

## Konsekvensutredning av ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:59) om trafikregler för luftfart

### Transportstyrelsens förslag

Transportstyrelsen föreslår att

- definitionslistan uppdateras och rensas på begrepp,
- termen *flyginformationszon (FIZ)* med definition införs,
- tabellen med transponderkrav i 2 kap. 9 § uppdateras i enlighet med gällande EU-reglering,
- termen *speciell flygverksamhet*, som används i 2 kap. 10 § och 3 kap. 24 §, ändras till *specifik flygverksamhet*,
- dubbelreglering tas bort från kapitel 3 Färdplanering och bilaga 2 Instruktioner för att fylla i en färdplansblankett,
- rubriken före 3 kap. 18 § ändras så att den lyder Inlämning av färdplan för flygning i fjällområde,
- krav på att telefonnummer ska anges i färdplanens fält 19 införs, och
- dubbelreglering t.ex. avseende Avbrott i radioförbindelse, inaktuell och inkonsekvent reglering tas bort eller ändras.

## Allmänt

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

#### 1.1 Bristande överensstämmelse med EU-rätt och med andra nationella föreskrifter

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/201 (i det följande SERA-förordningen) är direkt gällande i Sverige och innehåller trafikregler för luftfarten. SERA-förordningen har ändrats gällande färdplanering<sup>1</sup> och radiobortfall<sup>2</sup>, vilket påverkar våra nationella bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:59) om trafikregler för luftfart. Det handlar bland annat om konsekvent nationell reglering och att undvika dubbelreglering. SERA-förordningen reglerar också vilken information som ska ingå vid inlämnande av färdplan samt överlämnar delar av normgivningsbemyndigandet till Sverige som medlemsstat i EU. Därför behöver vi anpassa TSFS 2020:59 till ändringarna av SERA-förordningen.

TSFS 2020:59 behöver även uppdateras till följd av andra EU-förordningar<sup>3</sup> och nationella föreskrifter<sup>4</sup>. EU-rätten har i detta fall företrädelse framför nationell reglering, men om det uppstår förvirring kring vilka regler som faktiskt gäller i Sverige, kan det innebära risker för luftfarten. (EU) 2023/1770 har medfört behov av anpassning av föreskrifterna med anledning av krav på transponder för IFR-flygningar. Begreppet FIZ (flyginformationszon)

---

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1772 av den 12 september 2023 om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 vad gäller de operativa reglerna för användningen av system och komponenter för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av förordning (EG) nr 1033/2006,

<sup>2</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/404 av den 30 januari 2024 om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 vad gäller uppdateringar av relevanta Icao-bestämmelser, slutförande av förfarandet för radiokommunikationsfel och avskaffande av tillägget till bilagan till den förordningen

<sup>3</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1770 av den 12 september 2023 om fastställande av bestämmelser om luftfartygsutrustning som krävs för användning av det gemensamma europeiska luftrummet och operativa regler för användningen av det gemensamma europeiska luftrummet samt om upphävande av förordning (EG) nr 29/2009 och genomförandeförordningarna (EU) nr 1206/2011, (EU) nr 1207/2011 och (EU) nr 1079/2012

<sup>4</sup> TSFS 2018:98

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer

införs i lufttrumsföreskriften (TSFS 2018:98) som en konsekvens till att förordning (EU) 2017/373 använder denna benämning. Att inte omhänderta dessa nya krav skulle innebära att vi brister i våra internationella åtaganden.

Teknikutvecklingen har fört med sig att de transpondrar som används i luftfartyg benämns på andra sätt idag vilket medför begreppsförvirring.

Vi har konstaterat att det i nuvarande föreskrifter 2 kap. 10 § och 3 kap. 24 § felaktigt används begreppet *speciell flygverksamhet*. Detta innebär en risk att fel lufttrumsanvändare avses. Vi har även noterat att begreppet inte används konsekvent i olika nationella föreskrifter.

Utifrån att vi gör en omfattande uppdatering av föreskrifterna medför det också att definitionslistan uppdateras och rensas på begrepp, om inte detta görs kommer de inte stämma överens med innehållet. Vi har även uppmärksamats på att sätten man lämnar in en färdplan på har moderniserats, föreskrifterna är mer specifika än vad de behöver vara.

## 1.2 Fjällområde

Definitionen av fjällområde görs idag genom koordinater och framgår av bilaga 1 till TSFS 2020:59. Frågan har lyfts huruvida kravet istället ska basera sig på de krav på utrustning som finns för luftfartyg och därmed finns eventuellt ett behov av att se över koordinaterna för fjällområdet.

## 1.3 Svårt att kontakta piloten vid utebliven landningsrapport

Transportstyrelsen har uppmärksamats på att det ibland är svårt att kontakta piloten när landningsrapport saknas efter avslutad flygning.

Om en färdplan har aktiverats och piloten efter planerad ankomst till landningsplatsen inte har lämnat landningsrapport, startas ett eftersöksarbete för att säkerställa att inget har hänt med luftfartyget. Eftersöket initieras oftast av flygtrafikledningstjänsten och kan idag innebära att man behöver ta reda på vem som äger luftfartyget, för att på så sätt få tag i piloten. SERA-förordningen säger bara att namnet på befälhavaren ska anges i färdplanen, vilket innebär att det kan vara svårt att kontakta piloten. Man kan anta att piloter ibland glömmer att lämna landningsrapport eller att det uppstår tekniska svårigheter. Om det då saknas kontaktuppgift till piloten leder detta till en uttryckning som kanske inte är nödvändig – och som bekostas av det allmänna.

## 2. Vad ska uppnås?

Förslaget innebär att vi får nationella trafikregler som är tydliga och proportionella, överensstämmer med SERA-förordningen och inte innebär dubbelreglering. Det finns även i SERA-förordningen möjlighet att

nationellt bestämma hur vissa regler ska tillämpas, vilket vi gör genom föreskrifterna.

### 3. Vilka är lösningsalternativen?

#### 3.1 Effekter om ingenting görs?

I nuläget finns i TSFS 2020:59 både dubbelreglering och bristande överensstämmelse med de internationella kraven, och dessa problem kommer att kvarstå om föreskrifterna inte uppdateras. Problemet med svårigheten att ibland få kontakt med piloten vid utebliven landningsrapport kommer kvarstå. Detta skulle vara till nackdel för flygsäkerheten.

#### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Trafikregler är ett område inom luftfarten som är reglerat sen tidigare. Vi anser därför att det inte finns något alternativ som inte innebär reglering för att komma till rätta med de problem som beskrivits i avsnitt 1.

I SERA-förordningen finns också bestämmelser som säger att en medlemsstat nationellt ska eller får reglera vissa saker. Därför behåller Transportstyrelsen delar av den nuvarande nationella regleringen.

#### 3.3 Regleringsalternativ

##### Alternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)

- Definitionslistan uppdateras och rensas på begrepp.
- Termen *flyginformationszon (FIZ)* med definition införs.
- Tabellen med transponderkrav i 2 kap. 9 § uppdateras i enlighet med gällande EU-reglering.
- Termen *speciell flygverksamhet*, som används i 2 kap. 10 § och 3 kap. 24 §, ändras till *specifik flygverksamhet*.
- Dubbelreglering tas bort från kapitel 3 Färdplanering och bilaga 2 Instruktioner för att fylla i en färdplansblankett.
- Rubriken före 3 kap. 18 § ändras så att den lyder *Inlämning av färdplan för flygning i fjällområde*.
- Krav på att telefonnummer ska anges i färdplanens fält 19 införs.
- Annan dubbelreglering t.ex. *Avbrott i radioförbindelse*, inaktuell och inkonsekvent reglering tas bort eller ändras.

## Alternativ 2

Rena felaktigheter i föreskrifterna korrigeras. Föreskrifterna rensas dock inte på sådant som regleras i SERA-förordningen, vilket betyder att viss dubbelreglering kvarstår.

Utsträckningen av fjällområdet minskas ner för att på så sätt anpassas till det operativa regelverket och kravet däri på utrustning vid flygning i fjällområde.

### 4. Vilka är berörda?

De föreslagna ändringarna påverkar

- flygoperatörer och flygbolag
- leverantörer av flygtrafikledningstjänst
- flygskolor
- företag som utvecklar applikationer för digitala färdplaner
- luftrumets användare - enskilda
- mottagare av färdplaner (flygtrafikledningstjänsten, Flight Planning Center (FPC) som är Air traffic services Reporting Office (ARO))
- Försvarsmaktens militära piloter som flyger enligt ICAO:s<sup>5</sup> allmänna flygregler.

### 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.

EU-förordningarna gäller idag. Uppdateringen om färdplanering och kraven på transponder gäller sedan 2023, och är omhändertaget av användarna.

För de berörda företagen, som består av leverantörer av flygtrafikledningstjänst och mottagare av färdplaner, ser vi enbart mindre konsekvenser. Det kan handla om att ändra eventuella hänvisningar i interna drifthandböcker, operativa manualer eller liknande, så att hänvisningarna pekar på SERA-förordningen och inte på de nationella föreskrifterna. I övrigt påverkas dessa företag inte av någon ändring i sak.

---

<sup>5</sup> Den internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization).

Även flygbolag och flygoperatörer kan behöva ändra eventuella hänvisningar, och kommer också att omfattas av ett nytt krav på att ange telefonnummer i färdplanen. Detta leder dock inte till någon extra kostnad eller ytterligare ansträngning för företagen.

På samma sätt behöver flygskolor för piloter eller flygledare också uppdatera eventuella hänvisningar i den egna organisationens drifthandböcker, utbildningsmaterial och liknande. Utbildningsmaterial behöver också kompletteras med det nya kravet på att ange telefonnummer i färdplanen.

Företag som utvecklar applikationer för digitala färdplaner behöver anpassa applikationerna så att det i fält 19 i färdplanen finns utrymme att fylla i telefonnummer, och i likhet med övriga företag uppdatera eventuella hänvisningar till gällande regelverk.

## 5.2 Enskilda

EU-förordningarna gäller idag. Uppdateringen om färdplanering och kraven på transponder gäller sedan 2023, och är omhändertaget av användarna.

Trafikregler i luften gäller för alla enskilda som på något vis nyttjar luft- rummet. Det kan vara certifierade piloter, individer som hoppar fallskärm, paraglider eller på andra sätt befinner sig i luften. Luftrumets användare kommer att hänvisas till SERA-förordningen, som gäller i Sverige. De nationella föreskrifterna i TSFS 2020:59 kompletterar förordningen och ska alltså läsas tillsammans med den. Vi anser inte att detta får konsekvenser i form av tid eller kostnader för enskilda, mer än att den som ska följa reglerna måste se till att ha tillgång den gällande versionen av TSFS 2020:59 och SERA-förordningen. Den senare finns publicerad på svenska på webbplatsen [eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu), där all EU-lagstiftning finns samlad.

Piloter som fyller i färdplan kommer, utöver sitt namn, att behöva uppge telefonnummer i fält 19. Detta leder dock inte till någon extra kostnad eller ytterligare ansträngning för piloten.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

EU-förordningarna gäller idag. Uppdateringen om färdplanering och kraven på transponder gäller sedan 2023, och är omhändertaget av användarna.

För **LFV** (Luftfartsverket), som är ett statligt affärsverk med uppgiften att bedriva flygtrafiktjänster, och som mottagare av färdplaner ser vi enbart mindre konsekvenser. Det kan handla om att ändra vissa hänvisningar i interna drifthandböcker, operativa manualer eller liknande, så att hänvisningarna pekar på SERA-förordningen och inte på de nationella föreskrifterna. I övrigt påverkas LFV inte av någon ändring i sak. Möjligen kan förslaget om krav på att ange telefonnummer i färdplanen innebära en



minskad arbetsinsats för flygtrafikledningen i situationer när de inte kan få kontakt med piloter som inte har lämnat landningsrapport.

**Försvarsmakten** behöver omhänderta de trafikregler som gäller för militär luftfart, där piloterna flyger enligt Icao:s regelverk (GAT, General Air Traffic). Även Försvarsmakten kan behöva göra mindre ändringar i eventuella hänvisningar i sina drifthandböcker, operativa manualer eller liknande, så att hänvisningarna pekar på SERA-förordningen och inte på de nationella föreskrifterna. Man kommer också att behöva ta ställning till vilket telefonnummer som ska uppges i fält 19. Detta leder dock inte till någon extra kostnad eller ytterligare ansträngning för Försvarsmakten.

Även för **annan luftfart för statsändamål** än militär luftfart, bedömer vi att den enda konsekvensen blir att ändra eventuella hänvisningar, på samma sätt som vi har redogjort för ovan. Detsamma gäller **kommuner** som bedriver flygtrafikledningstjänst eller driver flygplatser, eller gör både och.

**Flygräddningstjänsten (JRCC)**<sup>6</sup> påverkas positivt. Tack vare kravet på att piloten ska ange telefonnummer i färdplanen kommer det att krävas mindre arbete för JRCC för att lokalisera en pilot när landningsrapporten inte har kommit in i tid. Dessutom kommer eftersök med flyg i vissa fall att kunna undvikas, och därmed även kostnaden för detta.

#### 5.4 Miljö

Föreskriftsförslaget förväntas inte få någon miljöpåverkan.

#### 5.5 Externa effekter

Minskat buller vid färre eftersök skulle kunna bli en positiv extern effekt.

### 6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

#### 6.1 Allmänt

Transportstyrelsen har valt att gå vidare med regleringsalternativ 1 (se avsnitt 3.3).

Vi går alltså inte vidare med regleringsalternativ 2, som bland annat skulle innebära att vi korrigerar felaktigheter men behåller dubbelreglering och minskar ner fjällområdet för att anpassas till det operativa regelverket och kravet däri på utrustning vid flygning i fjällområde. Detta för att undvika dubbelreglering och att krav på utrustning i luftfartyg regleras i andra flygoperativa regelverk.

---

<sup>6</sup> JRCC- Joint Rescue Coordination Center, Sjö- och flygräddningscentralen. Ansvarar för sjö- och flygräddningstjänst inom svensk räddningsregion.

Sverige har gått från att tidigare nationellt implementera ICAO- regler till att omfattas av europeiska bestämmelser, och de europeiska trafikreglerna är direkt tillämpliga i Sverige sedan 2012 genom SERA-förordningen.

Transportstyrelsen har förståelse för att det finns önskemål om att alla krav inom ett visst område ska vara samlade i ett och samma regelverk, men vi behöver se till att området inte är dubbelreglerat. Dessutom är det viktigt att ha kunskap om både SERA-förordningen och de kompletterande nationella föreskrifterna för att få en helhetsbild av kraven.

En risk med dubbelreglering är att det uppstår osäkerhet om vad som förväntas av pilot eller flygledare, till exempel vid avbrott i radioförbindelse. Om föreskrifterna inte är formulerade exakt som i SERA-förordningen kan det leda till beteenden som inte förväntas av andra parter. Förutsägbarhet inom luftfarten är i sig flygsäkerhetshöjande. Därför behöver dubbelreglering tas bort i föreskrifterna.

I SERA-förordningen finns emellertid också bestämmelser som säger att en medlemsstat nationellt ska eller får reglera vissa saker. Därför behåller Transportstyrelsen delar av den nuvarande nationella regleringen. Exempel på detta är bestämmelser om genomgångshöjd, VFR-flygning i mörker och instruktioner för att fylla i en färdplan.

## 6.2 Termer och definitioner

Eftersom TSFS 2020:59 kompletterar SERA-förordningen bör vi använda oss av samma definitioner för att inte skapa förvirring kring vad vi menar med termer som används både i våra föreskrifter och i SERA-förordningen. De definitioner som finns angivna i SERA-förordningen ska användas förutom där vi explicit har behov av en annan nationell definition. För termer som inte finns i SERA-förordningen används bl.a. vedertagna definitioner från andra EU-förordningar och från Transportstyrelsens andra föreskrifter inom luftfart. Många termer i nuvarande TSFS 2020:59 har samma innebörd som i SERA-förordningen. För att undvika dubbelreglering hänvisas läsaren enligt regleringsalternativ 1 istället till de definitioner som anges i SERA-förordningen. Eftersom vi också tar bort annan dubbelreglering ur föreskrifterna, är det vissa termer som inte kommer att finnas kvar. De termerna kommer att tas bort ur definitionslistan..

## 6.3 Flyginformationszon (FIZ)

TSFS 2020:59 innehåller regler för hur man ska bete sig i vissa luftrum, och terminologin behöver stämma överens med terminologin i de nationella luftrumsföreskrifterna (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:98) om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer), så att tillämparna förstår vilka luftrum vi menar.



Termen *flyginformationszon (FIZ)* läggs därför till, eftersom den avser en typ av luftrum som kommer att införas genom ändringar i luftrumsföreskrifterna. Det är dock ingen förändring i sak, och inget förändrat beteende förväntas, utan det är bara termen, det vill säga benämningen på luftrummet, som ändras. Under en övergångsperiod kan därför både trafikinformationszon (TIZ) och trafikinformationsområde (TIA) och flyginformationszon (FIZ) komma att användas.

#### 6.4 Transponderkrav

Tabellen i 2 kap. 9 § som anger vilken typ av transponder ett luftfartyg måste vara utrustat med är inaktuell då kravet på transponder mod S vid flygning enligt instrumentflygregler (IFR) funnits i EU-reglering sedan en tid tillbaks<sup>7</sup>. För att tydliggöra kravbilden har vi låtit tabellen med transponderkrav för IFR-flygning uppdateras i enlighet med gällande EU-reglering och även finnas kvar i föreskriften för att visa i vilka luftrum kraven gäller. Kraven på transponder för flygning i enlighet med visuellflygregler (VFR) uppdateras så att beteckningarna för transpondrarna överensstämmer med vad dessa numera kallas. Någon förändring i sak sker alltså inte. Krav på transponder (T) ändras till transponder mod A och höjdrapporterande transponder (HT) ändras till transponder mod AC. Detta är i överensstämmelse med SERA-förordningen. Tabellen ger därför en helhetsbild över kravställningen av hela luftrummet.

#### 6.5 Specifik flygverksamhet

För bättre överensstämmelse med terminologin i andra föreskrifter ersätter vi uttrycket ”speciell flygverksamhet” med ”specifik flygverksamhet”. Detta är inte en term som ingår i föreskrifternas definitionslista, men tillämpningen underlättas ändå av att vi uttrycker oss konsekvent.

I 2 kap. 10 § och 3 kap. 24 § beskrivs förfaranden inom avgränsade områden reserverade för en viss aktör eller aktivitet i luftrummet.

”Specialiserad flygverksamhet” är det vi förknippar med det engelska begreppet ”specialized operations (SPO)”<sup>8</sup>. Vi menar därför att det är mindre lämpligt att använda ”speciell flygverksamhet” för att beskriva vad de avgränsade luftområdena ska användas till. I andra föreskrifter<sup>9</sup> beskrivs istället avgränsade områden ämnade för ”specifik” verksamhet, vilket innebär att det enbart är en aktör eller aktivitet som får förekomma i det avgränsade området. Den specifika verksamheten är skälet till att det

<sup>7</sup> Först genom EU nr 1207/2011 och därefter genom EU 2023/1770.

<sup>8</sup> Specialiserad flygverksamhet innebär arbete med hjälp av luftfartyg, till exempel lyft, inspektioner och fotoflyg och motsvaras i stort sett av de verksamheter som tidigare bedrevs som bruksflyg.

<sup>9</sup> T.ex. i TSFS 2019:126 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygtrafikledningstjänst (ATS).

avgränsade området upprättas. Det kan till exempel röra sig om fallskärms-hoppning, segelflyg eller militära övningar. Upprättandet görs oftast genom att Transportstyrelsen fattar beslut om R- eller D-område.

Genom att vi i TSFS 2020:59 skriver ”specifik flygverksamhet” minskar risken för missförstånd.

## 6.6 Färdplanering

Hur färdplanering ska gå till finns beskrivet i SERA-förordningen. Om vi behåller reglerna om detta i våra föreskrifter, innebär det en risk för att det på sikt kan uppstå skillnader mellan nationell och internationell reglering. De flesta trafikreglerna finns i SERA-förordningen, och vi ser inga fördelar med att reglera just färdplaneringen i våra föreskrifter.

Som vi beskrivit ovan finns det däremot i SERA-förordningen bestämmelser som säger att en medlemsstat nationellt ska eller får reglera vissa saker. Därför behåller Transportstyrelsen delar av de nuvarande reglerna om färdplanering. Ett exempel på detta är bilaga 2, där vissa delar regleras nationellt. Där har vi till exempel, efter önskemål från flygräddningstjänsten (JRCC), valt att införa krav på att ange telefonnummer i färdplanens fält 19, där SERA-förordningen bara anger att man ska fylla i pilotens namn. Formatet för telefonnummer är det som Post- och telestyrelsen anger med prefix, landskod, nationell destinationskod och abonnentnummer. Formatet är också anpassat för att passa med färdplaneringssystemet.

Eftersom vi har uppmärksammat på att sätten man lämnar in en färdplan på har moderniserats minskar vi på regleringen gällande detta. Piloten får stöd i vilka adresser och telefonnummer som kan användas genom att läsa AIP.

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

8 kap. 1 §, 12 kap. 4 § samt 14 kap. 16 § luftfartsförordningen (2010:770).

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

Föreskrifterna överensstämmer med EU:s trafikregler för luftfarten. Enligt SERA-förordningen ska eller får varje medlemsstat reglera vissa delar nationellt, vilket vi har valt att göra. Detta innebär att vi har utnyttjat det handlingsutrymme som Sverige som medlemsstat i EU har och därmed överensstämmer den föreslagna regleringen med EU-rätten.

Då föreskrifterna strikt genomför bindande EU-rättsakter avseende krav på transponder genom (EU) 2023/1770 behöver de tekniska krav som införs inte notifieras.

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

Föreskrifterna föreslås träda ikraft den 1 februari 2026.

Eftersom vissa områden sedan en tid tillbaka har varit reglerade genom både SERA-förordningen och TSFS 2020:59, behöver föreskrifterna träda ikraft relativt snart. En ikraftträdandetid på 2 månader anses därför vara nödvändig.

Kraven på vilken typ av transponder ett luftfartyg måste vara utrustat med vid flygning enligt instrumentflygregler (IFR), har sedan en tid tillbaka reglerats av EU. Den svenska AIP:n är redan uppdaterad för att garantera säkerheten, men även regelverket behöver uppdateras så att transponderkravet för både IFR- och VFR-flygningar stämmer. Eftersom det bara rör sig om namnförändringar – alltså inget krav på att luftfartygets ägare ska installera en ny typ av transponder – kan denna förändring träda ikraft omgående.

Transportstyrelsen kommer inte att hålla särskilda utbildningar, eftersom ändringarna mest utgörs av anpassningar till EU-regelverket. Transportstyrelsen deltar och kommer att delta i olika forum för att sprida information om ändringarna. När föreskrifterna har beslutats kungörs de på Transportstyrelsens webbplats. På webbplatsen kommer det också att finnas en konsoliderad version av föreskriften där grundföreskriften och ändringsföreskriften är sammanslagna. Där är det möjligt för de som är intresserade att prenumerera på kommande ändringar.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

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

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

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

**10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Att ta bort dubbelreglering gör föreskrifterna mer användarvänliga och minskar risken för missförstånd och bidrar därför till funktionsmålet.

Trafikreglerna påverkar inte jämställdheten inom transportsystemet.

**11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Tydligare trafikregler ökar flygsäkerheten och syftar till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Införandet av krav på telefonnummer i färdplanen kan leda till minskat buller om färre onödiga räddningsinsatser inleds.

Externremiss

## C. Sammanställning av konsekvenser

| Berörd aktör            | Effekter som inte kan beräknas                                                                                                            |                                                                                                                       | Beräknade effekter (tkr) | Kommentar                        |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|
|                         | Fördelar                                                                                                                                  | Nackdelar                                                                                                             | + / -                    |                                  |
| <b>Företag</b>          | Ökad flygsäkerhet genom ensade begrepp och enhetligare regelverk.                                                                         | Viss uppdatering av drifthandböcker, operativa manualer eller liknande.<br><br>Ifyllande av telefonnummer i färdplan. |                          |                                  |
| <b>Medborgare</b>       | Ökad flygsäkerhet genom ensade begrepp och enhetligare regelverk.                                                                         | Ifyllande av telefonnummer i färdplan.                                                                                |                          |                                  |
| <b>Staten m.fl.</b>     | Ökad flygsäkerhet genom ensade begrepp och enhetligare regelverk.<br><br>Färre onödiga räddningsinsatser för JRCC med minskade kostnader. | Viss uppdatering av drifthandböcker, operativa manualer eller liknande.<br><br>Ifyllande av telefonnummer i färdplan. |                          |                                  |
| <b>Externa effekter</b> | Minskade utsläpp och buller                                                                                                               |                                                                                                                       |                          |                                  |
| <b>Totalt</b>           | Ökad flygsäkerhet<br><br>Minskade kostnader<br><br>Minskade utsläpp och buller                                                            | Viss uppdatering av drifthandböcker, operativa manualer eller liknande.<br><br>Ifyllande av telefonnummer i färdplan. |                          | Fördelarna överväger nackdelarna |

## **D. Förslagets proportionalitet**

TSFS 2020:59 anpassas till EU-regelverket. Inga ytterligare krav införs än där Sverige som medlemsstat får komplettera EU:s krav med hänsyn till flygsäkerheten. Förslaget anses därför inte medföra mer långtgående begränsningar eller kostnader för dem som ska följa trafikreglerna än vad som redan följer av EU-regler som är direkt tillämpliga i Sverige.

Att ställa krav på att ange telefonnummer till piloten i färdplanen är nödvändigt för att inte behöva initiera eftersök, vilket beskrivs i avsnitt 6. Vi anser inte att detta är för långtgående i förhållande till de kostnader som uppstår om man måste initiera eftersök i onödan.

## **E. Uppföljning och utvärdering**

Att föreskrifterna rensas på dubbelreglering förväntas ha direkt säkerhetshöjande effekt men är dock inget som går att följa upp och utvärdera.

Det nya kravet på att ange telefonnummer i färdplanen kommer efter önskemål från flygräddningstjänsten (JRCC). Dock saknas det idag konkreta uppgifter om hur många uttryckningar som görs i onödan. Transportstyrelsen kommer dock att be JRCC ta fram sådana uppgifter för 2020-2025, för att på så sätt kunna se om den föreslagna regleringen får önskad effekt. En sådan uppföljning bör kunna göras första gången ett år efter att föreskrifterna träder ikraft och därefter efter ytterligare ett år, då JRCC får presentera uppgifterna till Transportstyrelsen.

## **F. Samråd**

Enligt luftfartsförordningen 8 kap. 1 § får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om trafikregler för luftfarten efter samråd med Försvarsmakten. Av 14 kap. 16 § luftfartsförordning (2010:770) framgår att Transportstyrelsen efter att ha hört berörda myndigheter som bedriver annan luftfart för statsändamål och med beaktande av 14 kap. 7 § luftfartslagen (2010:500) får meddela föreskrifter om annan luftfart för statsändamål.

Samråd med Försvarsmakten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Polisflyget kommer att genomföras efter externremiss.



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

Per Fredriksson, gruppleddare, sakkunnig lufrum och flygprocedurer.  
[per.fredriksson@transportstyrelsen.se](mailto:per.fredriksson@transportstyrelsen.se)

Ulrika Hjort, sakkunnig ANS  
[ulrika.hjort@transportstyrelsen.se](mailto:ulrika.hjort@transportstyrelsen.se)

Loella Fjällskog, jurist  
[loella.fjallskog@transportstyrelsen.se](mailto:loella.fjallskog@transportstyrelsen.se)

Externremiss