med de definitioner som används i EU-lagstiftningen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		ifall flygningen är en introduktionsflygning eller något annan typ av flygning. Punkten bör strykas. Punkt 2a. 45N är i höjd med norra Italien och knappast relevant för introduktionsflygningar som utförs av svenska operatörer. Punkten är omskriven från förordningen och språkligt klumpig.	
Blekinge Flygklubb	4 §	Flygklubbarna är ideella organisationer och eventuella överskott- och underskott hanteras inom flygklubben. Vi anser inte att det finns ett behov av den här definitionen då flygklubbarna är ideella organisationer som inte delar ut sitt överskott utanför organisationen.	Beaktas ej.
Bollnäs Flygklubb	4 §	Bollnäs Flygklubb är som andra Flygklubbar ideella organisationer och eventuella överskott- och underskott hanteras inom flygklubben. Vi anser inte att det finns ett behov av den här definitionen då flygklubbarna är ideella organisationer.	Beaktas ej.
Borlänge Flygklubb	4 §	En ideell organisation som...	Beaktas ej.
Flygande Veteraner	4 §	Kan ni ge ett exempel på hur man visar något som inte förekommer? Förtydliga hur ni menar kanske genom allmänna råd?	Beaktas ej.
KSAK/KSAK Motorflygförbundet	4 §	Flygklubbarna är ideella organisationer och eventuella överskott- och underskott hanteras inom flygklubben. Vi anser inte att det finns ett behov av den här definitionen då flygklubbarna är ideella organisationer.	Beaktas ej.
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	4 §	Det är svårt att se hur man rent praktiskt skall kunna visa att en eventuell "utdelning" hänför sig till överskott från just introduktionsflygning eller något annat eftersom ekonomin i samband med en introduktionsflygning är en del av organisationens totala ekonomi.	Beaktas ej.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Dessutom är i princip alla flygklubbar allmännyttiga ideella föreningar som överhuvudtaget inte kan dela ut något överskott utanför organisationen eftersom de då skulle förlora sin skattemässigt gynnade status. Paragrafen bör strykas.	
Blekinge Flygklubb	5 §	Introduktionsflygning ska kunna genomföras vid t.ex. flygdagar och andra tillställningar där flygklubben mycket väl kan bedriva verksamheten i syfte att främja flyg, tillväxt av piloter och medlemmar. Vi accepterar att passagerarna ska delges en säkerhetsbriefing om nödförfaranden på det sätt som en befälhavare alltid ska informera passagerare. Att särskilt informera om att verksamheten inte har samma säkerhetsnivå som kommersiell flygtransport främjar varken syftet för detta föreskriftsförslag eller flygsäkerheten, då en lekman inte kan värdera denna information.	Beaktas ej.
Bollnäs Flygklubb	5 §	Syftet från Bollnäs Flygklubb såväl som från KSAK som central intresseorganisations sida är att introduktionsflygning ska kunna genomföras vid t.ex. flygdagar och andra tillställningar där flygklubben mycket väl kan bedriva verksamheten i syfte att främja flyg, tillväxt av piloter och medlemmar. Vi accepterar att passagerarna ska informeras men vi kan inte acceptera att det måste ske innan man har bestämt tid och plats. Om vi tolkar följande att information ges "innan överenskommelse träffas om flygning" är planerat långt i förväg så förhindrar det introduktionsflygning vid till exempel en flygdag och eller ett spontant besök i flygklubben för att få en introduktionsflygning.	Beaktas ej.
Borlänge Flygklubb	5 §	Den ideella organisationen ska säkerställa att passagerarna före flygningen informeras om...	Beaktas ej.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Flygande Veteraner	5 §	<p>Organisationen ska säkerställa att passagerarna, innan överenskommelse träffas om flygning, informeras om att flygningen...</p> <p>Den paragrafen omöjliggör all form av introduktionsflygning vid t.ex. flygdagar och andra tillställningar där man mycket väl kan bedriva verksamheten i syfte att främja flyg. Det motverkar direkt syftet med konceptet introduktionsflygning. Det måste finnas en möjlighet för passagerarna att kunna göra en spontan introduktionsflygning om de själva vill.</p> <p>Jag accepterar inte den här meningen. Jag accepterar att passagerarna ska informeras men vi kan inte acceptera att det måste ske innan man har bestämt tid och plats.</p>	Beaktas ej.
KSAK/KSAK Motorflygförbundet	5 §	<p>Syftet från KSAK som central intresseorganisations sida är att introduktionsflygning ska kunna genomföras vid t.ex. flygdagar och andra tillställningar där flygklubben mycket väl kan bedriva verksamheten i syfte att främja flyg, tillväxt av piloter och medlemmar. Vi accepterar att passagerarna ska informeras men vi kan inte acceptera att det måste ske innan man har bestämt tid och plats. Om vi tolkar följande att information ges "innan överenskommelse träffas om flygning" är planerat långt i förväg så förhindrar det introduktionsflygning vid till exempel en flygdag och eller ett spontant besök i flygklubben för att få en introduktionsflygning.</p>	Beaktas ej.
Kalmar Flygklubb	5 §	<p>I grunden anser jag att föreskrifterna är rimliga men det finns ett par anmärkningar.</p> <p>5 § 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</p>	<p>Beaktas ej.</p> <p>Vi vill påminna om att de föreslagna föreskrifterna om introduktionsflygningar gäller både för helikopter och flygplan.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
	Allmänna råd	<p>icke-kommersiell verksamhet inte har samma säkerhetsnivå som kommersiell flygtransport (CAT).</p> <p>I information som riktar sig till passagerare ska flygningarna tydligt benämnas introduktionsflygningar.</p> <p>Problemet med denna skrivning är att det enbart är personer väl insatta i regelverket för flyg som kan tolka och förstå konsekvensen av detta. Jag har frågat icke-piloter om hur de tolkar denna text och ingen (100%) förstår. För en byråkrat är det tydligt men att påstå att man höjer flygsäkerheten genom att ge obegriplig information till allmänheten är helt fel. Begrepp som "icke-kommersiell verksamhet", "CAT" "tillståndspliktig" säger inte något till allmänheten. Att dessutom ge det ett speciellt namn "introduktionsflygning" höjer inte heller flygsäkerheten. <b>Detta är fiktiv flygsäkerhet.</b></p> <p>Förslag: Ta bort kravet med denna text och ändra till att passagerare ska informeras om att det finns risker med flygning som de måste var medvetna om.</p> <p>Alternativt förslag: Kräv att passagerare informeras av gravitationskraftens påverkan på flygplan och redogör för formeln för detta. Gravitationskraften har mycket större påverkan på flygsäkerhet än byråkratiska benämningar.</p> <p>Allmänna råd</p> <p>Dokumentationen om utförda introduktionsflygningar enligt andra stycket bör innefatta vilket luftfartyg som används, flygrutt och namnet på den pilot som genomfört flygningen.</p> <p>Till sin natur går inte introduktionsflygningar enligt något ruttnät utan rör sig inom ca 30nm från startplatsen till platser som är</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>intressanta för passageraren som ger dem en positiv upplevelse av flygningen. Att beskriva vilken rutt varje flygning har tagit har inget med flygsäkerhet att göra.</p> <p>Exempelvis dokumentation "Hästmahult by tur och retur" höjer inget mer än byråkratin.</p> <p>Genom att använda Myweblogs (ofta använt i flygklubbar för loggning flygning) standard loggning så får man en överblick över vilka introduktionsflygningar som gjorts av vem och med vilket flygplan vilket är tillräckligt och inte ger något merarbete.</p> <p>Förslag: Ta bort rådet om flygrutt eller motivera hur det höjer flygsäkerheten i förhållande till extra arbetet det medför.</p> <p>Enstaka flygningar från en annan plats får ske efter en skriftlig förhandsanmälan till Transportstyrelsen förutsatt att en god flygsäkerhetsnivå kan säkerställs vid sådana flygningar.</p> <p>Flygningarna får inte påbörjas förrän tidigast 10 arbetsdagar efter det att anmälan har kommit in till Transportstyrelsen.</p> <p>För en vanlig flygklubb utan egen skolning sker samarbete med andra flygklubbar som har skolverksamhet och som med introduktionsflygningar vill få fler medlemmar. Genom att göra introduktionsflygningar tillsammans med flygklubben med skoltillstånd som framtida elever ska utbildas i skapas ett mervärde för passageraren som kan få prata med lärare. Då båda klubbarna flyger på ordinarie flygplatser som är godkända så är det kända förhållanden.</p> <p>Förslag: Bör finnas möjlighet att anmäla vilka klubbar som samarbetar och genomför introduktionsflygningar tillsammans och ha ett generellt tillstånd för detta utan krav på förhandsanmälan vid varje tillfälle. Exvis Kalmar FK utbildar piloter till fyra klubbar som inte har egen skolning och där klubbarnas</p>	



Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>flygfält finns i utbildningsplanen så de lär sig flyga på sina framtida hemmafält.</p> <p>Att kräva förhandsanmälan för flygningar som pågår regelbundet är onödig byråkrati och höjer inte flygsäkerheten.</p> <p>Avslutningsvis.</p> <p>Flygsäkerhet är viktigt, särskilt för oss som flyger, men byråkrati har aldrig höjt flygsäkerhet. Varje regel måste vara begriplig för mottagaren och det arbete flygsäkerheten kräver ska vara relevant och mätbar i mindre haverier/tillbud.</p>	
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	5 §	<p>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 meningslöst att tvingas använda detta begrepp. I vilket fall så innebär inte paragrafen någon höjning av säkerheten vid introduktionsflygningar. Paragrafen bör strykas.</p>	Beaktas ej.
Borlänge Flygklubb	6 §	<p>Flygningen ska noteras i flygplanets loggbok (eller motsvarande) som privat/intro. (Inget mer.)</p>	Beaktas ej.
Scandinavian Helicopter Center AB	6 §	<p>Dokumentation av utförd flygning måste väl räcka med normalt ifyllt loggblad eller resedagbok där flygningens art benämns Introduktionsflygning!</p>	Beaktas ej.
Bollnäs Flygklubb KSAK/KSAK Motorflygförbundet	6 § till 9 §	Ok, inga kommentarer	Noterat.
Flygande Veteraner	6 § till 9 §	Ok	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	6 §	Vi stödjer att organisationen skall ha en intern rutin för hur verksamheten bedrivs eftersom det är meningsfullt och säkerhetshöjande. Att kräva dokumentation av utförda flygningar, däremot, höjer inte säkerhetsnivån. I missiv eller konsekvensbeskrivning finns ingen förklaring till varför detta skulle behövas. Inte heller framgår det hur länge dokumentationen skall sparas. Andra stycket bör strykas.	Beaktas ej. Hur länge dokument ska sparas beror på vilken typ av företag/förening det är som utför introduktionsflygningar.
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	7 §	Eftersom paragrafen inte tillför något i sak utan endast hänvisar till annat regelverk bör den formuleras som allmänt råd.	Beaktas ej.
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	8 §	Eftersom paragrafen inte tillför något i sak utan endast hänvisar till annat regelverk bör den formuleras som allmänt råd.	Beaktas ej.
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	9 §	Dubbelreglering av artikel 6, punkt 4a(6) från Air Ops-förordningen där det framgår att vinster inte får delas ut utanför organisationen. Paragrafen påverkar inte säkerheten vid introduktionsflygningar. Paragrafen är onödig och bör därför strykas.	Beaktas ej.
Scandinavian Helicopter Center AB	9 §	Flygningen måste kunna få utföras av anställda flyglärare utan avdrag på lön! (i de fall det inte är en regelrätt provlektion). Har TS inga andra krav på piloten än att man ska ha ett PPL?	Beaktas ej. Flygningar som utförs av anställda flyglärare är provlektioner.
Blekinge Flygklubb	10 §	Paragrafen bör tas bort. Vi anser inte att det ska behövas att lämnas in ansökan för introduktionsflygningar från annan plats. Många flygklubbar har sommar- och vinter stationeringsplatser för att kunna upprätthålla verksamheten året om. Denna paragraf leder till ökad administration för både flygklubbar och Transportstyrelsen, och har ingen bäring på flygsäkerheten.	Beaktas ej. Ansökan krävs ej, endast en föranmälan.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Bollnäs Flygklubb KSAK/KSAK Motorflygförbundet	10 §	Paragrafen avseende enstaka platser bör tas bort. Vi anser inte att det ska behövas att lämnas in ansökan för introduktionsflygningar från annan plats. Många flygklubbar har sommar- och vinter stationeringsplatser för att kunna upprätthålla verksamheten året om.	Beaktas ej.
Borlänge Flygklubb	10 §	... Flygningar från en annan plats ska deklarerars till Transportstyrelsen före flygning. (inget mer..)	Beaktas ej.
Flygande Veteraner	10 §	<p>Enstaka flygningar från en annan plats får ske efter en skriftlig förhandsanmälan till Transportstyrelsen förutsatt att en god flygsäkerhetsnivå kan säkerställs vid sådana flygningar.</p> <p>Flygningarna får inte påbörjas förrän tidigast 10 arbetsdagar efter det att anmälan har kommit in till Transportstyrelsen.</p> <p>Jag anser inte att det här är nödvändigt för myndigheten att reglera. Det försvårar och krånglar till något som EASA gjorde ganska enkelt från början. Ta bort detta krav och acceptera att introduktionsflygning kan ske på olika platser.</p> <p>Om det måste regleras vill att ni ändrar meningen till följande:</p> <p>Flygningar från en annan plats får ske efter en skriftlig förhandsanmälan till Transportstyrelsen. Anmälan ska innehålla vilka dagar och med vilket flygplan flygningarna ska företas.</p> <p>Vad gäller orsaken till ansökan som ni skrivit i Allmänna råd så borde väl den alltid vara att man avser att utföra introflygningar på den platsen? Borde kunna strykas.</p>	Noterat.
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	10 §	Begreppet "plats där organisationen har sin huvudsakliga verksamhet" saknar innebörd för flygklubbar som (till skillnad från DTO/ATO) inte behöver anmäla var verksamheten bedrivs.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Scandinavian Helicopter Center AB	10 §	texten orsak till ansökan bör ändras till anmälan!	Ändras till anmälan enligt förslaget.
Blekinge Flygklubb	11 §	Vi anser att det är mycket olämpligt att sätta en begränsning på hur kort eller hur lång en introduktionsflygning får vara. Detta oavsett om introduktionsflygningen är 5 eller 30 minuter. Vi anser därför att paragrafen ska tas bort.	Beaktas ej.
Bollnäs Flygklubb KSAK/KSAK Motorflygförbundet	11 §	Vi anser att det är mycket olämpligt att sätta en begränsning på hur kort eller hur lång en introduktionsflygning får vara. Detta oavsett om introduktionsflygningen är 5 eller 30 minuter. Men 15 minuter är bättre än tidigare kravställda 30 minuter.	Noterat.
Borlänge Flygklubb	11 §	Första meningen stryks. (Vid fel på flygplan eller illamående måste befälhavaren ha rätt att besluta om rätta åtgärder.)	Beaktas ej.
Flygande Veteraner	11 §	Helt oacceptabelt att sätta en begränsning på hur kort en introduktionsflygning får vara. Ta bort den. Varför är myndigheten intresserad av att reglera det? Hur ska organisationen agera när piloten väljer att landa efter 5-10 minuter istället? Vart ska det anmälas?	Beaktas ej.
Motorflygarna Uppsala Flygklubb	11 §	Kravet på en minsta flygtid är direkt säkerhetssänkande och det är svårt att förstå varför en sådan reglering föreslås. Lätta flygplan flyger på höjder där mekanisk och termisk turbulens är vanligt förekommande. Med sin låga vingbelastning påverkas de mera av turbulens än tunga flygplan vilket lättare leder till rörelsesjuka hos passagerare. Flygningar kan alltså tvingas avbrytas efter kort tid. Att det finns en föreskriven minimitid kommer att innebära ett psykologiskt hinder för befälhavaren att vid behov avbryta en flygning i förtid.	Beaktas ej. Föreskrifterna ska gälla både för helikoptrar och flygplan.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Ur ett human factors-perspektiv är alltså denna regel kontra-produktiv. Paragrafen bör strykas.</p> <p>Om en minimitidsregel ändå införs så måste den avse planerad flygtid vilket skall framgå tydligt.</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 konsekvensutredningen korrekt översätter till "tidsperiod under vilken introduktionsflygning ska genomföras". Detta berör dock inte flygningarnas längd utan när sådana flygningar utförs. Det kan alltså ifrågasättas om en minimitidsreglering är tillåten enligt ARO.OPS.300.</p> <p>Andra meningen att flygningen inte får räknas som flygktion är självklar bl.a. eftersom flygktioner kräver en flyginstruktör vilket inte krävs för introduktionsflygningar.</p> <p>Hela paragrafen bör styrkas.</p>	
Scandinavian Helicopter Center AB	11 §	tid i luften bör ändras till blocktid	Beaktas ej.
Blekinge Flygklubb	12 §	Ogynnsam miljö behöver inte nämnas i den här regleringen. SERA.3105 omhändertar detta på ett fullgott sätt och gäller. Det är olämpligt med dubbel reglering	Beaktas ej.
Bollnäs Flygklubb KSAK/KSAK Motorflygförbundet	12 §	Ogynnsam miljö behöver inte nämnas i den här regleringen. SERA.3105 omhändertar detta på ett fullgott sätt och gäller. Det är olämpligt med dubbel reglering	Beaktas ej.
Borlänge Flygklubb	12 §	Stryks. (Normala operativa regler gäller.)	Beaktas ej.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Om inte dessa förändringar införs i tillämpningsområdena krävs en ny remiss där skillnaderna mellan introduktionsflygning och provlektion specificeras.	
Flygande Veteraner	12 §	Ogynnsam miljö behöver inte nämnas i den här regleringen. SERA.3105 omhändertar detta på ett fullgott sätt och gäller. Jag vill inte ha dubbel reglering.	Beaktas ej.
Bollnäs Flygklubb KSAK/KSAK Motorflygförbundet	13 §	Ok, inga kommentarer	Noterat.
Blekinge Flygklubb	Sammanfattning	<p>Vi förstår intentionen med regleringen, men anser att föreskrifterna leder till onödig administration för både flygklubbar och Transportstyrelsen.</p> <p>Vi anser inte att föreskriften behövs för att reglera den verksamhet med introduktionsflygningar som redan idag fungerar bra i flygklubbarna.</p> <p>Om syftet med föreskriften är att komma åt kommersiella aktörer som missbrukar möjligheten till introduktionsflygningar, bör föreskriften skrivas om att EJ gälla ideella organisationer, dit flygklubbar räknas.</p> <p>Det är därför vårt sammanvägda svar att Transportstyrelsens förslag om föreskrifter bör dras tillbaka och omarbetas för att uppnå sina mål.</p>	Beaktas ej.
Bollnäs Flygklubb		<p><i>Möjlighet att delegera tillstånd för introduktionsflygningar</i></p> <p>Om Transportstyrelsen önskar fortsatt anmälan om tillstånd för introduktionsflygningar kan enligt Bollnäs Flygklubb KSAK under delegering av Transportstyrelsen hantera tillstånden för flygklubbarna.</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Dvs säga säkerställa att flygklubbarna efterlever anmälningskrav och efterlevnad av dess kravställning för introduktionsflygningar. KSAK har idag digitalt system som hanterar till exempel Brandflyget där vår plattform och arbetssätt kan även implementeras för tillståndsansökningar och uppföljning av efterlevnad av föreskrifter för introduktionsflygningar. Det håller ned kostnader och administration för den enskilde och därmed avlastar Transportstyrelsen.</p> <p><i>Reflektion av Transportstyrelsen arbetssätt</i></p> <p>Bollnäs Flygklubb efterlyser inte bara kompetens kring regelverk utan också kompetens och förståelse för hur regelverken kommer att fungera operativt. Vi efterlyser att Transportstyrelsen i allt större utsträckning följer EASA regelverk.</p>	
KSAK/KSAK Motorflygförbundet		<p><i>Möjlighet att delegera tillstånd för introduktionsflygningar</i></p> <p>Om Transportstyrelsen önskar fortsatt anmälan om tillstånd för introduktionsflygningar kan KSAK under delegering av Transportstyrelsen hantera tillstånden för flygklubbarna. Det vill säga att säkerställa att flygklubbarna efterlever anmälningskrav och efterlevnad av dess kravställning för introduktionsflygningar. KSAK har idag digitalt system som hanterar till exempel Brandflyget där vår plattform och arbetssätt kan även implementeras för tillståndsansökningar och uppföljning av efterlevnad av föreskrifter för introduktionsflygningar. Det håller ned kostnader och administration för den enskilde och därmed avlastar Transportstyrelsen.</p> <p><i>Reflektion av Transportstyrelsen arbetssätt</i></p> <p>Vi efterlyser inte bara kompetens kring regelverk utan också kompetens och förståelse för hur regelverken kommer att</p>	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		fungera operativt. Vi efterlyser att Transportstyrelsen i allt större utsträckning följer EASA regelverk. Slutligen tackar vi för möjligheten att kunna få svara på denna omremiss.	