

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2026:48) om flygning med flygskärm

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
LFV	2 §	I andra publikationer, exempelvis Transportstyrelsens säkerhetsöversikt luftfart 2024, används begreppet skärmflyg men inte flygskärm. Under definitioner skulle det vara önskvärt att även beskriva termen skärmflyg för att tydliggöra hur begreppen ska användas.	Vi noterar synpunkten, flygskärm är numera det vedertagna begreppet.
LFV	10 §	Då föreskriften inte behöver tillämpas av ATS (enligt 1 §) bör det säkerställas att anropssignalen även publiceras på annat vis. Förslagsvis i Fraseologiföreskriften TSFS 2019:36 (se bl.a. 2 Kap 18 §och 19). Engelsk översättning av anropssignalen behöver också tas fram i händelse att utländska förare vill kontakta ATS.	Vi noterar synpunkten och tar den vidare internt på Transportstyrelsen. Om utländska förare avser flyga flygskärm i Sverige så ska det ske i samråd med de förbund som har ingått delegeringsavtal med Transportstyrelsen att utöva tillsyn över verksamheterna. Det åligger dem att informera om de regler som gäller i Sverige.
Privatperson	10 §	Kommunikation ska ske med flygtrafikledningen utan att det anges kompetenskrav. Enligt TSFS 2013:12 framgår underförstått att en person som inte har ett certifikat inte kan erhålla en radiotelefonbehörighet. Detta bör ändras så kommunikation kan ske med trafikledning eller luftfartyg även för personer som inte har certifikat som skärmflygare, hängflygare, fallskärms-hoppare, modellflygare och drönarpiloter. En enklare form av behörigheten bör övervägas.	Vi noterar synpunkten och tar den vidare internt på Transportstyrelsen.
LFV	Allmänt	De nya föreskrifterna om flygning med flygskärm och med hängglidare är mycket snarlika, både i struktur och innehåll.	Transportstyrelsen har beslutat att kombinera de två, i huvudsak identiska, föreskrifterna i en gemensam föreskrift. Det finns för- och nackdelar med alla lösningar, men för att hålla nere kostnader och underlätta

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Överväg om det går att kombinera dessa två i en gemensam föreskrift.	förvaltningen av föreskrifterna har myndighetens ansvariga utgivare beslutat att föreskrifterna ska tryckas i en och samma författning. Sammanslagningen innebär inga förändringar av reglernas sakinhåll.
Kommerskollegium		Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen ska anmäla förslag till nya föreskrifter om flygning med flygskärm till kollegiet enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom föreskrifterna innehåller tekniska regler. Kommerskollegium bedömer även att Transportstyrelsen kan behöva anmäla förslaget enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, förutsatt att transportundantaget i artikel 2.2 i tjänstedirektivet inte är tillämpligt och att den aktuella föreskriften reglerar verksamhet som utgör betald affärsverksamhet.	Vi noterar synpunkten, föreskriften kommer att anmälas.
Svenska Paramotorförbundet		<p>Nuvarande föreskrift för flygning med Flygskärm har funnits sedan ca 20år tillbaka i tiden och SPMF ser positivt på att det kommer en uppdatering av förordningen för Skärmflyg och Paramotorflyg.</p> <p>Det har hänt en hel del under denna tid, men mycket har också förblivit detsamma för flygsporterna Skärmflyg respektive Paramotorflyg.</p> <p>Den tekniska utvecklingen inom både Skärmflyg och Paramotorflyg har varit förhållandevis stor både för vingmateriel i båda flygsporterna liksom motor och framdrivning för Paramotor.</p> <p>För denna remissomgång har vi noterat:</p> <p>- Vi ser en tydlig förändring av föreskriften för Skärmflyg jämfört med senaste oss delgivna remissunderlag (är det nya författare sen senast?).</p>	<p>Synpunkterna noterade. Ett avstämningsmöte med Svenska Paramotorförbundet avhölls 12 september 2025 och en del missförstånd reddes då ut.</p> <p>Transportstyrelsen ambition är att föreskriften ska kunna finnas kvar under ganska lång tid, vi har inga planer på att uppdatera den inom kort.</p> <p>När det gäller det som omnämns som hybrid luftfart vilket Transportstyrelsen bedömer vara flygning med drönare och liknande luftfartyg så är det EU som reglerar de områdena. Vi kan därför inte för in krav i en nationell föreskrift som omfattar alla typer av luftfartsverksamheter eftersom EU har föreskriftsrätt inom det området.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>- Vi noterar att denna senaste remisstext givits en sista svarsdag mitt i svensk semesterperiod! (ja, remissen publicerades i maj men det var inte då den skickades ut till oss som är berörda)</p> <p>Från SPMF har vi preliminära synpunkter på skrivningen i förordningen som berör Skärmflyg och Paramotorflyg. SPMF begär också en förlängd svarstid fram till 31 augusti 2025, då alla berörda i vår organisation ska vara tillbaka efter semesteruppehållet.</p> <p>Vi bidrar gärna med förslag och motiveringar till ändringar efter kommunikation med författarna till de nya texterna. SPMF samtycker INTE till den text som finns med i denna remisstext för ny förordning för Skärmflyg/Paramotorflyg.</p> <p>Här kommer våra preliminära synpunkter/invändningar:</p> <p>1. Vi ser några generella formuleringar i denna version av förordningen för Skärmflyg/Paramotorflyg och vi undrar om det beror på att det finns önskemål att förordningen ska kunna leva under många år framöver.</p> <p>Från SPMFs sida anser vi att det är högst olämpligt om en sådan ambition finns, i ljus av den snabba administrativa och kommersiella utveckling som nu sker inom Allmänflyget med avseende på kommande Hybrid luftfart 2030.</p> <p>Införandet av Hybrid luftfart kommer att öppna för många spännande och fina flygmaskiner, tjänster och samhällsnyttiga funktioner där det finns stora möjligheter till företagsintäkter såväl som skatteintäkter.</p>	<p>Transportstyrelsen kommer inte att ha två olika föreskrifter för flygskärm utan motor respektive med motor. Det skulle generera för stor administrativ börda både för myndigheten och för de som ska tillämpa föreskriften.</p> <p>När det gäller synpunkten att förtydliga det som gäller för VFR-flygning så har Transportstyrelsen beaktat synpunkten och angett en hänvisning till SERA som reglerar regler för VFR-flygning.</p> <p>Synpunkten angående hur luftfartyg ska förhålla sig till varandra i lufrummet regleras även det i SERA och kan därför inte föras in i denna föreskrift.</p> <p>När det gäller synpunkten angående vilken anropssignal som ska användas av befälhavaren vid kontakt med flygtrafikledningen har Transportstyrelsen bedömt att det som anges i föreskriftsförslaget är tillräckligt bra. Synpunkten beaktas ej.</p> <p>Synpunkterna på 17 § om registrering beaktas ej. Det framkommer tydligt i tillämpningsområdet att föreskriften riktar sig just till flygskärmar, inte till annan typ av luftfart såsom tex obemannade luftfartyg. Det framgår också i Luftfartsförordningen (SFS 2010:770) 8 kapitel 14 § att varje besättningsmedlem på ett luftfartyg ska medföra</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>MEN, då måste man investera i tid och pengar och ge Transportstyrelsen resurser att t.ex. anpassa förordningar till utvecklingen inom luftfarten.</p> <p>2. Uppdateringen av förordningen för Skärmflyg och Paramotorflyg beskrivs bero på att det skett en teknisk utveckling för dessa farkosttyper, vilket vi inom SPMF verkligen håller med om att det gjort de senaste 20 åren.</p> <p>SPMF är som organisation drygt 20år gammal, även om flygsporten startade tidigare än så.</p> <p>SPMF har under hela sin verksamma tid i vår utbildning och i våra verksamhetsrutiner avstyrt våra medlemmar från att använda vingar för Skärmflyg istället för vingar anpassade för motorkraft i Paramotor.</p> <p>Eftersom det i denna remissomgång av föreskrifterna för Skärmflyg sommaren 2025 infört större förändringar mellan Skärmflyg och Paramotorflyg (vingregistrering), föreslår SPMF att föreskrifterna delas upp i separata föreskrifter för Skärmflyg respektive Paramotorflyg p.g.a. att flygmaskinerna idag skiljer sig tekniskt så mycket åt, agerar så olika i lufrummet och har så olika olycksstatistik.</p> <p>3. I 2§ omnämns VFR/Visuellflygregler i ett stycke i detta dokument.</p> <p>I dagsläget behöver denna del förtydligas i fråga om vad författaren menar.</p> <p>Vi saknar hänvisning till en mer generell omfattande text för VFR och hur Skärmflyg/Paramotorflyg skall förhålla sig i ansvar till</p>	<p>flygcertifikat eller motsvarande handling som har utfärdats för henne eller honom.</p> <p>Synpunkterna på bilaga 2 och 4 har kommenterats på ovan nämnda möte med Svenska Paramotorförbundet 12 september 2025 eftersom det förelåg ett missförstånd.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>annan flygtrafik och flygmaskiner idag och i den framtida trafiken i hybrid luftfart.</p> <p>Eftersom vi bara är 5 år bort till 2030, kommer vi med all sannolikhet se mer frekventa uppdateringar av farkostförordningar än vi gjort fram till idag.</p> <p>Vi vill av flygsäkerhetsskäl ha en mer tydlig beskrivning av vad som krävs av en VFR-pilot, men också mycket viktigt vilken hänsyn annan flygtrafik som flyger i samma luftrum kommer att visa VFR-farkoster (som inom Skärmflyg/Paramotorflyg inte kan bära instrumentering) per 2030.</p> <p>Denna fråga är viktig eftersom vi redan sett inskränkningar i tillgång till luftrummet, som innebär att Skärmflyg (utan motor) redan blivit beskuret i möjlighet att flyga på höjder som idag innebär närvaro i det övre luftrummet, i samband med tävlingar.</p> <p>På samma sätt är denna fråga viktig för Paramotorflyget, som inom sporten sett dödsfall då upphinnande flygmaskin kolliderat med Paramotorflygare bakifrån, på grund av att upphinnande flygmaskins pilot t.ex. flugit med autopilot och inte iakttagit uppmärksamhet enligt VFR-regler.</p> <p>4. 10§: Tidigare remissunderlag föreslog anropssignalerna "Flygskärm" och licensnummer respektive "Motorskärm" och licensnummer.</p> <p>Detta var ett mycket bra förslag från tidigare författare som förtydligar och ger flygtrafikledningen information om vad som kan förväntas i beteende av farkosttypen.</p> <p>Vi undrar varför detta tappats bort i denna remisstext?</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>5. 17§: Denna nya text är utformad på ett sätt som är otydlig i fråga om vad författaren har för syfte och vilken farkost som avses?</p> <p>Om syftet är att hålla ett farkostregister, behöver texten justeras, för att t.ex. definiera om det gäller Skärmflyg/Paramotorflyg med pilot eller om det avser fjärrstyrt Skärmflyg/Paramotorflyg m.m?</p> <p>Om syftet är identifiering, t.ex. vid olycka med personskada, bör registret inkludera Skärmflyg utan motor där olyckorna oftast sker.</p> <p>Om syftet är identifiering, t.ex. vid olycka med personskada, är det av större vikt att piloten har som krav att bära licensbevis och giltig legitimation vid flygning, för snabb identifiering och säkrast och mest effektiv räddningsinsats.</p> <p>6. I Bilaga 2 och Bilaga 4 har införts en ny skrivning: "Om licensen har varit ogiltig i mer än 36 månader ska innehavaren av licensen även avlägga ett nytt teoriprov med godkänt resultat."</p> <p>Denna skrivning är inte korrekt utifrån vad som kan behövas i fråga om uppdatering för enskild pilot efter tid av bortovaro från flygning.</p> <p>Hur/när/varifrån dök denna text upp?</p> <p>En pilot är/ska vara utbildad att kontinuerligt hålla sig informerad om förändringar kring regler, lagar och förordningar som rör hans/hennes flygning och även att upprätthålla sin praktiska flygskicklighet.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>SPMF anser inte att det är lämpligt att frånta ansvar och befogenheter från flygläraren att bedöma vilka behov en pilot har av praktisk och teoretisk uppdatering efter en längre frånvaro från aktiv flygning i samband med en Proficiency Check.</p> <p>Vi ber att få återkomma innan augusti utgång med ytterligare detaljer om det inkommer något nytt på styrelsemöte efter sommar-semestererna 2025.</p>	

Sändlista

Svenska Skärmflygförbundet, Svenska Paramotorförbundet, Svenska Hängflygförbundet, Svenska Fallskärmsförbundet, Svenska Segelflygförbundet, KSAK-M, FFK, AOPA, LFV, ACR, Kommerskollegium