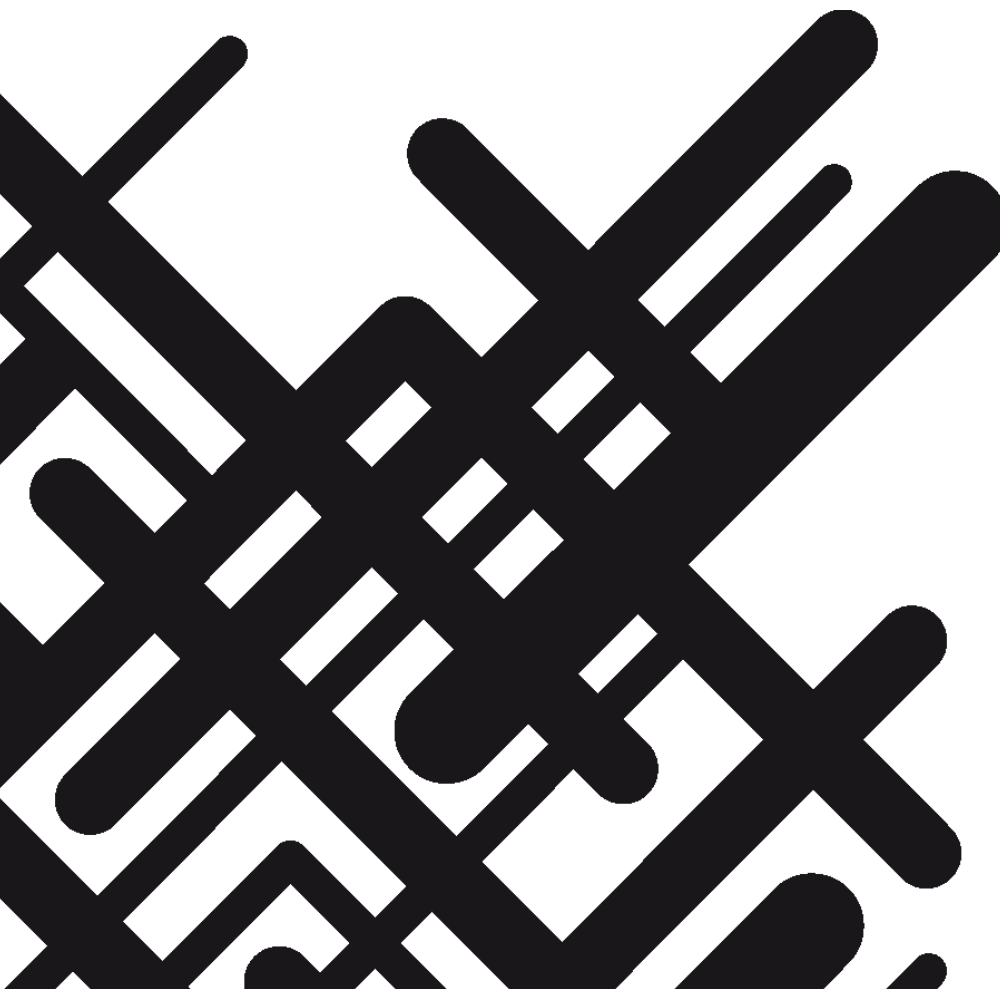


Framställan om ändring i luftfartsförordningen (2010:770) och förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område

Behov av ändring till följd av nya EU-regler om
alkoholkontroller av flyg- och kabinbesättning



Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01.00	2020-02-03	Av GD beslutad framställan skickad till departementet	Karin Schärman
01.01	2020-10-19	Uppdaterad framställan	Karin Schärman

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
BAKGRUND	5
Vårt förslag	6
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
1 INLEDNING	11
1.1 Bakgrund.....	11
1.2 Gällande regler om flygfylleri och alkoholkontroller	12
1.2.1 Luftfartslagen	12
1.2.2 Rättegångsbalken (RB)	12
1.2.3 Lagen om alkoholutandningsprov	13
1.2.4 EU-rättsliga bestämmelser	14
1.3 Rampinspektioner och alkoholkontroller i Sverige.....	14
1.4 Nya bestämmelser om alkoholkontroller i förordning (EU) nr 965/2012	14
1.5 Införande av resultatet av alkoholkontrollerna i den centraliserade databasen	15
1.6 Överföring av uppgifter mellan myndigheterna och fråga om sekretess.....	16
1.7 Behandling av personuppgifter	17
1.8 Förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område	19
1.9 Samverkan mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten.....	20
2 ÖVERVÄGANDEN	20
2.1 Utförande av alkoholkontroller	20
2.2 Behöver av en ny bestämmelse om upplysningsskyldighet	21
3 KONSEKVENSER	23
3.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?	23
3.2 Vad blir effekterna om någon lösning inte kommer till stånd?.....	23
3.3 Vilka möjliga lösningar finns?	24
3.4 Vilka är berörda?	25
3.5 Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska konsekvenserna av förslaget?	25
3.6 Fördelningsanalys.....	26
3.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	26
3.8 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa.....	26
3.9 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns behov av speciella informationsinsatser?	27

4	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR.....	28
4.1	Förslag till ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.....	28
4.2	Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770).....	29

Sammanfattning

Bakgrund

Den 23 juli 2018 antog kommissionen förordning (EU) 2018/1042 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med införande av stödprogram, psykologiska bedömningar av flygbesättning samt systematiska och slumpmässiga kontroller av psykoaktiva substanser för att säkerställa medicinsk lämplighet vad gäller flygbesättnings- och kabinbesättningsmedlemmar och vad gäller att utrusta nytillverkade turbinmotordrivna flygplan vars maximala certifierade startmassa är högst 5700 kg och som är godkända att transportera sex till nio passagerare med ett terrängvarningssystem. Reglerna, som har tagits fram mot bakgrund av flygolyckan med German Wings 9525 i mars 2015, innebär bland annat nya krav på alkoholkontroller av flyg- och kabinbesättningsmedlemmar.

Av nya artikel 4.2 i förordning (EU) nr 965/2012¹ ändrad genom förordning (EU) 2018/1042 framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att alkoholkontroller av flyg- och kabinbesättningsmedlemmar utförs med avseende på operatörer som står under deras tillsyn samt med beaktande av operatörer som står under tillsyn i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland. Sådana kontroller ska som utgångspunkt utföras av rampinspektörer inom ramen för rampinspektionsprogrammet i kapitel RAMP i bilaga II.

Enligt artikel 4.3. i samma förordning får medlemsstaterna, genom undantag från punkt 2, säkerställa att alkoholkontroller utförs av andra bemyndigande tjänstemän och utanför ramen för rampinspektionsprogrammet i kapitel RAMP i bilaga II, under förutsättning att alkoholkontrollerna uppfyller samma mål och följer samma principer som i kapitel RAMP i bilaga II. Resultaten av dessa alkoholkontroller ska föras in i den centraliserade databasen i enlighet med led b i ARO.RAMP.145. Regelverket i kapitel RAMP i bilaga II anger att information om alkoholkontroller som läggs in i den centrala databasen ska vara avidentifierad.

I Sverige är det endast polisman som får utföra alkoholtester på flyg- och kabinbesättning enligt lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, LAU. Transportstyrelsen är ansvarig myndighet för att utföra rampinspektioner

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

och har hand om inrapportering av uppgifter från rampinspektioner i den europeiska centrala databasen som det hänvisas till i artikel 4.

Transportstyrelsen har i samverkan med Polismyndigheten, sett över olika alternativ för att Sverige nationellt ska kunna uppfylla kraven i de nya bestämmelserna. Det alternativ som har bedömts mest lämpligt är att det är Polismyndigheten genomför de alkoholkontroller som ska utföras enligt förordning (EU) 965/2012 medan Transportstyrelsen för in resultatet av alkoholtesterna i den centraliserade databasen.

I denna framställan är utgångspunkten att Polismyndigheten kommer att utföra alkoholkontroller enligt artikel 4.3 i förordning (EU) nr 965/2012. För att Transportstyrelsen ska kunna föra in resultaten från dessa alkoholkontroller i den centraliserade databasen behöver det säkerställas att Transportstyrelsen kommer att få del av uppgifterna

Vårt förslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs en ny paragraf i förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område av vilken det ska framgå att Polismyndigheten ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt art 4.3 första meningen i förordning (EU) 965/2012 i fråga om utförande av alkoholkontroller.

Transportstyrelsen föreslår också att det införs ett nytt stycke i 13 kap. 5 § luftfartsförordningen (2010:770) som innebär att Polismyndigheten ska ha en skyldighet att underrätta Transportstyrelsen om resultaten av ed alkoholutandningsprov som genomförs enligt den aktuella EU-förordningen och som ska rapporteras in i den europeiska centrala databasen enligt samma bestämmelse.

Författningsförslag

Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770)

Regeringen föreskriver att 13 kap. 5 § luftfartsförordningen ska ha följande lydelse.

13 kap.

5 §²

Nuvarande lydelse

Om Polismyndigheten finner anledning att anta att den som innehar elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis, godkänt utländskt certifikat eller behörighetsbevis inte uppfyller kraven för innehavet ska

Föreslagen lydelse

Polismyndigheten ska lämna uppgifter om resultat av sådana alkoholutandningsprov som ska genomföras enligt Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008³ till Transportstyrelsen.

Om Polismyndigheten finner anledning att anta att den som innehar elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis, godkänt utländskt certifikat eller behörighetsbevis inte uppfyller kraven för innehavet, ska

² Senaste lydelse xxxx

³ I förordning (EU) nr 965/2012 hänvisas till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG. Förordning (EG) nr 216/2008 har upphävts och ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

myndigheten anmäla det till
Transportstyrelsen.

myndigheten anmäla det till
Transportstyrelsen.

Om en läkare eller psykolog vid en undersökning av någon som avses i första stycket finner att han eller hon är olämplig att inneha elevtillståndet, certifikatet, behörighetsbeviset eller godkännandet ska läkaren eller psykologen anmäla det till Transportstyrelsen.

Om en läkare eller psykolog vid en undersökning av någon som avses i *andra* stycket finner att han eller hon är olämplig att inneha elevtillståndet, certifikatet, behörighetsbeviset eller godkännandet ska läkaren eller psykologen anmäla det till Transportstyrelsen.

Denna förordning träder i kraft den 14 februari 2021.

Författningsförslag

Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område

Regeringen föreskriver i fråga om förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område

dels att 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 6 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Transportstyrelsen ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt

38. 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 255/2010,

39. kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

39. kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 *med undantag för art 4.3 första meningen i fråga om utförande av alkoholkontroller.*

40. kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1079/2012 av den 16 november 2012 om fastställande av krav avseende kanalseparation vid röstkommunikation för det gemensamma europeiska luftrummet,

6 §⁴

Polismyndigheten ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 4.3 första meningen kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2012, i fråga om utförande av alkoholkontroller.

Denna förordning träder i kraft den 14 februari 2021.

⁴ Tidigare 6 § upphävd genom 2014:1465.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Med anledning av flygolyckan med German Wings 9525 i mars 2015 fick den europeiska luftfartsmyndigheten, EASA, i maj 2015 i uppdrag att inrätta en särskild arbetsgrupp för att titta närmare på olyckshändelsen, analysera den franska haverikommissionens (BEA) rekommendationer och undersöka om de europeiska reglerna om flygsäkerhet och luftfartsskydd är tillräckliga. Gruppens arbete utmynnade i nya rekommendationer rörande det flygoperativa regelverket och gällde bland annat ökade kontroller av piloters psykiska hälsa och narkotika- och alkoholvanor. Rekommendationerna ledde sedermera till förslag på nya och ändrade regler.

Den 23 juli 2018 antog EU-kommissionen förordning (EU) 2018/1042 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med införande av stödprogram, psykologiska bedömningar av flygbesättning samt systematiska och slumpmässiga kontroller av psykoaktiva substanser för att säkerställa medicinsk lämplighet vad gäller flygbesättnings- och kabinbesättningsmedlemmar och vad gäller att utrusta nytillverkade turbinmotordrivna flygplan vars maximala certifierade startmassa är högst 5700 kg och som är godkända att transportera sex till nio passagerare med ett terrängvarningssystem.

I ändringsförordningen (EU) 2018/1042 finns det bland annat nya regler om alkoholkontroller av flyg- och kabinbesättning. De nya bestämmelserna börjar gälla den 14 februari 2021.

Den europeiska byrån för flygsäkerhet (EASA) har även tagit fram regler i form av godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) samt vägledande material (GM) som kompletterar förordning (EU) 2018/1042. EASA har också tagit fram en rampinspektionsmanual med detaljerade anvisningar till rampinspektörer hur rampinspektioner ska genomföras och återrapporteras. Denna manual är för närvarande under revision i de delar som behandlar alkoholkontroller inom ramen för rampinspektionsprogrammet.

1.2 Gällande regler om flygfylleri och alkoholkontroller

1.2.1 Luftfartslagen

I 5 kap. 9 § luftfartslagen (2010:500) anges att den får inte tjänstgöra ombord som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Av 6 kap. 20 § luftfartslagen följer att bestämmelsen i 5 kap. 9 § gäller också flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker. Regeringen får meddela föreskrifter om att bestämmelsen i 5 kap. 9 § ska gälla även annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten.

I 13 kap. 2 § första stycket luftfartslagen anges att den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgifterna uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för flygfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 §.⁵

1.2.2 Rättegångsbalken (RB)

I 28 kap. RB finns bl.a. bestämmelser om kroppsbesiktning.⁶ I 28 kap. 12 § RB anges att den som skäligen kan misstänkas för ett brott på vilket fängelse kan följa, får kroppsbesiktigas;

- 1) för de ändamål som anges i 11 §,
- 2) enligt bestämmelserna i 12 a §, eller
- 3) för utredning om hans eller hennes ålder, om den har betydelse för om påföljd får dömas ut eller betydelse för påföljdsfrågan i övrigt.

I kommentaren till bestämmelsen anges bl.a. att särskilda bestämmelser om vissa sådana undersökningar som avses i andra stycket har meddelats i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov och i lagen (1999:216) om

⁵ Jfr. 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott gällande *rattfylleri* och 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009) gällande *sjöfylleri*.

⁶ Se även prop. 1993/94:24, *Med förslag till ändrade regler om kroppsvisitation och kroppsbesiktning m.m.*, s. 45 där bl.a. definitionen av begreppet kroppsbesiktning förtydligas.

ögonundersökning vid misstanke om brott i trafiken.⁷ För prov enligt lagen om alkoholutandningsprov förutsätts inte alltid misstanke om brott.

1.2.3 Lagen om alkoholutandningsprov

Lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, LAU, reglerar möjligheterna att ta alkoholutandningsprov för att utreda bl.a. rattfylleribrott och flygfylleri. Lagen reglerar både rutinmässiga alkoholutandningsprov, s.k. sållningsprov, som ger utslag om en viss mängd alkohol finns i utandningsluften och s.k. bevisprov, vilket är ett prov som preciserat anger alkoholhalten och får tas på den som är skäligen misstänkt för vissa brott, främst trafiknykterhetsbrott.

Av 1 § första stycket LAU framgår att alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i bl.a. 13 kap. 2 § luftfartslagen eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Av andra stycket framgår att alkoholutandningsprov får tas av en polisman och i vissa situationer av tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen. Enligt tredje stycket ska provtagningen ske på ett sådant sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.

Av 2 § LAU följer att alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på bl.a. den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen. Vid provtagning ska bestämmelserna i 1 § andra-fjärde styckena tillämpas och prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisingripande mot föraren sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde. Om den undersökte begär det ska protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

Enligt 3 § LAU får blodprov tas på den som är skyldig att lämna ett alkoholutandningsprov enligt 2 § även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken, om han eller hon 1. Värgrar att medverka till alkoholutandningsprov, eller

⁷ Fitger m.fl. Kommentar till rättegångsbalken, 28 kap. 12 §, Zeteeo (2018-12-18)

2. Inte kan lämna sådant prov på grund av att han eller hon varit inblandad i en trafikolycka.

I Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om alkoholutandningsprov med sållningsinstrument och bevisinstrument m.m., (RPSFS 2012:19, FAP 333-2) finns närmare föreskrivet om alkoholutandningsprov.

1.2.4 EU-rättsliga bestämmelser

Det finns även sedan tidigare EU-rättsliga bestämmelser gällande förbud mot tjänstgöring i luftfartyg under påverkan av alkohol. Av exempelvis CAT.GEN.MPA.100 c) (1) i förordning (EU) 965/2012 framgår att besättningsmannen inte får tjänstgöra i ett luftfartyg under påverkan av psykoaktiva substanser eller alkohol eller när han eller hon är olämplig för tjänstgöring på grund av skada, trötthet, läkemedel, sjukdom eller andra liknande orsaker.

1.3 Rampinspektioner och alkoholkontroller i Sverige

Transportstyrelsen ska enligt 2 § punkten 39 i förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt förordning (EU) nr 965/2012.

Bestämmelser om rampinspektioner finns i kapitel RAMP i bilaga II i förordning (EU) nr 965/2012. Det innebär att det är Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för genomförandet av rampinspektioner.

De alkoholutandningsprov som utförs idag utförs med stöd av lagen om alkoholutandningsprov (1976:1090), LAU. I Sverige är det enligt LAU i nuläget endast polisman som är behöriga att utföra alkoholutandningsprov på flyg- och kabinbesättning.

1.4 Nya bestämmelser om alkoholkontroller i förordning (EU) nr 965/2012

Av nya artikel 4.2 i förordning (EU) nr 965/2012 ändrad genom förordning (EU) 2018/1042 anges att medlemsstaterna ska säkerställa att alkoholkontroller av flygbesättnings- och kabinbesättningsmedlemmar utförs med avseende på operatörer som står under deras egen tillsyn samt på

operatörer som står under tillsyn av annan medlemsstat eller i ett tredjeland. Sådana kontroller ska utföras av rampinspektörer inom ramen för rampinspektionsprogrammet i kapitel RAMP i bilaga II.

Av art 4.3 följer att medlemsstaterna, genom undantag från punkt 2, får säkerställa att alkoholkontroller av flygbesättnings- och kabinbesättningsmedlemmar utförs av andra bemyndigade tjänstemän och utanför ramen för rampinspektionsprogrammet i kapitel RAMP i bilaga II, under förutsättning att alkoholkontrollerna uppfyller samma mål och följer samma principer som kontroller som utförs i enlighet med kapitel RAMP i bilaga II. Resultaten av dessa alkoholkontroller ska föras in i den centraliserade databasen i enlighet med led b i ARO.RAMP.145.

Regler om bl.a. prioritering av alkoholkontroller, avidentifiering av data och konsekvenser om besättningsmedlem motsätter sig att genomföra alkoholkontroll finns i en ny bestämmelse i ARO.RAMP.106. Baserat på olika kriterier kommer EASA och medlemsstaternas behöriga myndigheter att bestämma hur många alkoholkontroller som ska göras samt vilka flygoperatörer som de ska genomföras på. Uppgifter om hur många och på vilka flygoperatörer finns inte i dagsläget. Utgångspunkten är att dessa alkoholkontroller ska genomföras av Polismyndigheten i samarbete med Transportstyrelsens rampinspektörer. Det kan noteras att det sannolikt handlar om en relativt liten del av det totala antalet alkoholkontroller som Polismyndigheten utför baserat på befintliga nationella författningar om alkoholkontroll.

En analys av nationella författningar och de nya europeiska regelverket ger vid handen att Sverige i allt väsentligt uppfyller samma mål och följer samma principer som kontroller som utförs i enlighet med kapitel RAMP i bilaga II. Transportstyrelsen har, i samverkan med Polismyndigheten, sett över olika alternativ för att Sverige nationellt ska kunna uppfylla kraven i de nya bestämmelserna. Det alternativ som har bedömts mest lämpligt är att

Polismyndigheten genomför de alkoholkontroller som ska utföras enligt förordning (EU) 965/2012 och att Transportstyrelsen för in resultatet av alkoholtesterna i den centraliserade databasen.

1.5 Införande av resultaten av alkoholkontrollerna i den centraliserade databasen

Enligt art 4.3 andra meningen i dess lydelse genom förordning (EU) 2018/1042 ska resultaten av alkoholkontrollerna som har genomförts enligt

bestämmelsen föras in i den centraliserade databasen i enlighet med led b) i ARO.RAMP.145.

Av ARO.RAMP.145 b) framgår att den behöriga myndigheten eller byrån ska i den centrala databasen föra in all information som är relevant för tillämpningen av grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter⁸.

Transportstyrelsen är behörig myndighet för förordning (EU) nr 965/2012 enligt förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Det är Transportstyrelsen som för in de uppgifter som ska föras in i den centrala databasen när det gäller rampinspektioner.

1.6 Överföring av uppgifter mellan myndigheterna och fråga om sekretess

En fråga som aktualiseras vid överföring av uppgifter mellan myndigheter är frågan om eventuell sekretess och om hinder i så fall föreligger för att lämna över uppgifterna.

I 6 kap. 5 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL, anges att en myndighet på begäran av en annan myndighet ska lämna uppgift som den förfogar över, om inte uppgiften är sekretessbelagd eller det skulle hindra arbetets behöriga gång.

I 8 kap. 1 § OSL anges att en uppgift för vilken sekretess gäller enligt denna lag inte får röjas för enskilda eller för andra myndigheter, om inte annat anges i denna lag eller i lag eller förordning som denna lag hänvisar till.

Som huvudregel gäller sekretess mellan myndigheter och det innebär att om uppgifterna från alkoholtesterna omfattas av sekretess hos Polismyndigheten, behöver det finnas stöd i lag eller förordning för att uppgifterna ska kunna lämnas över till Transportstyrelsen utan hinder av OSL.

De aktuella uppgifterna kan omfattas av sekretess, vilken sekretess de skyddas av beror på vilka uppgifter som ska överföras. Uppgifter om misstankar om brott kan exempelvis skyddas av sekretess enligt 18 kap. 1 §

⁸ I ARO.RAMP.145 hänvisas till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG. Förordning (EG) nr 216/2008 har upphävts och ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

och 35 kap. 1 § OSL. Uppgifterna som avser missbruk eller sjukdom kan exempelvis omfattas av sekretess enligt 21 kap. 1 § OSL.

Med stöd av generalklausulen i 10 kap. 27 § OSL kan en myndighet överlämna uppgifter till en annan myndighet förutsatt att det är uppenbart att myndighetens intresse av att få ta del av uppgifterna överväger den enskildes intressen av att skyddas av sekretess. När det finns en bestämmelse om uppgiftsskyldighet i annan lagstiftning kan det vara möjligt att tillämpa 10 kap. 28 § OSL vid överlämnande av sekretessbelagda uppgifter till en annan myndighet. I 10 kap. 28 § OSL anges att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en annan myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning.

1.7 Behandling av personuppgifter

En annan fråga som aktualiseras är om överföringen av uppgifter från Polismyndigheten till Transportstyrelsen samt från Transportstyrelsen till den centrala europeiska databasen är att betrakta som personuppgiftsbehandling i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (dataskyddsförordningen), DSF.

Av art 2.1 DSF framgår att förordningen ska tillämpas på sådan behandling av personuppgifter som helt eller delvis företas på automatisk väg samt på annan behandling än automatisk av personuppgifter som ingår i eller kommer att ingå i ett register.

Med personuppgifter avses i förordningen varje upplysning som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person (nedan kallad en registrerad), varvid en identifierbar fysisk person är en person som direkt eller indirekt kan identifieras särskilt med hänvisning till en identifierare som ett namn, ett identifikationsnummer, en lokaliseringssuppgift eller onlineidentifikatorer eller en eller flera faktorer som är specifika för den fysiska personens fysiska, fysiologiska, genetiska, psykiska, ekonomiska, kulturella eller sociala identitet (art 4.1 DSF).

I nya art 4.3 i förordning (EU) nr 965/2012 anges att resultaten av de alkoholkontroller som genomförs enligt bestämmelsen ska föras in i den centraliserade databasen i enlighet med led b i ARO.RAMP.145.

I ARO.RAMP.106 (d) anges att om uppgifter om alkoholkontroller ska föras in i den centrala databasen i enlighet med led b i punkt ARO.RAMP.145, ska den behöriga myndigheten säkerställa att sådana uppgifter utesluter alla personuppgifter om den berörda besättningsmedlemmen.

I ARO.RAMP.145 finns bestämmelser om rapportering. Enligt led b i ARO.RAMP.145 ska den behöriga myndigheten eller byrån ska i den centrala databasen föra in all information som är relevant för tillämpningen av förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter samt för byråns utförande av de uppgifter den åläggs genom denna bilaga, inklusive den relevanta information som avses i ARO.RAMP.110.

Det är ännu inte klarlagt exakt vilka uppgifter som ska föras in i den centrala europeiska databasen enligt art 4.3. De uppgifter som sannolikt kommer att överföras är uppgifter om tid och plats för kontrollen, flygoperatör, flightnummer, flygrutt och antal alkoholkontroller som har genomförts på flyg- och kabinbesättningsmedlemmar samt antal positiva och negativa resultat.

Det innebär att de uppgifter som Polismyndigheten kommer att överföra till Transportstyrelsen och de uppgifter som Transportstyrelsen kommer att föra in i EU-databasen om resultatet av alkoholkontroller i huvudsak inte kommer att utgöra personuppgifter i dataskyddsförordningens mening. När det inte handlar om personuppgifter, vilket det enligt regelverket inte ska göra, blir inte heller dataskyddsförordningen tillämplig.

Det går inte att helt och hållet utesluta att någon person i något enstaka fall skulle kunna identifieras med den information som framgår av de uppgifter som överförs tillsammans med annan ytterligare information. Eftersom det handlar om ett begränsat antal alkoholkontroller som kommer att genomföras med stöd av de nya EU-bestämmelserna och uppgifterna som ska överföras ska vara avidentifierade bör det dock vara mycket sällsynt att det sker. Om det skulle ske handlar det om personuppgiftsbehandling enligt dataskyddsförordningen och myndigheterna behöver då säkerställa att dataskyddsförordningens bestämmelser följs.

All personuppgiftsbehandling måste enligt dataskyddsförordningen ske med stöd av en rättslig grund. I det här fallet skulle den rättsliga grunden kunna vara att behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller har samband med myndighetsutövning (art 6.1 e DSF) eller att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige (art 6.1 c DSF).

Av bestämmelserna i bl.a. art 4, ARO.RAMP.106 och ARO.RAMP.145 i förordning (EU) nr 965/2012 framgår att den behöriga myndigheten, dvs.

Transportstyrelsen ska föra in uppgifter om resultat av alkoholkontroller i den centrala europeiska databasen. För att Transportstyrelsen ska kunna uppfylla det kravet behöver Transportstyrelsen få del av uppgifterna från Polismyndigheten. Genom den föreslagna ändringen i luftfartsförordningen får Polismyndigheten även en skyldighet enligt luftfartsförordningen att lämna uppgifter om resultatet av alkoholkontroller som utförs enligt förordning (EU) nr 965/2012 till Transportstyrelsen.

I art 5 i dataskyddsförordningen finns ett antal grundläggande principer som gäller för all personuppgiftsbehandling. Av bestämmelsen framgår bl.a. att personuppgifter ska samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och får inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål. I det här fallet framgår det av beaktandeskälerna till de nya bestämmelserna i ändringsförordning (EU) 2018/1042 att syftet med de nya reglerna om bl.a. alkoholkontroller är att minska säkerhetsrisker som EASA har identifierat. Andra grundläggande principer för behandling av personuppgifter som framgår av art 5 är bl.a. att personuppgifterna som behandlas ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till ändamålet, de ska vara riktiga och, om nödvändigt, uppdaterade, de ska bara sparas så länge som de behövs för ändamålet och skyddas på ett bra sätt genom att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas.

I de sällsynta fall som det skulle kunna förekomma att någon personuppgift behandlas görs bedömningen att behandlingen får anses proportionell i förhållande till syftet med de nya bestämmelserna om alkoholkontroller och rapportering av uppgifter som handlar om att minska identifierade flygsäkerhetsrisker.

1.8 Förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område

I förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område, behörighetsförordningen, anges de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt rättsakter som beslutats inom Europeiska unionen och som rör civil luftfart (1 §).

Enligt 2 § första stycket 39 i förordningen lydelse ska Transportstyrelsen utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt förordning (EU) nr 965/2012.

1.9 Samverkan mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten

Transportstyrelsen och Polismyndigheten har samverkat gällande de nya EU-bestämmelserna i syfte att bedöma hur de nya reglerna på ett lämpligt sätt kan införlivas i Sverige. Förslaget i framställan om ändring i 13 kap. 5 § luftfartsförordningen samt 2 § första stycket 39 och 6 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område har beretts med Polismyndigheten. Polismyndigheten ställer sig positiva till förslaget.

2 Överväganden

2.1 Utförande av alkoholkontroller

Förslag

I förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område bör det anges att Polismyndigheten ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 4.3 första meningen förordning (EU) 965/2012 i fråga om utförande av alkoholkontroller

Polismyndigheten är den myndighet som har befogenhet, kompetens och erfarenhet av att utföra alkoholkontroller på flyg- och kabinbesättning. Det har därför ansetts lämpligt att de utför de alkoholkontroller som ska utföras enligt de nya bestämmelserna i förordning (EU) 965/2012. Det handlar om att fullgöra en uppgift som åligger Sverige enligt en EU rättsakt som har beslutats inom EU och rör civil luftfart. Det föreslås att det i förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område ska föras in en bestämmelse där det anges att Polismyndigheten ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 4.3 första meningen i förordning (EU) nr 965/2012 i fråga om utförandet av alkoholkontroller.

Det blir då tydligt att Polismyndigheten, utöver de alkoholkontroller som de redan gör i dagsläget, även ska utföra de tester som följer av förordning (EU) nr 965/2012. Polismyndigheten knyts då till det europeiska flygsäkerhetsregelverket vad gäller det praktiska genomförandet av alkoholkontroll. Det blir också tydligt för EU-kommissionen och EASA att det är Polismyndigheten som utför de aktuella alkoholkontrollerna i Sverige.

Den punkt av vilken det framgår att Transportstyrelsen ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt förordning (EU) 965/2012 bör ändras

på så sätt att art 4.3 första meningen undantas i fråga om utförande av alkoholkontroller.

2.2 Behovet av en ny bestämmelse om uppgiftsskyldighet

Förslag

Polismyndigheten ska ha en reglerad skyldighet att lämna uppgifter till Transportstyrelsen om de resultat av alkoholutandningsprov som genomförs enligt art 4 i förordning (EU) nr 965/2012 och som ska rapporteras in i den europeiska centrala databasen enligt samma bestämmelse.

Enligt art 4.3 andra meningen i förordning (EU) nr 965/2012 ska resultatet av de alkoholkontroller som genomförs enligt art 4 föras in i den centraliserade databasen i enlighet med led b i ARO.RAMP.145.

Transportstyrelsen är den behöriga myndighet som har tillgång till den centraliserade databasen för att rapportera in uppgifter från rampinspektioner. Transportstyrelsen anser därför att det är lämpligt att Transportstyrelsen ansvarar även för att rapportera in uppgifterna om resultat av alkoholkontroller.

För att kunna rapportera in uppgifter om resultaten av alkoholtesterna behöver Transportstyrelsen få information från Polismyndigheten om dessa resultat. Det bör därför införas en regel om skyldighet för Polismyndigheten att lämna över uppgifter om resultat av alkoholkontroller till Transportstyrelsen. Genom en sådan reglering blir det tydligt att Polismyndigheten ska lämna över den informationen till Transportstyrelsen. Det underlättar även vid en eventuell sekretessprövning om det finns en uttrycklig uppgiftsskyldighet för Polismyndigheten. En bestämmelse om uppgiftsskyldighet kan också ge ytterligare stöd för behandlingen av uppgifter om det i något enstaka fall skulle kunna handla om identifierbara personuppgifter och personuppgiftsbehandling.

I detta sammanhang är det viktigt att betona att de alkoholkontroller som Polismyndigheten redan utför idag inte sammanblandas med sådana alkoholkontroller som ska utföras inom ramen för förordning (EU) 965/2012. Det är endast de alkoholkontroller som definieras inom ramen för aktuell EU-förordning som ska rapporteras in i den centrala databasen.

Förslag

Regeln om uppgiftsskyldighet bör införas i luftfartsförordningen (2010:770)

I 13 kap. 3-5 §§ luftfartsförordningen finns ett avsnitt om underrättelse till Transportstyrelsen.

I 13 kap. 5 § första stycket luftfartsförordningen finns en bestämmelse om anmälningsskyldighet för Polismyndigheten. I bestämmelsen anges att om Polismyndigheten finner anledning att anta att den som innehar elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis, godkänt utländskt certifikat eller behörighetsbevis inte uppfyller kraven för innehavet, ska myndigheten anmäla det till Transportstyrelsen.

Det framstår därmed som lämpligt att den nya skyldigheten för Polismyndigheten att lämna uppgifter om resultat av alkoholkontroller enligt art 4.3 i förordning (EU) nr 965/2012 lyfts in i den nuvarande bestämmelsen om Polismyndighetens anmälningsskyldighet.

Med hänsyn till att dessa resultat alltid ska överlämnas till Transportstyrelsen framstår det som naturligt att denna skyldighet tas in som ett nytt första stycke i paragrafen. Den hamnar därmed före befintlig anmälningsskyldighet som förutsätter att en viss bedömning först gjorts från Polismyndighetens sida för att den ska aktualiseras.

3 Konsekvenser

3.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen

Syftet med den föreslagna regleringen är att säkerställa att Sverige uppfyller kraven som ställs på medlemsstaten i de nya reglerna om alkoholkontroller av kabin- och flygbesättning samt inrapportering av resultat av kontrollerna enligt artikel 4 i förordning (EU) nr 965/2012.

För att det ska bli tydligt hur Sverige uppfyller kraven i artikel 4 är det lämpligt att föra in en bestämmelse i förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område där det anges att Polismyndigheten ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt förordning (EU) nr 965/2012 i fråga om utförande av alkoholkontroller.

Om Polismyndigheten ska utföra alkoholkontrollerna och Transportstyrelsen ska rapportera in uppgifterna i den centrala databasen behöver det säkerställas att Transportstyrelsen får del av de uppgifter som myndigheten behöver.

Genom att införa en bestämmelse i luftfartsförordningen som innebär att Polismyndigheten ska lämna uppgift om resultat från alkoholkontrollerna till Transportstyrelsen blir det tydligt att Polismyndigheten har en skyldighet att lämna informationen till Transportstyrelsen. Det underlättar hanteringen för myndigheterna eftersom Polismyndigheten då på eget initiativ kan lämna uppgifterna till Transportstyrelsen. Det kommer också att underlätta vid en eventuell sekretessprövning om det finns en reglerad uppgiftsskyldighet mellan myndigheterna (se bl.a. 10 kap. 28 § offentlighets- och sekretesslagen).

3.2 Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Om det inte regleras att Polismyndigheten ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 4.3 första meningen i förordning (EU) nr 965/2012 i fråga om alkoholkontroller så framgår det inte t att Polismyndigheten har det uppdraget. Det blir svårt för Sverige att visa hur vi uppfyller kravet i bestämmelsen. Om Polismyndigheten inte pekas ut för uppdraget att utföra alkoholkontroller utan det endast är Transportstyrelsen som anges vara den myndighet som ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt förordning (EU) nr 965/2012 innebär det att

Transportstyrelsen ska se till att alkoholkontrollerna utförs. Utgångspunkten i regelverket är att det är rampinspektörer som utför alkoholkontroller inom ramen för rampinspektionsprogrammet. I Sverige är det dock inte möjligt eftersom rampinspektörer enligt våra nationella regler inte får ta alkoholutandningsprov. Om Transportstyrelsen ska utföra alkoholkontroller krävs en lagändring.

Om någon reglering om upplysningsskyldighet i luftfartsförordningen inte kommer till stånd kan Transportstyrelsen behöva begära ut uppgifterna från Polismyndigheten. Det försvårar hanteringen för både Transportstyrelsen och Polismyndigheten. Avsaknaden av reglering innebär bl.a. svårigheter i sekretesshänseende. Utan en tydlig skyldighet att lämna ut uppgifterna till Transportstyrelsen finns det en risk att Polismyndigheten inte kommer att lämna ut uppgifterna i samtliga fall på grund av att uppgifterna omfattas av sekretess.

3.3 Vilka möjliga lösningar finns?

En alternativ lösning är att det inte införs någon ny regel om upplysningsskyldighet. Det medför dock att Transportstyrelsen kan behöva begära ut uppgifter från Polismyndigheten efter varje tillfälle när Polismyndigheten har genomfört alkoholutandningsprov enligt art 4.3 i förordning (EU) nr 965/2012. Det försvårar hanteringen för båda myndigheterna och kan också innebära svårigheter i sekretesshänseende. Det är därmed inte något lämpligt alternativ.

En annan lösning som har övervägts är att Polismyndigheten själva rapporterar in uppgifterna i den centrala databasen. Det skulle innebära att Polismyndigheten, som behörig myndighet, själva behöver få tillgång till den centrala databasen. Databasen som har upprättats ur flygsäkerhetssyfte innehåller mycket annan information som inte har med alkoholkontroller eller Polismyndighetens arbete att göra. Eftersom Transportstyrelsen rapporterar in även annan information i databasen och redan har tillgång till den har det ansetts som ett lämpligare alternativ att Transportstyrelsen rapporterar in informationen.

Ett annat alternativ som har övervägts är att rampinspektörerna vid Transportstyrelsen utför alkoholkontrollerna och för in uppgifterna i den centrala databasen. Det skulle dock förutsätta en ändring i lagen om alkoholutandningsprov eftersom rampinspektörer inte får utföra sådana prov enligt nuvarande lagstiftning. Med hänsyn till att det handlar om ett begränsat antal kontroller per år samt att Polismyndigheten redan har

befogenhet, erfarenhet och kompetens när det gäller alkoholutandningsprov har det ansetts lämpligare att Polismyndigheten även utför kontrollerna enligt förordning (EU) nr 965/2012.

3.4 Vilka är berörda?

Det är i första hand Transportstyrelsen och Polismyndigheten som berörs av förordningsförslagen eftersom det handlar om fördelning av uppgifter som åligger Sverige enligt de nya EU-bestämmelserna. EU-regleringen om alkoholkontroller i samband med rampinspektioner berör dock alla flygbolag och flyg- och kabinbesättningar som omfattas av EU-bestämmelserna.

3.5 Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska konsekvenserna av förslaget?

Inom ramen för de nya EU-reglerna ska det genomföras ett visst antal alkoholkontroller. Förslaget skulle kunna medföra en viss ökad kostnad för Polismyndigheten i och med att det kan medföra att fler alkoholkontroller ska genomföras, om dessa kontroller görs utöver de alkoholkontroller som Polismyndigheten redan utför. Transportstyrelsen och Polismyndigheten kommer att behöva samarbeta och koordinera arbetet vilket innebär en viss ökad arbetskostnad. Det kan också medföra kostnader för Polismyndigheten och Transportstyrelsen vad gäller utbildning om nya regler och rutiner samt i form av framtagande av nya rutinbeskrivningar och instruktioner.

Vår bedömning är att de föreslagna förordningsändringarna innebär den mest kostnadseffektiva lösningen för att uppfylla kraven gällande alkoholkontroller och rapportering till EU i artikel 4 i förordning (EU) nr 965/2012. Denna bedömning görs utifrån att Polismyndigheten redan har kunskap, utrustning och rättsliga förutsättningar för denna typ av verksamhet. De ökade kostnader som förordningsändringarna kan innebära ska dock vägas mot alternativa lösningar samt den ökade flygsäkerhet kraven på alkoholkontroller medför.

Förslaget bör som utgångspunkt inte medföra några ökade kostnader för flygbolagen. Det bör inte heller medföra några ökade kostnader för enskilda konsumenter.

3.6 Fördelningsanalys

Transportstyrelsen gör bedömningen att varken individer, grupper eller specifika delar av landet gynnas eller missgynnas av de föreslagna regeländringarna

3.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

De föreliggande regelförslagen bedöms ligga väl i linje såväl med de övergripande transportpolitiska målen som med Transportstyrelsens strategier. Förslaget innebär att Polismyndigheten och Transportstyrelsen utför uppgifter som faller inom respektive myndighets specialområde och kompetens. Förslaget till förordningsändringar bidrar därmed till att det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet uppfylls.

De nya EU-bestämmelserna som ligger till grund för de föreslagna förordningsändringarna kommer också bidra till hänsynsmålet om ökad flygsäkerhet, miljö och hälsa.

3.8 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Den nationella regleringen överensstämmer med den EU-rättsliga regleringen eftersom artikel 4 i förordning (EU) nr 965/2012 möjliggör för medlemsstater att välja alternativa sätt att uppfylla kravet på utförande av alkoholkontroller. Genom förordningsförslaget blir det också tydligt på vilket sätt Sverige uppfyller de krav som de nya reglerna ställer på medlemsstaterna.

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

De nya EU-bestämmelserna som ligger till grund för den föreslagna regleringen börjar gälla den 14 augusti 2020. Transportstyrelsen föreslår därför att de föreslagna ändringarna träder i kraft i anslutning till den 14 augusti 2020.

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns behov av särskilda informationsinsatser för allmänheten. Det är inte någon nyhet för flygbolagen att Polismyndigheten utför slumpvisa alkoholutandningsprov på personal som utför uppgifter av betydelse för flygsäkerheten, där bland annat flyg- och kabinbesättningsmedlemmar ingår. Särskilda informationsinsatser för svenska flygbolag om bland annat nya regler, tillstånd och tillsyn genomförs regelbundet av Transportstyrelsen.

4 Författningskommentar

4.1 Förslag till ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område

2 §

Transportstyrelsen ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt

39. kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 *med undantag för art 4.3 första meningen i fråga om utförande av alkoholkontroller.*

Frågan har behandlats i avsnitt 2.1. Genom ett tillägg i 2 § 39. framgår att Transportstyrelsen ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt förordning (EU) 965/2012 med undantag för art 4.3 första meningen i fråga om utförande av alkoholkontroller.

6 §

Polismyndigheten ska utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 4.3 första meningen kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 i fråga om utförande av alkoholkontroller.

Den nya paragrafen behandlas i avsnitt 2.1 och upplyser om att Polismyndigheten ansvarar för att genomföra de alkoholkontroller som ska utföras enligt artikel 4.3 första meningen i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.

4.2 Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770)

13 kap.

5 §

Polismyndigheten ska lämna uppgifter om resultat av sådana alkoholutandningsprov som ska genomföras enligt Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 till Transportstyrelsen.

Om Polismyndigheten finner anledning att anta att den som innehar elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis, godkänt utländskt certifikat eller behörighetsbevis inte uppfyller kraven för innehavet, ska myndigheten anmäla det till Transportstyrelsen.

Om en läkare eller psykolog vid en undersökning av någon som avses i *andra stycket* finner att han eller hon är olämplig att inneha elevtillståndet, certifikatet, behörighetsbeviset eller godkännandet ska läkaren eller psykologen anmäla det till Transportstyrelsen.

Frågan har behandlats i avsnitt 2.2. Paragrafen är ändrad. Genom ett nytt första stycke införs en skyldighet för Polismyndigheten att lämna uppgifter om resultat av sådana alkoholutandningsprov som ska genomföras enligt förordning (EU) nr 965/2012 till Transportstyrelsen.