

Lagrådsremiss

Effektiva sanktioner inom luftfarten

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 maj 2025

Andreas Carlson

Jonas Ragell
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i luftfartslagen (2010:500) och miljöbalken.

Luftfartslagens straffbestämmelser föreslås omfatta även överträdelser av bestämmelser i EU-förordningar.

Vårdslöshet i lufttrafik som inte är grov ska kunna ligga till grund för ansvar och det förtydligas när ett brott ska bedömas som grovt.

Personer som under berusning utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför ett luftfartyg ska i större utsträckning än med nuvarande regelverk kunna dömas för flygfylleri.

Bestämmelserna om vite ska samlas i luftfartslagen.

Regeringen ska få meddela föreskrifter om att den som bryter mot en bestämmelse i en EU-förordning med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet ska dömas till böter. Vidare ska regeringen kunna delegera möjligheten att meddela föreskrifter om vem som ska ha en skyldighet att lämna händelserapporter.

I miljöbalken föreslås en följdändring.

Enligt förslaget ska lagändringarna träda i kraft den 1 januari 2026.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i miljöbalken	27
3	Ärendet och dess beredning	28
4	Hur regleras luftfarten i Sverige i dag?	28
4.1	En kort introduktion	28
4.2	Regelverk inom luftfartsområdet	28
5	Behovet av ändringar i luftfartslagen	31
5.1	Utökade sanktioner behövs	31
5.2	Övriga ändringar i luftfartslagen	32
5.3	Personuppgiftsbehandling	33
6	Straffbestämmelsernas systematik i luftfartslagen	34
7	Utökade sanktioner för vårdslöshet i flygtrafik och flygfylleri	35
7.1	All vårdslöshet inom luftfarten som inte är ringa ska beivras	35
7.2	Fler personer som under berusning utför en uppgift utanför ett luftfartyg ska kunna dömas för flygfylleri	40
8	Sanktionsbestämmelser och EU-rätt	45
8.1	Sanktionskrav i EU-förordningar	45
8.2	EU-förordningarnas förhållande till och påverkan på de nationella sanktionsbestämmelserna	46
8.3	Val av lagstiftningsteknik	49
9	Straffbestämmelserna i luftfartslagen ska omfatta även EU-rätt	51
9.1	Straffbestämmelser som bör ändras för att täppa till luckorna gentemot EU-rätten	51
9.2	En ny straffbestämmelse bör införas för överträdelser av handlingsregler som funnits i förordning och myndighetsföreskrifter men som nu finns i EU-förordningar	59
9.3	Föreläggande och vite ska kunna beslutas vid överträdelser av både svensk rätt och EU-rätt	61
10	Ytterligare ändringar i luftfartslagen behövs	66
10.1	Luftfartslagen kompletterar EU-förordningar på den civila luftfartens område	66
10.2	Utländska flygcertifikat	68
10.3	Händelserapportering	70
10.4	Regeringen ska i ett enskilt fall kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet	72
11	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	74
12	Konsekvenser	74

13	Författningskommentar.....	78
13.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)	78
13.2	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken.....	107
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	108
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna	132

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (2010:500),
2. lag om ändring i miljöbalken.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (2010:500)¹

dels att 1 och 12 kap. och 13 kap. 13 § ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 13 kap. 13 § ska utgå,

dels att 2 kap. 11–13 §§, 4 kap. 10, 16 och 25–27 §§, 6 kap. 8 och 9 §§, 8 kap. 2 §, 10 kap. 9 §, 13 kap. 1, 2, 4, 6, 8 och 11 §§, 14 kap. 2, 6 och 10 §§ och rubriken närmast före 4 kap. 26 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya kapitel, 1 och 12 kap., och tio nya paragrafer, 4 kap. 25 a och 26 a §§, 6 kap. 8 a och 10 a §§, 8 kap. 2 a §, 13 kap. 2 a, 4 a och 6 a §§ och 14 kap. 2 a och 6 a §§, av följande lydelse.

Föreslagen lydelse

1 kap. Lagens tillämpning och övergripande bestämmelser om luftfart

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om luftfart. För militär luftfart och annan luftfart för statsändamål gäller lagen endast i den utsträckning som följer av 14 kap.

Luftfart inom svenskt område

2 § Luftfart inom svenskt område får endast ske i överensstämmelse med denna lag eller annan författning, om inte annat följer av EU-förordningar.

EU-förordningar om civil luftfart

3 § Lagen kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Regeringen kan meddela föreskrifter om vilka EU-förordningar det är.

4 § När det i denna lag hänvisas till länder inom Europeiska unionen avses även andra länder som genom bindande avtal inom det författningsreglerade området omfattas av bestämmelser om civil luftfart som antagits inom ramen för samarbetet inom Europeiska unionen, om inte annat särskilt föreskrivs.

¹ Senaste lydelse av

12 kap. 1 § 2011:868

12 kap. 3 a § 2022:1121

12 kap. 3 b § 2022:1121

12 kap. 3 c § 2022:1121

12 kap. 3 d § 2022:1121

12 kap. 3 e § 2022:1121

12 kap. 3 f § 2022:1121

12 kap. 3 g § 2022:1121

12 kap. 5 § 2018:838

12 kap. 7 § 2010:896.

Civilrättsliga bestämmelser om lufttransporter

5 § I lagen (2010:510) om lufttransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av lufttransporter.

Registreringskrav på luftfartyg som används inom svenskt område

6 § Ett luftfartyg som används vid luftfart inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller som Sverige ingått avtal med om rätt till luftfart inom svenskt område. Ett luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om att luftfart trots 6 § får äga rum med luftfartyg som inte är registrerat och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns särskilda skäl att avvika från registreringskravet.

Miljörestriktioner mot luftfart inom svenskt område

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett luftfartyg inte får användas inom svenskt område av miljöskäl.

Överljudsfart inom svenskt område

9 § Luftfartyg får inte framföras med överljudsfart inom svenskt område.

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om undantag från förbudet mot överljudsfart och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns synnerliga skäl att tillåta överljudsfart.

11 § Ytterligare krav i fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart får inte ställas med stöd av miljöbalken.

Restriktionsområden för luftfart

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (restriktionsområde).

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse restriktioner som behövs av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, flygsäkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

13 § Föreskrifter eller beslut enligt 12 § som medför förbud mot luftfart, och inte enbart inskränkningar, och som meddelas av en annan myndighet än regeringen får avse förbud under högst två veckor.

14 § Regeringen får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse inskränkningar eller förbud som behövs på grund av utomordentliga förhållanden eller i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet.

Luftfart utanför svenskt område

15 § Vid luftfart utanför svenskt område ska, om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig,

1. denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gälla svenska luftfartyg, om inte annat följer av denna lag, och

2. följande bestämmelser gälla utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd:

a) 3–5 kap. och 8 kap. 1 och 4–6 §§ och föreskrifter som meddelats med stöd av de bestämmelserna,

b) 12 kap. 1–3 och 5–8 §§ när det gäller tillsyn över att bestämmelser som anges i a följs, och

c) 13 kap. 1–3 §§, 4 § 6, 8–10, 4 a §, 5 §, 6 § 2, 7 § och 9 §.

Luftfartyg av särskild beskaffenhet

16 § I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om undantag från de krav som ställs i 6 § och 2–8 kap. och meddela de ytterligare föreskrifter som behövs.

Sådana föreskrifter och beslut får inte utformas så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse.

En förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndigheten överlämnas åt någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

17 § Särskilda föreskrifter gäller för föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg.

Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

18 § De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i ett annat land ska på motsvarande sätt tillämpas när det gäller luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

Standarder

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten.

Allmänt bemyndigande

20 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver det som följer av andra bestämmelser i denna lag, meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som behövs till skydd för trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får överlämna en förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Krig eller krigsfara

21 § När Sverige är i krig eller krigsfara, eller det råder sådana utomordentliga förhållanden som beror på att Sverige har befunnit sig i krig eller krigsfara, får regeringen, i den utsträckning det behövs på grund av rådande förhållanden,

1. meddela de föreskrifter eller i enskilda fall besluta om de undantag från denna lag och andra författningar om luftfarten som behövs, och

2. meddela de ytterligare föreskrifter om luftfarten som behövs.

Om regeringen i andra fall än då Sverige är i krig har meddelat föreskrifter enligt denna paragraf, ska föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter det att de har beslutats. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

11 §

Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och anses vid tillämpningen av 1 kap. 6 § *första stycket* vara registrerat i Sverige.

Transportstyrelsen utfärdar bevis om anteckningen i bihanget (interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis).

Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och *ska* vid tillämpningen av 1 kap. 6 § anses vara registrerat i Sverige.

12 §

Ett luftfartyg ska ha nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 6 § *andra stycket*, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

13 §

Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget till registret ska vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Ett utländskt luftfartyg ska vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 6 § *andra stycket*, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 kap.

10 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav i fråga om ålder för att ett elevtillstånd ska få utfärdas,
2. krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet för att ett flygcertifikat ska få utfärdas,
3. de förutsättningar under vilka ett certifikat ska få utökas, förnyas, godkännas eller erkännas,
4. krav på särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten, *och*
5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas.
4. krav på särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten,
5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas, *och*
6. *förordnande av läkare för att utfärda medicinska intyg och krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.*

16 §

Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott *mot* 13 kap. 2 eller 3 §,
2. om innehavaren vid utövande av luftfart har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,
3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,
1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott *som avses i* 13 kap. 2 eller 3 §,

4. om innehavaren i annat fall vid utövande av luftfart har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende eller genom bruk av annat ämne än alkohol inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

6. om det med hänsyn till annat brott som innehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare eller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

7. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den luftfartsverksamhet som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser är så väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han eller hon av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

8. om innehavaren *annars* inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,

9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller flygcertifikat,

10. om innehavaren själv begär det.

4. om innehavaren i annat fall *än som avses i 1–3* vid utövande av luftfart har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

8. om innehavaren inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,

9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller flygcertifikat, *eller*

25 §

Om det kan antas att en certifikatinnehavare inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser, får den myndighet som prövar frågor om certifikat förelägga innehavaren att genomgå de undersökningar och prov som behövs (certifikatkontroll). En certifikatinnehavare är också skyldig att till myndigheten anmäla sådana omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten.

Den myndighet som avses i första stycket får även förelägga den som

Den myndighet som prövar frågor om certifikat får besluta

1. att den som innehar ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet att inneha tillståndet eller certifikatet, och

2. att en certifikatinnehavare ska genomgå de undersökningar och prov som behövs (certifikatkontroll), om det kan antas att innehavaren inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser.

innehär ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat att lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd respektive flygcertifikat.

25 a §

En certifikatinnehavare ska anmäla omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten till den myndighet som prövar frågor om certifikat.

Godkännande av utländska flygcertifikat

Utländska flygcertifikat

26 §

Ett godkännande i Sverige av ett utländskt flygcertifikat får inte avse längre tid än giltighetstiden på certifikatet.

Återkallelse av ett svenskt godkännande av ett utländskt flygcertifikat ska ske på de grunder som anges i 16–25 §§.

Ett utländskt flygcertifikat får godkännas i Sverige endast för den tid då certifikatet är giltigt.

Det som sägs om

1. återkallelse och begränsning av certifikat i 16–18 och 20 §§ ska också gälla återkallelse och begränsning av ett godkännande,

2. varning och erinran i 19 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt flygcertifikat,

3. omhändertagande i 21 § ska också gälla godkända utländska flygcertifikat,

4. spärrtid för utfärdande av certifikat i 22 § ska också gälla för beslut att godkänna ett utländskt flygcertifikat,

5. beslut om ytterligare ingripande i 23 § ska också gälla ingripande i fråga om godkända utländska flygcertifikat,

6. prövning och utfärdande av nytt certifikat efter återkallelse i 24 § ska också gälla prövning och beslut om ett nytt godkännande efter att ett godkännande har återkallats, och

7. certifikatkontroll i 25 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt certifikat.

26 a §

Om det i fråga om någon som har ett erkänt utländskt flygcertifikat finns en omständighet som enligt 16 § medför att ett flygcertifikat ska återkallas, får det beslutas att det erkända utländska flygcertifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. För ett sådant beslut ska det som sägs i 17 och 18 §§ om återkallelse och begränsning av ett certifikat tillämpas på motsvarande sätt.

27 §

Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinskt intyg och godkännande av utländskt flygcertifikat.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får förordna läkare att utfärda medicinska intyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.

Har ett medicinskt intyg utfärdats eller förlängts av en förordnad läkare får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från utfärdandet ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav om särskilda omständigheter föranleder det.

Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinska intyg, godkännande av utländska flygcertifikat och erkända utländska flygcertifikats giltighet för luftfart i Sverige.

Om ett medicinskt intyg har utfärdats eller förlängts av en sådan förordnad läkare som avses i 10 § 6, får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från dagen för utfärdandet eller förlängningen ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav.

6 kap.

8 §

En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggts om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Ett drifttillstånd ska

En flygplats, eller en flygplats som har byggts om, får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och fått ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

ges för viss tid. Drifttillståndet ska meddelas den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. Tillståndet ska ges till den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Trots första stycket får en ombyggd flygplats tas i bruk om ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver ha meddelats ett drifttillstånd innan den tas i bruk.

8 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

9 §

Om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 § åsidosätts i väsentlig grad, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller också om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället för att återkallas begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Den myndighet som har gett ett drifttillstånd enligt 8 § ska

1. återkalla tillståndet, om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 och 8 a §§ åsidosätts i väsentlig grad eller om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser, eller

2. begränsa tillståndet till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar, om det finns förutsättningar för återkallelse men en begränsning är

tillräcklig för att upprätthålla flygsäkerheten.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

Om det i ett ärende om återkallelse finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att bli återkallat, ska myndigheten besluta att återkalla tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

Om det i ett ärende om begränsning finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att begränsas, får myndigheten besluta att begränsa tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

10 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver ha ett drifttillstånd innan den tas i bruk.

8 kap.

2 §

När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg uppmanas att landa. Uppmaningen ska riktas till fartygets befälhavare. Luftfartyget ska då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, ska landningen ske på närmaste lämpliga flygplats inom landet.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 8 §, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till en flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska luftfartyget snarast möjligt landa enligt det som sägs i första stycket.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 12 och 14 §§, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till en flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska luftfartyget snarast möjligt landa enligt det som sägs i första stycket.

Om bestämmelserna i första eller andra stycket inte följs, får luftfartygets fortsatta färd hindras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa. Beslut i frågor som avses i denna paragraf meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

2 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa.

10 kap.

9 §²

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka personer inom luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka personer inom luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om rapportering av händelser.

Föreslagen lydelse

12 kap. Tillsyn, marknadskontroll och överklagande

Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över

1. att 1–8, 10 och 11 kap., EU-förordningar om luftfart som lagen kompletterar och föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till de angivna kapitlen och EU-förordningarna följs, och

2. att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet följer de bestämmelserna.

Tillsynen omfattar inte domstolar.

2 § Tillsynsåtgärder får göras i form av stickprov.

3 § Regeringen får meddela föreskrifter om att tillsynsmyndigheten får anlita någon annan vid tillsynen.

² Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som står under tillsyn enligt denna lag ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

5 § I den utsträckning det behövs för tillsynen ska tillsynsmyndigheten eller den som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ingå avtal med annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att lagen, de EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna ska följas.

Första stycket gäller inte förelägganden inom ramen för marknadskontroll eller sådana förelägganden i mål om tillstånd eller certifikat som avses i 4 kap. 29 §.

8 § Ett föreläggande enligt 7 § får förenas med vite.

Myndigheten får dock inte förelägga någon vid vite att medverka i en utredning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för den som föreläggandet riktar sig mot.

Marknadskontroll

9 § Bestämmelser om marknadskontroll finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.

Den myndighet som regeringen bestämmer är marknadskontrollmyndighet.

10 § Vid marknadskontroll enligt förordning (EU) 2019/1020 har marknadskontrollmyndigheten befogenhet

1. att enligt artikel 14.4 a–14.4 c kräva att ekonomiska aktörer ska tillhandahålla handlingar, specifikationer, data eller uppgifter,
2. att enligt artikel 14.4 d utföra oanmälda inspektioner på plats och fysiska kontroller av produkter,
3. att enligt artikel 14.4 e få tillträde till lokaler, mark eller transportmedel,
4. att enligt artikel 14.4 f inleda undersökningar på eget initiativ,
5. att enligt artikel 14.4 g kräva att ekonomiska aktörer ska vidta lämpliga åtgärder för att få en bristande överensstämmelse att upphöra eller att eliminera en risk,
6. att enligt artikel 14.4 h själv vidta åtgärder,
7. att enligt artikel 14.4 j införskaffa, inspektera och demontera varuprover, och

8. att enligt artikel 14.4 k kräva att innehåll på ett onlinegränssnitt ska avlägsnas, att en varning ska visas eller att åtkomsten ska begränsas.

Marknadskontrollmyndigheten får införskaffa ett varuprov under dold identitet enligt artikel 14.4 j i förordning (EU) 2019/1020 endast om det är nödvändigt för att syftet med kontrollen ska uppnås. Myndigheten ska underrätta den ekonomiska aktören om att införskaffandet har skett under dold identitet, så snart det går utan att syftet med åtgärden går förlorat.

Befogenheten enligt första stycket 8 gäller inte i fråga om databaser som omfattas av tryckfrihetsförordningens eller yttrandefrihetsgrundlagens skydd.

När ändrade förhållanden ger anledning till det, ska marknadskontrollmyndigheten besluta att en sådan skyldighet som avses i första stycket 8 inte längre ska gälla.

11 § Marknadskontrollmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att förordning (EU) 2019/1020 ska följas.

12 § Ett beslut om föreläggande enligt 10 eller 11 § får förenas med vite.

13 § Marknadskontrollmyndigheten får, när den fattar beslut enligt 10 eller 11 §, bestämma att beslutet ska gälla omedelbart.

14 § Polismyndigheten ska på begäran av marknadskontrollmyndigheten lämna den hjälp som behövs för att marknadskontrollmyndigheten ska kunna vidta åtgärder enligt 10 §.

Hjälp enligt första stycket får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

15 § Den som har tagit befattning med ett ärende som gäller marknadskontroll enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad denne har fått veta om någons affärs- eller driftförhållanden.

I det allmänna verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Överklagande

16 § Ett beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

17 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna får överklagas till allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av 18–21 §§.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten i mål som avses i första stycket och i mål som avses i 4 kap. 28 §.

18 § En förvaltningsmyndighets beslut i frågor som rör trafiktillstånd får överklagas till regeringen.

19 § Ett beslut enligt 4 kap. 19 § andra stycket om erinran, enligt 4 kap. 21 § om omhändertagande av flygcertifikat eller enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får inte överklagas.

20 § Ett beslut enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får prövas av allmän förvaltningsdomstol endast i samband med prövning av frågan om återkallelse på grund av att beslutet eller föreläggandet inte har följts.

21 § Ett föreläggande enligt 4 kap. 29 § får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut genom vilket målet avgörs.

22 § En förvaltningsmyndighets beslut om tillstånd att inrätta och driva flygplatser får överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap.

1 §

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för vårdslöshet i flygtrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år.

För vårdslöshet i flygtrafik döms till böter eller fängelse i högst sex månader den som uppsåtligen eller av oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg eller utför en uppgift som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.

Om brottet är grovt, döms för grov vårdslöshet i flygtrafik till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om gärningen innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag eller om gärningspersonen visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

2 §³

Den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfar-

För flygfylleri döms till böter eller fängelse i högst sex månader den

tyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten efter att ha intagit alkohol 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 §.

För flygfylleri enligt första stycket döms också 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 anges i 6 kap. 20 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgifterna finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdades ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också 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 anges i 6 kap. 20 § och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

som alkohol- eller drogpåverkad enligt 2 a §

1. manövrerar ett luftfartyg,
2. ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
3. utövar tjänst som flygledare, eller flygtekniker eller tillhåller flyginformationstjänst i okontrollerat luftrum,
4. som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten, eller
5. i en tjänst, som inte omfattas av 1–4 men som har samband med en flygning, fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten.

2 a §

Som alkohol- eller drogpåverkad enligt 2 § ska den anses som

1. har intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgiften uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften,

2. har intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgiften finns något narkotiskt ämne kvar i blodet, eller

3. är så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att uppgiften inte kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Första stycket 2 gäller inte narkotika som intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

4 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 6 § tredje stycket om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,

2. bryter mot 1 kap. 7 § första stycket genom att framföra ett civilt luftfartyg i överljudsfart och något undantag från förbudet inte har lämnats enligt 1 kap. 7 § andra stycket,

3. bryter mot förbud eller föreskrifter om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 §,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,

5. framför ett luftfartyg som inte är märkt enligt 2 kap. 13 §, eller enligt föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,

1. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 § om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,

2. framför ett civilt luftfartyg i överljudsfart utan tillstånd,

3. bryter mot föreskrifter eller beslut om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 12 eller 14 §,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan om registrering i luftfartygsregistret,

5. framför ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret men inte märkt enligt

a) 2 kap. 13 § eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av den bestämmelsen, eller

b) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfa-

6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket första meningen genom att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt,

7. tillverkar eller utför underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör eller reservdelar till luftfartyg utan tillstånd,

8. bryter mot bestämmelser om behörighetshandlingar i 4 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § eller mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,

randen för drift av obemannade luftfartyg,

6. använder ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt,

8. bryter mot bestämmelser om behörighet genom att

a) framföra ett luftfartyg utan gällande certifikat eller motsvarande handling,

b) framföra ett luftfartyg av annan kategori, klass eller typ än den som anges i certifikatet eller motsvarande handling,

c) framföra ett luftfartyg i strid med de villkor och behörigheter som anges i certifikatet eller i motsvarande handling,

d) ensam framföra ett luftfartyg under utbildning för flygcertifikat i strid med de förutsättningar som anges för utbildningen,

e) tjänstgöra som flyglärare utan gällande flygcertifikat för den kategori, klass eller typ av luftfartyg som utbildningen avser eller utan sådan särskild behörighet som krävs enligt föreskrifter som regeringen meddelat med stöd av 4 kap. 10 §, eller

f) inte följa föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 4 kap. 1, 3, 4 eller 5 §,

9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order,

10. som passagerare inte åtlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

11. bryter mot 5 kap. 7 § genom att som befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd inte göra vad som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,

12. bryter mot 6 kap. 5 § genom att inrätta eller bygga om en flygplats utan föreskrivet tillstånd eller 8 § genom att ta i bruk en

9. som passagerare inte lyder det som befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

10. som befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd inte gör det som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,

11. inrättar eller bygger om en flygplats utan föreskrivet tillstånd enligt bestämmelser om civil luftfart eller tar i bruk en flygplats

flygplats innan den har godkänts och *meddelats* drifttillstånd,

13. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,

14. bryter mot 6 kap. 19 § första stycket genom att arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet när sådant certifikat är föreskrivet,

15. utövar luftfartsverksamhet utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 1 eller 8 §, 9 § första stycket eller 10 § första stycket,

16. utövar luftfartsverksamhet utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 10 § andra stycket eller 12 §,

17. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket, 8 § andra stycket, 9 § fjärde stycket eller 11 § andra stycket, eller

18. inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 2 §.

Till påföljd döms inte den som av oaktsamhet begår gärning som avses i första stycket 9.

innan den har godkänts och *fått* drifttillstånd,

12. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,

13. arbetar som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet, när ett sådant certifikat krävs,

14. utövar luftfartsverksamhet med bemannat luftfartyg

a) i strid med eller utan att ha det drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd som krävs, eller den auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet som krävs, eller

b) utan den deklaration som krävs,

15. utövar luftfartsverksamhet med obemannat luftfartyg

a) i strid med eller utan att ha det tillstånd som krävs, eller

b) utan den deklaration som krävs,

16. utövar luftfartsverksamhet utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 12 §, eller

17. inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 2 §.

4 a §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligt vid tjänstgöring ombord på ett

luftfartyg inte följer befälhavarens order.

6 §⁴

Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. lämnar oriktiga uppgifter i ett ärende som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågan om annan behörighet, eller vid annan tillsyn över behörigheten,

2. bryter mot 5 kap. 2 § genom att inte se till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt,

2. inte ser till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt och äger luftfartyget eller använder luftfartyget i ägarens ställe, eller

3. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 19 § andra stycket 1.

Till böter döms också den som i andra fall än som anges i 1–4 §§ uppsåtligen försummar någon skyldighet enligt 1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 8 kap.

6 a §

Regeringen får meddela föreskrifter om att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en bestämmelse i en EU-förordning med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet som denna lag kompletterar ska dömas till böter. Föreskrifterna får inte avse överträdelser av bestämmelser som innefattar myndighetsutövning.

8 §⁵

Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket eller 12 kap. 3 g § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket eller 12 kap. 15 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

11 §⁶

Även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 3 § brottsbalken är svensk domstol behörig att döma över brott som avses i 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 2 och

Även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 3 § brottsbalken är svensk domstol behörig att döma över brott som avses i 1–3 §§, 4 § 6 och 8–10, 4 a §, 5 § och 6 § 2, om

⁴ Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

⁵ Senaste lydelse 2022:1121.

⁶ Senaste lydelse 2021:1036.

andra stycket samt 7, 9 och 13 §§, den som har begått brottet befinner sig här i landet och brottet begåtts

1. vid utövande av luftfartsverksamhet med ett utländskt luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd, eller

2. ombord på sådant luftfartyg.

Åtal får väckas utan förordnande enligt 2 kap. 7 § brottsbalken.

14 kap.

2 §⁷

För militär luftfart gäller endast bestämmelserna i

1. 5 kap. 1–6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,

2. 6 kap. 13, 19 och 20 §§ om flygtrafiktjänst,

3. 8 kap. 3 § om transport av visst gods,

4. 9 kap. 6 § om jämkning av ersättning,

5. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor och tillbud,

6. 12 kap. 8 § första stycket om rätt att meddela föreskrifter och 9 § om krig eller krigsfara samt

7. 13 kap. 2 och 3 §§, 4 § första stycket 9 och 10, samt 10 § om vissa straffbestämmelser.

Regeringen meddelar föreskrifter om till vilken myndighet en anmälan enligt 5 kap. 4 § andra stycket ska göras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i övrigt, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i denna lag och som inte måste meddelas i lag.

För militär luftfart gäller endast bestämmelserna

1. i 1 kap. 20 § första stycket om rätt att meddela föreskrifter och 21 § om krig eller krigsfara,

2. i 5 kap. 1–6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,

3. i 6 kap. 13, 19 och 20 §§ om flygtrafiktjänst,

4. i 8 kap. 3 § om transport av visst gods,

5. i 9 kap. 6 § om jämkning av ersättning,

6. i 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor och tillbud, och

7. i 13 kap. 2, 2 a och 3 §§, 4 § 10, 4 a och 10 §§ om vissa straffbestämmelser.

2 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i denna lag och som inte måste meddelas i lag.

6 §⁸

För annan luftfart för statsändamål gäller bestämmelserna i denna lag utom

1. 7 kap. om tillstånd att bedriva luftfart,

2. 9 kap. 2–5 §§ om ansvar för skador genom luftfart,

3. 10 kap. 3–6 §§ om luftpanträtt,

4. 11 kap. 4 § om avgifter och andra ersättningar för förrättningar,

5. 12 kap. 1 och 4–7 §§ om tillsyn och överklagande, samt

6. 14 kap. 2–5 §§ om militär luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om sådan luftfart som anges i första stycket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–6 och 8 kap.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om utländsk luftfart som samverkar med svensk annan luftfart för statsändamål.

För annan luftfart för statsändamål gäller denna lag, utom bestämmelserna om

1. militär luftfart i 2–5 §§,

2. tillstånd att bedriva luftfart i 7 kap.,

3. ansvar för skador genom luftfart i 9 kap. 2–5 §§,

4. luftpanträtt i 10 kap. 3–6 §§,

5. avgifter och andra ersättningar för förrättningar i 11 kap. 4 §, och

6. tillsyn och överklagande i 12 kap. 1–6 och 22 §§.

6 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om sådan luftfart som avses i 6 § och om utländsk

⁸ Senaste lydelse 2013:818.

luftfart som samverkar med sådan luftfart, och

2. i ett enskilt fall besluta om undantag från 1–6 och 8 kap. för sådan luftfart som avses i 6 §.

10 §⁹

Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 14 kap. 2 eller 6 § får överlämna en förvaltningsuppgift som följer av regeringens eller myndighetens föreskrifter och som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa *eller trafik* till någon annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Regeringen får även meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 14 kap. 2 § får överlämna en förvaltningsuppgift som gäller flygstridsledning till en behörig myndighet i Nato eller i en stat som är medlem i Nato även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 2 a eller 6 a § får överlämna en förvaltningsuppgift som följer av regeringens eller myndighetens föreskrifter och som gäller skydd för *trafik*, liv, personlig säkerhet eller hälsa till någon annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Regeringen får även meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 2 a § får överlämna en förvaltningsuppgift som gäller flygstridsledning till en behörig myndighet i Nato eller i en stat som är medlem i Nato även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överklagande av beslut som har meddelats före den 1 januari 2026.

2.2 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §¹

I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 väglagen (1971:948).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 7 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 9–11 §§ och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar. I fråga om byggande av naturgasledning gäller 2 kap. 4 § naturgaslagen (2005:403).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

¹ Senaste lydelse 2010:504.

3 Ärendet och dess beredning

Sanktionerna för överträdelser inom luftfartsområdet behöver ses över och bland annat anpassas till EU-rätten. Med anledning av detta har en promemoria med förslag till ändringar i miljöbalken, luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770) utarbetats inom Regeringskansliet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (LI2024/01427).

I lagrådsremissen behandlas promemorians lagförslag.

4 Hur regleras luftfarten i Sverige i dag?

4.1 En kort introduktion

Inom luftfarten finns det både ett nationellt och ett internationellt regelverk. Inom de olika regelverken skiljer man mellan civil luftfart och statsluftfart, och statsluftfart delas i sin tur in i militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Det är ett komplext område där regelverken ibland överlappar varandra och klara skiljelinjer mellan de olika delarna är inte alltid lätt att dra. I detta avsnitt görs därför en kort genomgång av de olika regelverken, deras innehåll och inbördes förhållande till varandra.

Syftet med genomgången är inte att ge en fullständig bild av området eller i detalj redogöra för hur de olika regelverken interagerar och påverkar varandra och luftfarten, utan att belysa komplexiteten inom regleringen och varför vissa val görs. För en utförligare redogörelse av det luftfartsliga regelverket och de olika delarna se propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 138–183).

4.2 Regelverk inom luftfartsområdet

De internationella reglerna

Det internationella regelverket består av konventionen om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) med tillhörande bilagor samt det EU-rättsliga regelverket. Chicagokonventionen är grunden för det internationella samarbetet inom luftfarten. Konventionen består av fyra avdelningar i vilka generella principer för den internationella luftfarten fastslås. I konventionen finns regler för den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), regler för lufttrafiken och bestämmelser om andra avtal om luftfart och undantagssituationer. Till Chicagokonventionen finns flera bilagor som innehåller detaljerade regler för den internationella luftfarten. ICAO:s bestämmelser ska, vilket framgår av konventionsnamnet, endast

tillämpas på civil luftfart och inte på statsluftfart. Trots detta finns ingen definition av civil luftfart i konventionen. I Chicagokonventionen framgår dock att militär-, tull- och polisluftfart ska anses vara statsluftfart.

Sverige har ratificerat Chicagokonventionen och ska därför följa de bestämmelser i konventionen och dess annex som är tillämpliga i Sverige. För att bestämmelserna ska bli gällande i svensk rätt krävs att de implementeras i lag, förordning eller myndighetsföreskrifter. Det är främst i Transportstyrelsens föreskrifter som denna implementering sker.

EU-reglerna

Inom det EU-rättsliga regelverket finns flertalet förordningar, och några direktiv, som reglerar den civila luftfarten. EU-förordningarna är direkt tillämpliga i Sverige och direktiven genomförs med lag, förordning eller myndighetsföreskrifter.

EU-reglerna baseras i stor utsträckning på Chicagokonventionen och dess bilagor men det sker även en fristående regelutveckling inom EU. Den utvecklingen drivs i första hand av EU-kommissionen och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, EASA (European Union Aviation Safety Agency).

EU:s bestämmelser ska som huvudregel tillämpas endast av den civila luftfarten. I det EU-rättsliga regelverket finns bestämmelser för i stort sett hela den civila luftfarten.

Vissa luftfartyg är dock, som huvudregel, undantagna från de olika EU-förordningarnas tillämpningsområde. En lista över de undantagna luftfartygen finns i bilaga I till 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. De undantagna luftfartygen kallas därför bilaga I-luftfartyg. Som exempel på sådana bilaga I-luftfartyg kan nämnas vissa historiska luftfartyg, flygplan och helikoptrar under en viss vikt och segelflygplan under en viss vikt. Det finns även enligt artikel 2.7 och 2.8 i förordning (EU) 2018/1139 en möjlighet för medlemsstaterna att undanta vissa luftfartyg och vissa flygplatser från EU-rättens tillämpningsområde. Sverige har i några fall utnyttjat dessa möjligheter.

”EU-luftfart” och ”nationell luftfart”

Den del av luftfarten som omfattas av EU-rätt kommer i denna lagrådsremiss att kallas för EU-luftfart och den del av luftfarten som endast omfattas av de nationella bestämmelserna kommer att kallas för nationell luftfart. Den nationella luftfarten innefattar bilaga I-luftfartyg och statsluftfart, både militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

I de flesta EU-förordningar på det civila luftfartsområdet finns det bestämmelser som på olika sätt reglerar en möjlighet, och ibland en skyldighet, för medlemsstaten eller den behöriga myndigheten att antingen besluta om tillämpningen av vissa av reglerna i en förordning eller att

bestämma vad som ska gälla inom ett visst område som regleras i EU-förordningen. Medlemsstaterna ges ibland även möjlighet att utöka tillämpningsområdet för en förordning till t.ex. bilaga I-luftfart eller statsluftfart.

De svenska reglerna

Det nationella regelverket i Sverige består i huvudsak av luftfartslagen (2010:500), luftfartsförordningen (2010:770) och Transportstyrelsens föreskrifter. I luftfartslagen och luftfartsförordningen finns bestämmelser som fastslår tillämpningsområdet, vissa detaljbestämmelser för luftfarten och straffbestämmelserna.

I lagen och förordningen finns bestämmelser både för den civila luftfarten och för statsluftfarten. I luftfartsförordningen ges i dag Transportstyrelsen mandat att besluta och föreskriva på flertalet områden för den civila luftfarten och för statsluftfarten. Detta sker genom Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS. Som sagts i det föregående, finns det ibland även möjlighet eller skyldighet för medlemsstaten eller den behöriga myndigheten att föreskriva om saker som regleras i en EU-förordning eller att utöka tillämpningsområdet för EU-förordningen till annan luftfart än som anges i tillämpningsområdet. Även det sker i Sverige oftast med myndighetsföreskrifter, antingen med stöd av bemyndiganden i luftfartsförordningen eller med stöd av förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område, herefter kallad behörighetsförordningen. I sistnämnda förordning 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. I 2 § behörighetsförordningen pekas Transportstyrelsen ut som den myndighet som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt de EU-förordningar som räknas upp i paragrafen.

På de områden som Transportstyrelsen har ett bemyndigande att meddela föreskrifter för den nationella luftfarten, innefattande både olika former av statsluftfart och bilaga I-luftfartyg, används ibland regler från EU-förordningar i dessa föreskrifter, antingen genom hänvisning till aktuell bestämmelse eller genom att bestämmelsen skrivs ut. EU:s bestämmelser motsvarar till stor del ICAO:s bestämmelser och genom förfarandet tillses på ett enkelt sätt att Sverige följer sina åtaganden gentemot ICAO.

De föreskrifter som Transportstyrelsen meddelar i anslutning till luftfartslagen eller de EU-förordningar som lagen kompletterar, kan därför gälla både för civil luftfart, i form av EU-luftfart och nationell luftfart, och för statsluftfart, och då för viss eller all statsluftfart.

Vad gäller för en viss luftfart?

Av det nu sagda framgår att EU:s bestämmelser som huvudregel inte gäller bilaga I-luftfartyg eller statsluftfart. Så är fallet när denna luftfart genom särskilt stadgande är undantagen tillämpningen eller då den inte ingår i uppräknningen av dem som ska tillämpa bestämmelserna. För att få en klar bild av om en EU-förordning gäller för viss luftfart behöver bestämmelsernas tillämpningsområde särskilt kontrolleras. Så är även fallet med Transportstyrelsens föreskrifter oavsett om de grundas helt på luftfartsförordningen eller i viss mån på en EU-förordning, via behörighetsförordningen.

Det innebär att straffbestämmelser behöver förhålla sig till det faktum att materiella bestämmelser i vissa fall tillämpas i förhållande till olika kategorier av luftfart i form av EU-luftfartyg, bilaga I-luftfartyg och viss statsluftfart.

5 Behovet av ändringar i luftfartslagen

5.1 Utökade sanktioner behövs

Under de snart femton år som gått sedan luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770) infördes har det vid tillämpningen uppmärksamrats behov av justeringar och tillägg. Behoven har visat sig både när Transportstyrelsen, som är ansvarig myndighet för luftfarten i Sverige, tillämpat reglerna och i samband med åtalsanmälningar, utredningar av polis och åklagare och vid efterföljande förhandling i domstol. Nya EU-bestämmelser behöver också beaktas. Här berörs kort några av huvuddragen i arbetet och varför det finns ett behov av att se över delar av regelverket.

Straffbestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik har inte tillämpats i någon större utsträckning eftersom bestämmelsen kräver uppsåt eller grov oaktsamhet för att ansvar ska kunna utdömas. Uppsåtliga ageranden är, liksom grov oaktsamhet, relativt ovanliga inom luftfarten medan normal oaktsamhet förekommer mer frekvent. Genom att straff förutsätter grov oaktsamhet förblir ageranden som tydligt är vårdslösa ostraffade, vilket är otillfredsställande. Genom att göra även oaktsamt agerande, som inte är ringa, straffbart görs bestämmelserna i högre grad tillämpbara och en bättre grund för en säker luftfart läggs.

Genom den praxis som utvecklats har det även blivit tydligt att personer som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten för luftfarten i samband med flygningar under påverkan av alkohol eller narkotika i vissa situationer inte omfattas av något straffansvar. Därför behöver dagens bestämmelser förtydligas och utvecklas så att dessa omfattar alla de personalkategorier som bör ha höga krav på nykterhet vid utförandet av sina arbetsuppgifter.

Sedan införandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (drönare i dagligt tal) ställs det nya krav på medlemsstaten och den behöriga myndigheten. Vissa av bestämmelserna i förordningen är sådana att det kan vara aktuellt med sanktioner för att tillse att Sverige lever upp till de krav som ställs på medlemsstaterna. Detta gäller särskilt för situationer där liknande överträdelser inom den bemannade luftfarten redan är straffsanktionerade. Genom EU-bestämmelserna om obemannade luftfartygssystem har det exempelvis introducerats en ny aktör, en observatör, som deltar i flygningar med det obemannade luftfartygssystemet på ett sådant sätt att straffansvar för flygningarna bör kunna åläggas den aktören inom ramen för bestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik. Det finns även ett behov, avseende vissa ageranden, att med

straffrättsliga medel säkerställa nykterhet för en observatör som deltar vid en flygning med obemannade luftfartyg.

Utöver detta har det uppstått en situation där en förflyttning av materiella bestämmelser för den civila luftfarten skett till EU-förordningar. Straffbestämmelserna i luftfartslagen är därför i stor utsträckning inte längre tillämpliga på överträdelser av dessa bestämmelser.

Det finns alltså starka skäl att utöka det straffbara området i luftfartslagens bestämmelser till att omfatta EU-bestämmelser och obemannad luftfart. Det är fråga om att straffsanktionera felaktiga beteenden som kan föranleda påtaglig skada eller fara. Vid incidenter eller olyckor med luftfartyg kan även effekterna på omgivningen, i form av andra luftfartyg eller personer och egendom på marken, bli stora och allvarliga.

Alternativa metoder för att komma till rätta med det oönskade beteendet eller alternativa sanktioner finns oftast inte. I vissa fall saknas helt möjligheter att ingripa mot tillstånd eller certifikat, eller att tvinga fram korrekta beteenden genom förelägganden. I stor omfattning rör det sig dessutom om yrkesfolk som, om det finns en risk att straffas, kommer att undvika att bryta mot reglerna, eftersom man inte vill riskera att hamna i belastningsregister eller drabbas av de olägenheter som följer av en brottsmisstanke.

Ändringsförslag avseende utökade sanktioner finns i 13 kap. luftfartslagen.

5.2 Övriga ändringar i luftfartslagen

Det finns även behov av ändringar i luftfartslagen så att det blir tydligt att lagen kompletterar EU-förordningar, se avsnitt 10.1 (förslag i 1 kap. 3 § luftfartslagen). Därutöver bör regeringen ges möjlighet att i ett enskilt fall besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet vid utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet se avsnitt 10.4 (förslag i 1 kap. 14 § luftfartslagen).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få bemyndigande att meddela föreskrifter om förordnande av läkare för utfärdande av medicinska intyg och om krav för ett sådant förordnande, se avsnitt 10.1 (förslag i 4 kap. 10 § 6 luftfartslagen). Det behövs även bestämmelser som gör det möjligt att besluta att erkända utländska flygcertifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige, se avsnitt 10.2 (förslag i 4 kap. 26 a § luftfartslagen).

Vidare finns behov av ett förtydligande om att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över dessa förordningar och att beslut enligt förordningarna ska gälla omedelbart, se avsnitt 10.1 (förslag i 12 kap. 1 § 1 och 16 § luftfartslagen). Tillsynsmyndigheten ska även kunna besluta de förelägganden som behövs för att luftfartslagen, de EU-förordningar som lagen kompletterar och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna ska följas. Ett föreläggande ska kunna förenas med vite, se avsnitt 9.3 (förslag i 12 kap. 7 och 8 §§ luftfartslagen).

Utöver behovet av ändringar i sak bör 1 och 12 kap. luftfartslagen omarbetas redaktionellt och språkligt. Två bestämmelser från nuvarande 12 kap., 8 och 9 §§, bör flyttas till det föreslagna nya 1 kap. Även i 2, 4, 6,

8, 10 och 14 kap. bör det göras redaktionella och språkliga ändringar samt några förtydliganden.

5.3 Personuppgiftsbehandling

Förslagen i lagrådsremissen innebär behandling av personuppgifter som rör lagöverträdelser. Personuppgifterna kommer att behandlas av rättsvårdande myndigheter eller Transportstyrelsen beroende på vad de avser. För de rättsvårdande myndigheterna blir dataskyddsdirektivet (dvs. brottsdata-regelverket) med tillhörande nationella lagar och förordningar tillämpligt och för Transportstyrelsens behandling blir 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 (allmän dataskyddsförordning) tillämplig, nedan kallad (EU:s dataskyddsförordning).

Transportstyrelsens personuppgiftsbehandling med anledning av förslagen sker med stöd av EU:s dataskyddsförordning. Behandlingen med anledning av förslagen kommer inte att skilja sig från den behandling som görs i dag. Det är inte fråga om behandling av några nya personuppgifter utan bara fråga om en utökad behandling av sådana kategorier personuppgifter som redan behandlas, då det straffbara området utökas.

Transportstyrelsen har stöd i artikel 10 i EU:s dataskyddsförordning och 3 kap. 8 § lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning (dataskyddslagen) för att behandla uppgifter om lagöverträdelser.

All den behandling av personuppgifter som Transportstyrelsen behöver utföra inom ramen för handläggningen av ärenden och för kontrollåtgärder, bedöms kunna ske med stöd av den rättsliga grunden rättslig förpliktelse (artikel 6.1 c) och uppgift av allmänt intresse (artikel 6.1 e) fastställd i nationell rätt jämlikt artikel 6.3. b) i EU:s dataskyddsförordning. Bedömningen är att den rättsliga grunden täcker in all tillkommande personuppgiftsbehandling som blir aktuell på grund av förslagen.

Förslagen kan även innebära behandling av andra personuppgifter än de som rör lagöverträdelser. Även dessa uppgifter kommer att behandlas på samma sätt som motsvarande uppgifter behandlas i dag. Förslagen medför inte behov av att behandla nya kategorier av personuppgifter eller behandling av fler personuppgifter av kategorier än vad som redan i dag behandlas. Befintliga rutiner och regelverk ger stöd för den personuppgiftsbehandling som förslagen medför. När det gäller känsliga personuppgifter så hanterar Transportstyrelsen sådana uppgifter redan i dag. Behandlingen av känsliga personuppgifter med anledning av förslagen kan även fortsättningsvis göras med stöd av nationell rätt på det sätt som föreskrivs i den direkt tillämpliga regleringen i artikel 9.2 g i EU:s dataskyddsförordning och i enlighet med 3 kap. 3 § första stycket dataskyddslagen (2018:218).

Utöver detta finns specifika regler som kompletterar dataskyddsförordningen exempelvis i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som myndigheten utför enligt den nämnda förordningen,

förordning (EU) 2019/947 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space. Det finns även bestämmelser om personuppgiftsbehandling i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och i förordningen (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig myndighet även enligt detta regelverk. Personuppgifter skyddas också med stöd av bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.

6 Straffbestämmelsernas systematik i luftfartslagen

Straffbestämmelserna i luftfartslagen (2010:500) är i dag uppbyggda på olika sätt. I vissa fall anges den brottsliga gärningen direkt i straffbestämmelsen genom en uttömmande brottsbeskrivning. Det vanligaste är dock att det finns olika blankettstraffstadganden där hänvisning sker till interna eller externa utfyllnadsbestämmelser. I dessa blankettstraffstadganden används i sin tur olika sätt att ange vad som kriminaliseras. Detta görs genom att ange att den som bryter mot blankettstraffstadganden döms till ansvar av den

- bryter mot en viss paragraf, med eller utan en kort beskrivning av vad bestämmelsen gäller eller vad som sägs i den paragraf det hänvisas till,
- bryter mot en viss paragraf eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den paragrafen, eller
- bryter mot antingen föreskrifter, beslut, förbud eller villkor som meddelats med stöd av en viss paragraf.

I förarbetena till luftfartslagen saknas närmare motivering till valet av olika straffbestämmelser. En trolig orsak till de olika varianterna är att det är svårt att tillräckligt detaljerat och uttömmande ange den brottsliga gärningen genom en uttömmande brottsbeskrivning. Den civila luftfarten består av en stor mängd detaljerade bestämmelser som i många fall berör samma område, trots att de finns på olika ställen i regelverken. Det kan därför finnas tillfällen där det inte är möjligt att ange det straffbara området närmare än genom att hänvisa till föreskrifter inom ett visst område. I flertalet fall är det dock både möjligt och bättre att tydligt ange den straffbara gärningen. Nedan kommer det därför kort anges varför ett visst val görs mellan brottsbeskrivning och blankettstraffbud, eller en blandning av de båda, i samband med beskrivningen av varför straffbestämmelsen behöver ändras.

7 Utökade sanktioner för vårdslöshet i flygtrafik och flygfylleri

7.1 All vårdslöshet inom luftfarten som inte är ringa ska beivras

Regeringens förslag: Den som av oaktsamhet gör sig skyldig till vårdslöshet i flygtrafik, som inte är ringa, ska dömas till ansvar för brott.

Den som utför en uppgift som observatör vid användning av ett obemannat luftfartygssystem ska kunna dömas för vårdslöshet i flygtrafik.

Det ska förtydligas i vilka situationer en gärning ska bedömas som grovt brott.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inga synpunkter eller tillstyrker förslagen. *AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association)* – anser att eventuella bevisvärigheter bör beaktas, särskilt ansvarsuppdeleningen mellan operatör och observatör för obemannade luftfartyg. *AOPA* menar att det kan vara svårt att avgöra var personerna befann sig i relation till drönaren vid tillfället för överträdelsen och lämnar som exempel att både operatören och observatören kan ha haft uppsikt över farkosten vid en felaktig manöver och frågar sig vem som då blir ansvarig. *Åklagarmyndigheten* påpekar att den utformning som bestämmelsen i förslaget har fått ger utrymme för att ansvar kan komma ifråga vid all oaktsamhet som inte är ringa och anser att en formulering skulle kunna övervägas som tydliggör att den straffvärda handlingen utgörs av ett medvetet risktagande eller annars varit allvarligt oaktsam.

Skälen för regeringens förslag

Oaktsamhet av normalgraden bör också kunna bestraffas

I 13 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500) regleras vårdslöshet i flygtrafik. För att kunna dömas för vårdslöshet i flygtrafik krävs det att man uppsåtligt eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.

Genom att luftfartslagen i dag endast straffbelägger uppsåtligt agerande och grov oaktsamhet, undantas från det straffbara området ett stort antal oaktsamma ageranden som är väldigt riskfyllda och kan leda till olyckor men som inte anses ha begåtts av grov oaktsamhet. Det finns därför ett behov av att komma till rätta även med oaktsamma ageranden av normalgraden. Både gällande vårdslöshet i trafik och vårdslöshet i sjötrafik kan man dömas för uppsåtliga brott och för brott som begås av oaktsamhet som inte är ringa, dvs. oaktsamhet av normalgraden. Regleringen finns i 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott och om vårdslöshet i sjötrafik i 20 kap. 2 § sjölagen (1994:1009). Det är därför rimligt att även oaktsamhet av normalgraden kan leda till ansvar för vårdslöshet i flygtrafik.

Med hänsyn till de risker och potentiellt allvarliga konsekvenser som är förknippade med luftfart bör straffbestämmelsen inte vara så restriktiv som

bestämmelsen om vårdslöshet i trafik som kräver en viss kvalificerad oaktsamhet för att kunna dömas till ansvar. Samtliga oaktsamma ageranden bör dock trots detta inte vara straffbara. Exempel på sådana farliga beteenden som typiskt sett bör kunna föranleda ansvar för vårdslöshet i flygtrafik är allvarliga brott mot trafikregler som ska skydda andra luftfartyg och individer på marken, att manövrera ett luftfartyg vårdslöst när det finns passagerare ombord och att inte vidta de säkerhetsförebyggande åtgärder som krävs inför en start eller landning, t.ex. anpassning till omgivande förhållanden. Enligt *Åklagarmyndigheten* bör en formulering övervägas som tydliggör att den straffvärda handlingen utgörs av ett medvetet risktagande eller annars har varit allvarligt oaktsam. Med hänsyn till att straffbestämmelsen är avsedd att träffa fler ageranden än vårdslöshet i trafik bör lagtexten inte formuleras på det sätt *Åklagarmyndigheten* föreslår.

I likhet med vad som i dag gäller krävs att agerandet framkallar ökade risker för olyckor och tillbud för dem i luftfartyget, andra luftfartyg samt för dem som befinner sig på marken. Agerandet ska innebära en konkret fara för skada på liv eller egendom (se prop. 2009/10:95 s. 281).

Ringa oaktsamhet är i dag undantagen från det straffbara området genom bestämmelsen i 13 kap. 7 § luftfartslagen.

Utformningen av straffbestämmelsen och EU:s händelserapporterings-system

I förarbetena till luftfartslagen angavs att straffbestämmelsen behövde utformas på ett sådant sätt att den inte kom i konflikt med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart. I artikel 8.3 i direktivet framgick nämligen att medlemsstaterna skulle avstå från att inleda rättsliga förfaranden rörande oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som de får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för det nationella systemet för obligatorisk rapportering av händelser, utom i de fall det rörde sig om grov oaktsamhet. Utifrån detta konstaterades i förarbetena att endast den som varit grovt oaktsam bör kunna omfattas av ansvar enligt bestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik (se prop. 2009/10:95 s. 282).

Direktiv 2003/42/EG har ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007. I den nu gällande EU-förordningen finns i artikel 16.6 en bestämmelse som motsvarar artikel 8.3 i direktivet. Av såväl direktivet som förordningen framgår att medlemsstaten ska avstå från att inleda rättsliga förfaranden angående oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterats som händelserapporter.

De situationer som ska rapporteras som händelserapporter rör ett stort antal olika ageranden som kan utgöra en fara för luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer och rör t.ex. luftfartyg, flygplatser och flygtrafiktjänster. Många olika situationer omfattas därför av krav på rapportering i händelserapporteringsystemet och faller inom det skydd som artikel 16.6 ger. Genom EU-förordningen har de

situationer som ska eller kan rapporteras även utökats i förhållande till hur det var enligt direktivet.

Av artikel 16.10 i EU-förordningen framgår att skyddet enligt bland annat artikel 16.6 inte ska gälla vid avsiktlig försummelse eller vid uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen kräver och som orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt äventyrar flygsäkerheten.

I enlighet med artikel 4 ska händelser som kan utgöra en betydande risk för flygsäkerheten och som bl.a. rör luftfartyg, flygplatser och flygtrafiktjänster rapporteras av särskilt angivna personalkategorier. I artikel 5 regleras frivillig rapportering av händelseinformation som inte fångas upp av det obligatoriska systemet men ändå kan utgöra en fara för flygsäkerheten.

Händelserapporteringssystemet och utbytet av information om händelser är till för att förbättra flygsäkerheten och förebygga flygolyckor och flygtillbud. Systemet bygger på en förtroenderelation mellan uppgiftslämnaren och den enhet som ansvarar för insamling och utvärdering av informationen. Detta innebär dock inte att personer befrias från sitt normala ansvar utan endast att medlemsstaterna inte ska agera gentemot individer i en händelserapport om den enda källan till information om händelsen är själva händelserapporten. Vare sig i direktivet eller i förordningen finns något förbud mot att kriminalisera ageranden som är oöverlagda eller oavsiktliga utan endast en anmodan att avstå från att inleda rättsliga förfaranden i situationer då medlemsstaterna får kännedom om lagöverträdelsen endast på grund av att den rapporterats i enlighet med direktivet eller förordningen.

Transportstyrelsen är i dag ansvarig för Sveriges händelserapporteringssystem och den myndighet som samlar in, utvärderar, bearbetar, analyserar och lagrar informationen i händelserapporterna. När en händelserapport kommer in till Transportstyrelsen analyseras rapporten och, om behov finns, vidtas åtgärder med anledning av rapporten, eller med anledning av flera likartade rapporter. Åtgärderna kan t.ex. vara en översyn av information eller regler, informationskampanjer, tillsyn eller åtalsanmälan. I samband med analysen förhåller sig myndigheten till bestämmelserna i förordning (EU) nr 376/2014 och då särskilt till bestämmelserna om hur rapporterna får och bör användas. Transportstyrelsen har ingen skyldighet att anmäla lagöverträdelser till polisen eller till åtal. Med stöd i förordningen hanteras därför händelser med ”normal” oaksamhet så att de ensamma aldrig ligger till grund för direkta åtgärder mot en certifikatinnehavare, varken vid tillsynsförfaranden eller i form av åtalsanmälningar. Lagöverträdelser som myndigheten endast känner till genom en händelserapport behöver bedömas som uppsåtliga eller grovt oaksamma för att de ska kunna ligga till grund för åtgärder.

Polis och åklagare har ingen direkt åtkomst till den databas som innehåller händelserapporter och händelseinformation. Det kommer därför troligen endast i undantagsfall att finnas situationer då polis eller åklagare känner till en lagöverträdelse endast på grund av att den rapporterats inom ramen för händelserapporteringssystemet.

Genom systemets uppbyggnad kan Transportstyrelsen alltså avstå från att använda händelserapporter och anmäla händelser som inte innebär ett uppsåtligt agerande eller grov oaksamhet som man endast känner till på

grund av en händelserapport. Regleringen i EU-förordningen utgör därmed inte något skäl för att inte även oäktsamma ageranden, som inte är grova, ska kunna bestraffas.

Det bör förtydligas när ett brott är att anse som grovt

I 13 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen anges att om brottet är grovt döms till fängelse i högst två år. Det saknas närmare ledning i paragrafen till vilka beteenden som särskilt ska beaktas vid bedömande av om huruvida brottet är grovt. Lagrådet påpekade också vid föredragningen av lagförslaget i lagrådsremissen (se prop. 2009/10:95 s. 607) att det i både författningstexten och författningskommentaren saknades ledning i denna fråga. I förarbetena till luftfartslagen (se prop. 2009/10:95 s. 368) uttalades att bedömningen av om brottet är grovt måste prövas av domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av den aktuella situationen.

Av författningstexten bör det dock framgå tydligare vilka sorters ageranden som föranleder att brottet vårdslöshet i flygtrafik ska bedömas som grovt. Med hänsyn till att det, i jämförelse med trafikbrottslagen och vårdslöshet i trafik, i stora drag är samma sorts beteenden och ageranden som är avsedda att beivras genom bestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik finns det starka skäl att även beakta samma försvårande omständigheter vid en bedömning av om brottet ska bedömas som grovt. Det ska vara fråga om situationer när gärningen innefattar ett medvetet risktagande av allvarligt slag, då någon visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Detta bör anges i lagtexten. Genom ändringen i bestämmelsen ges ledning till vilka situationer som kan komma i fråga och möjligheter finns därmed att jämföra dessa situationer med den praxis som finns avseende vårdslöshet i trafik, enligt trafikbrottslagens bestämmelser.

Den föreslagna ändringen av straffbestämmelsen är ett förtydligande och innebär inte någon förändring i sak mot det som tidigare angetts eller som gäller vid bedömningen av om en gärning är att bedöma som grov.

Den som utför uppgift som observatör vid användning av obemannade luftfartygssystem bör kunna dömas för vårdslöshet i flygtrafik

Paragrafen om vårdslöshet i flygtrafik gäller i dag för den som manövrerar ett luftfartyg. Ordet "manövrerar" valdes just med den kommande utvecklingen för obemannade luftfartyg i åtanke och för att ordet manövrerar omfattar både piloter på bemannade luftfartyg och de som framöver skulle komma att flyga med obemannade luftfartyg, den s.k. fjärrpiloten (se prop. 2009/10:95 s. 368). Paragrafen omfattar därmed redan i dag alla som flyger obemannade luftfartyg.

Flygningar med obemannade luftfartyg ska som huvudregel ske inom synhåll. Genom förordning (EU) 2019/947 introducerades en ny position inom manövreringen av obemannade luftfartyg som framöver troligen kommer delta i större utsträckning vid flygning med obemannade luftfartyg, nämligen observatörer. De två olika observatörer som regleras genom EU-förordningen är observatörer av det obemannade luftfartyget och luft-rumsobservatörer.

En observatör av det obemannade luftfartyget är en person som är belägen jämsides med fjärrpiloten och som genom visuell observation, utan

hjälp, av det obemannade luftfartyget hjälper fjärrpiloten att hålla det inom synhåll och utföra flygningen säkert.

En lufrumsobservatör är en person som bistår fjärrpiloten genom att utföra visuell avsökning av det lutrum där det obemannade luftfartyget befinner sig för att upptäcka eventuella faror i luften. Observatören övertar, oavsett vilken typ av observatör det är frågan om, delar av en fjärrpilots normala uppgifter och blir därmed att jämföras med en pilot i vissa avseenden. Med fjärrpilot avses enligt definitionen i EU-förordningen en fysisk person som ansvarar för att på ett säkert sätt genomföra flygningen av ett obemannat luftfartyg genom att använda dess styrorgan, antingen manuellt eller, när det obemannade luftfartyget flyger automatiskt, genom att följa dess kurs och när som helst kunna ingripa och ändra denna.

Det saknas för närvarande allmänna bestämmelser för observatörer i förordning (EU) 2019/947. Det finns dock bestämmelser om vilket ansvar fjärrpiloten har vid användande av en observatör samt krav på kommunikation mellan fjärrpiloten och en observatör. Den enda regeln som direkt riktar sig till observatörer ska tillämpas vid flygningar med obemannade luftfartyg i något som kallas den specifika kategorin vid standardscenarion då deklaration lämnats. Av bestämmelsen framgår att en lufrumsobservatör noggrant ska avsöka lufrummet kring det obemannade luftfartyget för att upptäcka eventuella risker för kollision med ett bemannat luftfartyg, vara medveten om det obemannade luftfartygets position genom direkt observation av lufrummet eller genom elektroniska hjälpmedel och varna fjärrpiloten när en fara upptäcks och hjälpa till att undvika eller minimera de potentiella negativa effekterna. Utifrån de olika definitionerna av vad en observatör av det obemannade luftfartyget respektive en lufrumsobservatör är och ska göra är det rimligt att dra slutsatsen att denna beskrivning av ansvar och arbetsuppgifter även beskriver en observatörs uppgifter rent generellt.

Vid en flygning med ett obemannat luftfartyg är det fjärrpiloten som är ansvarig för framförandet. Fjärrpiloten ska både styra luftfartyget och utföra flygningen så att luftfartyget förhåller sig på ett säkert sätt till den omgivning som finns runt luftfartyget, både såvitt avser andra luftfartyg, byggnationer och individer. Detta sker genom att fjärrpiloten observerar luftfartyget från marken och anpassar sin flygning efter rådande situation.

Observatörens uppgift är antingen att observera luftfartyget när det befinner sig utom synhåll för fjärrpiloten eller att befinna sig på samma plats som fjärrpiloten och observera luftfartyget åt fjärrpiloten medan denne flyger det obemannade luftfartyget. Syftet med observationen, oavsett var observatören befinner sig, är att hålla det obemannade luftfartyget inom synhåll, observera det och omgivande luftfart och utifrån detta göra bedömningar. I båda situationerna står observatören i kontakt med fjärrpiloten. Genom konstruktionen flyttas delar av uppgifterna och ansvaret under flygning med ett obemannat luftfartyg från fjärrpiloten till observatören. De uppgifter som en ”vanlig” pilot i normalfallet är ansvarig för, bl.a. att flyga, sköta navigation och följa trafikregler utifrån det som observeras, delas härmed upp på två personer. Observatören blir till viss del att likställa med en pilot.

En observatör kan genom sitt agerande försätta luftfartyget, omgivande luftfart eller individer på marken i riskfyllda och farliga situationer. Om observatören genom sitt beteende och agerande försätter det obemannade

luftfartyget i en situation som är att bedöma som vårdslöshet i flygtrafik, saknas i dag möjligheter att hålla observatören ansvarig. Det går troligen inte heller att hålla fjärrpiloten ansvarig i dessa situationer. Fjärrpiloten har genom att anlita en observatör lämnat ifrån sig delar av flygningen, nämligen observationen av det obemannade luftfartyget eller omgivningen, och kan om observatören betar sig vårdslöst i normalfallet inte hållas ansvarig för det som observatören gör.

Det bör därför införas en bestämmelse om att även en observatör kan göra sig skyldig till och hållas ansvarig för vårdslöshet i lufttrafik. Genom att straffbestämmelsen även avser observatörer vid flygningar med obemannade luftfartyg säkerställs att det alltid finns någon som är straffrättsligt ansvarig för hur luftfartyget manövreras, i likhet med hur det är vid flygningar med bemannade luftfartyg. *AOPA* menar att eventuella bevisvärigheter bör beaktas och lämnar som exempel att både operatören och observatören kan ha haft uppsikt över farkosten vid en felaktig manöver och frågar sig vem som då blir ansvarig. Som nämnts ovan är det inte avgörande var observatören befinner sig. Observatören kan observera luftfartyget när det är utom synhåll för fjärrpiloten eller befinna sig på samma plats som fjärrpiloten och utföra sina uppgifter. Observatörens uppgift är att överta ett ansvar från fjärrpiloten i de situationer fjärrpiloten inte kan utföra den specifika uppgiften. Om fjärrpiloten har anlitat en observatör för att ha uppsikt över drönaren, men fjärrpiloten trots detta har det själv, så har ju inte någon uppgift eller något ansvar överlåtits. Fjärrpiloten har då fortfarande kvar sitt ansvar för drönaren (i och med att fjärrpiloten tittar på den) och utför den specifika uppgiften, att observera drönaren eller luften runtomkring. Något ansvar för någon annan än fjärrpiloten när uppgiften de facto inte överlåtits kan därför inte komma i fråga.

I undantagsfall bör en fjärrpilot som t.ex. valt en icke kompetent eller en väldigt ung observatör kunna hållas ansvarig för en observatörs agerande och anses ha varit så oaktsam i sitt val av observatör att ansvar för vårdslöshet kan komma i fråga.

7.2 Fler personer som under berusning utför en uppgift utanför ett luftfartyg ska kunna dömas för flygfylleri

Regeringens förslag: En person som utanför ett flygplan i en tjänst som har samband med en flygning fullgör en uppgift som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten ska dömas för flygfylleri om han eller hon är påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel.

En person som deltar som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartyg ska dömas för flygfylleri om han eller hon är påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel.

Det ska framgå av straffbestämmelsen i luftfartslagen att flygledare, flygtekniker, eller den som tillhandahåller flyginformationstjänst i okontrollerat luftrum ska dömas för flygfylleri om han eller hon är påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Även s.k. FIS-personal (Flight Information Service) som tillhandahåller flyginformationstjänst i okontrollerat luftrum ska enligt förslaget omfattas av straffbestämmelsen för flygfylleri. Enligt förslaget i promemorian är det endast s.k. AFIS-personal (Aerodrome Flight Information Service) som tillhandahåller flyginformationstjänst vid okontrollerade flygplatser som omfattas.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inga synpunkter eller tillstyrker förslagen. *Förvaltningsrätten i Linköping* anser att det även finns andra yrkeskategorier på en flygplats som skulle kunna inrymmas i den föreslagna ordalydelsen i femte punkten och att det bör förtydligas hur lagstiftaren ser på yrkeskategorier som på olika sätt har ansvar för säkerhetskontroll av passagerare och bagage samt flyggods. *Hovrätten för Västra Sverige* pekar på att det kan uppstå vissa gränsdragningssvårigheter i rättstillämpningen i fråga om flygfylleri och efterfrågar ytterligare ledning, inte minst avseende det krav på ett direkt samband med en i närtid kommande flygning som anges i författningskommentaren. *Transportstyrelsen* anser att regleringen om flygfylleri bör omfatta både AFIS- och FIS-personal som utövar flyginformationstjänst i okontrollerat luftrum.

Skälen för regeringens förslag

I dag kan inte samtliga som utför uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför ett luftfartyg dömas för flygfylleri

Den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:500) efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker och har viss mängd alkohol i blodet eller i utandningsluften ska dömas för flygfylleri eller grovt flygfylleri, (13 kap. 2 och 3 §§). Detsamma gäller den som har intagit narkotika i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgifterna finns narkotiskt ämne kvar i blodet, med undantag för narkotika som intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. Straffbestämmelsen träffar även den som är så påverkad av alkohol eller annat medel att det inte kan antas att han eller hon kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Regleringen omfattar personer som utför uppgifter ombord på ett luftfartyg, såsom flygbesättningen och kabinpersonalen. Genom hänvisningen till 6 kap. 20 § luftfartslagen omfattas även personalkategorier som utför uppgifter utanför ett luftfartyg. Det är flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker. Regleringen gäller även annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten under förutsättning att regeringen har meddelat föreskrifter om att de ska omfattas av bestämmelserna i 5 kap. 9 § luftfartslagen. Regeringen har i 6 kap. 21 § luftfartsförordningen (2010:770), med stöd av det nämnda bemyndigandet, föreskrivit att 5 kap. 9 § luftfartslagen även gäller för den som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning och för personal som bedriver verksamhet med flyginformationstjänst för flygplats (AFIS tjänstemän). AFIS är en förkortning av Aerodrome Flight information Service. Även dessa personer kan alltså dömas för flygfylleri.

För att kunna dömas för flygfylleri enligt nuvarande regler krävs således att uppgiften som utförs avser manövrering av ett luftfartyg, att uppgiften i övrigt utförs ombord på ett luftfartyg och att den är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller, om uppgiften utförs utanför ett luftfartyg, att personen i fråga har en viss typ av tjänst, dvs. är flygledare, flygtekniker, AFIS-personal eller en som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning. Det är alltså inte nödvändigtvis så att en person som innan en flygning påbörjas fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför planet under påverkan av t.ex. alkohol kan dömas för flygfylleri. Exempelvis torde inte en berusad pilot som i tjänsten fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför planet, exempelvis beräkning av bränsleåtgång för flygningen, omfattas av straffansvaret om han eller hon inte varit ombord på luftfartyget. Rättsläget är dock osäkert och det finns därför behov av förtydliganden och i viss mån nykriminalisering för att trygga en säker luftfart.

Personal utanför luftfartyget som bör kunna dömas för flygfylleri

Alla som i utövande av sin tjänst utför uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten som har samband med en flygning bör alltså kunna dömas för flygfylleri om de utfört uppgiften under påverkan av alkohol eller något annat medel. Detta gäller oavsett om det är kapten, styrman eller annan individ som särskilt anställts för att utföra uppgiften. Det innebär att straffansvaret utökas vilket är nödvändigt utifrån de risker som är förknippade med luftfart. Det är dock inte möjligt, eller lämpligt, att i detalj ange vilka tjänster det är som kommer att omfattas av straffansvaret. Liknande tjänster kan innehålla olika tjänstebeskrivningar och ansvarsområden beroende på t.ex. flygplatsens storlek, antalet anställda och trafiken på flygplatsen. Det avgörande bör vara att uppgiften har väsentlig betydelse för flygsäkerheten.

Genom att ange att uppgiften ska ha väsentlig betydelse för flygsäkerheten minskas också antalet personer som kan komma i fråga för ansvar. För att inte träffa samtliga aktörer som utför sådana uppgifter på en flygplats bör det även anges att straffansvaret endast gäller om uppgiften har ett samband med en viss flygning. *Hovrätten för Västra Sverige* pekar på att det kan uppstå vissa gränsdragningssvårigheter i rättstillämpningen i fråga om flygfylleri och efterfrågar ytterligare ledning, inte minst avseende det krav på ett direkt samband med en i närtid kommande flygning som anges i författningskommentaren. Kravet på samband i tid innebär exempelvis att åtgärden i normalfallet inte ska kontrolleras eller göras om av någon annan före en specifik flygning. Då har åtgärden inte den betydelse för flygsäkerheten som bör krävas. Ageranden som kan anses ha ett samband med en specifik flygning är exempelvis beräkning och surning av lasten för flygningen, beräkning av bränsleförbrukning för flygningen, avisning och säkerhetskontroll av det specifika luftfartyget före flygningen. Den markpersonal som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning enligt den nuvarande regleringen i 6 kap. 21 § luftfartsförordningen bör alltså omfattas. Bedömningen av vilka tjänster och uppgifter som ska anses ha det efterfrågade sambandet och vara av väsentlig betydelse för flygsäkerheten måste dock prövas av domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av den aktuella situationen. *Förvaltnings-*

rätten i Linköping efterfrågar ett förtydligande av hur lagstiftaren ser på yrkeskategorier som på olika sätt har ansvar för säkerhetskontroll av passagerare och bagage samt flyggods. Avsikten är inte att de nämnda yrkeskategorierna ska omfattas. Det är i normalfallet uppgifter som utförs inom ramen för luftfartsskyddet. Med luftfartsskydd avses åtgärder som syftar till att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Det ansvar som den nämnda yrkesutövningen för med sig hanteras i andra regelverk, exempelvis Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

Det bör framgå direkt av lagen att flygledare, flygtekniker och personal som tillhandahåller flyginformationstjänster i okontrollerat luftrum kan dömas för flygfylleri

Flygledare, flygtekniker och AFIS-personal utför uppgifter utanför luftfartyget och kan enligt nuvarande regler dömas till ansvar för flygfylleri. Regleringen finns i luftfartslagen och luftfartsförordningen och är svårtillgänglig genom att den finns i olika författningar som bestämmelserna hänvisar till. Hänvisningarna bör tas bort och regleringen beträffande dessa personalkategorier bör i sin helhet finnas på lagnivå, i ett och samma lagrum.

AFIS-personal tillhandahåller flyginformationstjänst i okontrollerat luftrum vid en flygplats. *Transportstyrelsen* anser att även personal som tillhandahåller flyginformationstjänst i okontrollerat luftrum utanför en flygplats, s.k. FIS-personal (Flight Information Service), ska omfattas av straffbestämmelsen för flygfylleri. FIS-personal är tänkt att användas av Luftfartsverket i framtiden, för att lämna flyginformation och upplysningar i okontrollerat luftrum utanför en flygplats. I dag utförs den uppgiften av flygledare. Regeringen delar Transportstyrelsens bedömning. Oavsett om det är i luftrummet vid en okontrollerad flygplats eller i okontrollerad luft utanför en flygplats som flyginformationstjänst tillhandahålls så är uppgiften av sådan betydelse för en säker luftfart att ansvar för flygfylleri ska kunna utkrävas om uppgiften utförs under berusning, oberoende av i vilken del av luftrummet som informationen lämnas.

Flygledare, FIS- och AFIS-personal ansvarar under sin tjänstgöring för ett bestämt luftrum och för att den information som behövs levereras till brukare av detta luftrum samt att informationen som levereras är tillförlitlig och korrekt så att välgrundade beslut kan tas. Flygledare har också ett ansvar för att dirigera trafiken inom det aktuella luftrummet. Flygtekniker utför arbete och underhåll på luftfartyg och påverkar därigenom direkt luftfartygens skick, struktur och säkerhet. AFIS-personal anses utföra en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten, eftersom bemyndigandet för regeringen endast avser föreskrifter för markpersonal som har sådana uppgifter (jfr 6 kap. 20 § luftfartslagen). Att flygledare eller flygtekniker också utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten följer också av nuvarande reglering. Detta bör inte ändras. Någon särskild

bedömning i fråga om arbetsuppgiftens betydelse för flygsäkerheten behöver därför inte göras för att ansvar för flygfylleri ska kunna utkrävas.

Observatörer som utför uppgifter vid flygningar med obemannade luftfartyg bör också kunna dömas för flygfylleri

Det framgår inte tydligt av den nuvarande straffbestämmelsen för flygfylleri att den som framför ett obemannat luftfartyg kan dömas för brottet. Genom formuleringen ”manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten” verkar endast personal ombord på luftfartyget, som flygbesättning och kabinpersonal, omfattas av straffansvaret.

I förarbetena till lagen finns även uttalanden som tyder på att detta är avsikten (se prop. 2009/2010:95 s. 270 och 369). Valet av ordet manövrerar tyder dock tvärtom på att även den som framför ett obemannat luftfartyg ska kunna dömas för flygfylleri. I lagkommentaren till bestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik (13 kap. 1 § luftfartslagen) uttalas nämligen särskilt att ordet manövrerar valdes för att straffansvaret för vårdslöshet i flygtrafik säkert skulle täcka även den situationen när ett obemannat luftfartyg manövreras från en punkt på marken eller från ett annat luftfartyg. Ordet manövrerar omfattar alltså även framförande av obemannade luftfartyg. De som agerar som fjärrpiloter vid flygningar med obemannade luftfartyg kan därför dömas för flygfylleri. Lagbestämmelsen bör dock ändras så att det tydligt framgår.

Vid flygningar med obemannade luftfartyg kan även observatörer av det obemannade luftfartyget och lufrumsobservatörer användas. Dessa observatörer bistår i vissa situationer fjärrpiloten och tar till viss del över fjärrpilotens ansvar. Observatören utför en uppgift som är väsentlig för flygningen genom att observatören visuellt observerar det obemannade luftfartyget och det omkringliggande lufrummet och hjälper fjärrpiloten att utföra flygningen säkert. En observatör kan behöva användas för att flygningen ska få genomföras. Trots att observatörer garanterar säkerheten vid flygning med det obemannade luftfartyget omfattas inte dessa personer av gällande bestämmelser då de varken manövrerar luftfartyget, befinner sig ombord på detta eller kan anses innefattas i några av de andra kategorierna av personer som kan dömas till ansvar. En observatör kan i dag därför inte dömas för flygfylleri.

Antalet obemannade luftfartyg i samhället ökar ständigt liksom deras användningsområden. Det finns obemannade luftfartyg i alla storlekar och de utför vitt skiftande uppgifter där en del obemannade luftfartyg eller flygningar kräver särskilda tillstånd på grund av de risker som är förknippade med det obemannade luftfartyget eller flygningen. Obemannade luftfartyg kan även starta och landa samt flyga i städer och områden som bemannade luftfartyg inte kan. De delar lufrum med den bemannade luftarten men befinner sig närmare och tätare in på befolkningen än vad ett bemannat luftfartyg gör.

Med hänsyn till de risker som kan uppstå vid flygning med obemannade luftfartyg är det rimligt att påverkan av alkohol eller andra medel får anses utgöra en sådan fara för både flygsäkerheten och för tredje man att det ska kunna medföra straffansvar även för en observatör som utför sina uppgifter påverkad.

8 Sanktionsbestämmelser och EU-rätt

8.1 Sanktionskrav i EU-förordningar

Det stora antalet EU-förordningar inom det civila luftfartsområdet är, precis som alla EU-förordningar, fullt ut bindande för Sverige som medlemsstat i EU och bestämmelserna i förordningarna är direkt tillämpliga. EU-förordningar ska därför tillämpas av domstolar och myndigheter i medlemsstaterna som gällande rätt och kan åberopas av enskilda. Som medlemsstat är Sverige skyldigt att ha nationella bestämmelser som gör att EU-förordningarna kan tillämpas och att de får ett effektivt genomslag. Det rör sig bland annat om bestämmelser om ansvarig och behörig myndighet och om tillsyn. Som medlemsstat ska Sverige också vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att de skyldigheter som följer av fördragen eller unionens olika rättsakter fullgörs, vilket följer av lojalitetsförpliktelsen i artikel 4.3. i EU-fördraget.

En del i att tillse att bestämmelserna i de olika EU-förordningarna får effektivt genomslag är att det finns olika sanktioner vid överträdelse. Det kan vara sanktioner genom straff, förelägganden vid vite eller administrativa åtgärder i form av tillsyn och återkallelse av tillstånd. EU ställer således krav på att medlemsstaterna ska skapa regelverk i sina respektive nationella lagstiftningar för att unionens bestämmelser ska efterlevas. Något EU-gemensamt straffrättsligt system finns inte utan det åligger medlemsstaterna att anta sanktionsbestämmelser inom ramen för sina nationella system.

Kravet på sanktioner kan ställas i en grundförordning och gälla även för EU-förordningar som beslutats med stöd av grundförordningen i syfte att komplettera den. Som exempel kan nämnas förordning (EU) 2018/1139 där det framgår att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i förordningen och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits med stöd av förordningen, och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. De förordningar som inte har liknande skrivningar eller som inte omfattas av en grundförordnings krav på sanktioner innehåller ofta andra bestämmelser som ändå anger att medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att säkerställa att bestämmelserna ska efterlevas.

Av rättspraxis framgår även att medlemsstaterna enligt lojalitetsprincipen ska se till att överträdelser av unionsrätten beivras på ett sätt som motsvarar vad som gäller för sådana överträdelser av nationell rätt som är av liknande art och svårighetsgrad. Sanktionerna ska enligt EU-domstolens fasta praxis under alla förhållanden vara effektiva, stå i rimlig proportion till överträdelsen och vara avskräckande.

8.2 EU-förordningarnas förhållande till och påverkan på de nationella sanktionsbestämmelserna

När luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770) trädde i kraft fanns det flera EU-förordningar som tillämpades i Sverige inom den civila luftfarten. Flera av dessa var dock av ramkaraktär och innehöll inte detaljerade bestämmelser för den civila luftfarten. En stor del av de regler som brukarna hade att tillämpa avseende t.ex. krav på luftfartyget, luftfartygets skötsel och utrustning, certifikat och trafikregler fanns i svenska föreskrifter, i luftfartslagen, luftfartsförordningen och i myndighetsföreskrifter. I dag är det dock så att den stora massan av detaljerade bestämmelser för den civila luftfarten finns i ett antal olika EU-förordningar.

I takt med att övergången skett från nationella bestämmelser till EU-förordningar har det uppstått brister i de nationella straffbestämmelserna. Utformningen av straffbestämmelserna är i dag i huvudsak sådan att för att kunna dömas till ansvar ska man ha gjort sig skyldig till överträdelse av en viss paragraf i luftfartslagen, eller i luftfartsförordningen eller av föreskrifter som är meddelade med stöd av en viss paragraf. Det är i de flesta fallen alltså inte det brottsliga agerandet som är beskrivet i straffbestämmelserna. Detta får till följd att det i stor utsträckning numera saknas straffsanktioner för överträdelser av de materiella bestämmelser som rör EU-luftfarten och som inte längre finns i nationella föreskrifter, utan i stället finns i EU-förordningar. För att ageranden som tidigare varit straffbara men som nu saknar sanktioner, på grund av den förflyttning av materiella bestämmelser som skett, framöver återigen ska omfattas av en straffsanktion behöver flera straffbestämmelser ändras.

De EU-förordningar som innehåller bestämmelser som omfattas av de svenska straffbestämmelserna och som därmed behöver beaktas i arbetet är

- kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008,
- kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer,
- 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,
- kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008,
- kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008,

- kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter,
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG,
- kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011,
- kommissionens förordning (EU) 2018/395 av den 13 mars 2018 om detaljerade regler för ballongverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008,
- 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,
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 av den 14 december 2018 om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139, och
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg.

Utöver dessa EU-förordningar finns det ytterligare cirka 40 EU-förordningar som innehåller bestämmelser som i dag inte har någon motsvarande straffsanktionerad nationell bestämmelse men som är sådana att det bör finnas andra former av sanktioner, till exempel en möjlighet att utfärda förelägganden och att förena dessa förelägganden med vite, för att Sverige ska leva upp till de förpliktelser som finns gentemot EU. Samtliga EU-förordningar som det behöver finnas sanktioner för, antingen straffsanktioner eller andra sanktioner, anges i dag i behörighetsförordningen.

Sanktionsbestämmelserna och obemannade luftfartyg

Den 31 december 2020 började förordning (EU) 2019/947 att tillämpas inom EU. I och med förordningens ikraftträdande skapades gemensamma bestämmelser för obemannade luftfartygssystem. Tidigare har obemannade luftfartygssystem reglerats nationellt och i Sverige har Transportstyrelsen sedan 2009 haft särskilda föreskrifter för dessa. Införandet av särskilda regler inom EU för obemannade luftfartygssystem innebär dess-

utom att dessa inte längre är bilaga I-luftfartyg, som är undantagna från att tillämpa EU-bestämmelserna inom luftfarten. Alla de bestämmelser som finns för övrig luftfart ska dock inte tillämpas för obemannade luftfartygssystem och det är även skillnader i vad som gäller för de olika kategorierna av obemannade luftfartyg. Därtill kommer det även fortsättningsvis att finnas bestämmelser för obemannade luftfartygssystem i nationella föreskrifter. Dels så regleras lufterummet nationellt, dels lämnas vissa frågor enligt förordning (EU) 2019/947 till medlemsstaten att bestämma. Det är dessutom så att förordningen som huvudregel inte ska tillämpas för statsluftfart, vilket innebär att det nationellt kommer behöva skapas särskilda regler för de obemannade luftfartygssystem som anses omfattas av begreppet statsluftfart.

För att utröna om några åtgärder behöver vidtas i luftfartslagens straffbestämmelser har en genomgång av de nya EU-bestämmelserna för obemannade luftfartygssystem gjorts. De har jämförts med de befintliga svenska föreskrifterna för att reda ut vilka bestämmelser i förordning (EU) 2019/947 som motsvarar svenska bestämmelser eller bestämmelser i andra EU-förordningar för den civila luftfarten. Syftet med genomgången har varit att tillse att de svenska straffbestämmelserna omfattar alla typer av luftfartyg, även obemannade luftfartygssystem, där det finns ett behov av detta. Genomgången har även syftat till att säkerställa att de straffbestämmelser som finns och som skapas går att tillämpa oavsett om det obemannade luftfartygssystemet lyder under nationella bestämmelser eller EU-bestämmelser. Slutsatsen är att flertalet straffbestämmelser redan i dag går att tillämpa i situationer med obemannade luftfartygssystem. Antingen för att det redan vid luftfartslagens tillkomst medvetet valdes uttryck som omfattade obemannade luftfartyg, för att straffbestämmelserna innehåller brottsbeskrivningar som sanktionerar överträdelser av bestämmelser som motsvarar de bestämmelser som skapats för obemannade luftfartyg eller för att straffbestämmelserna är skrivna så att de genom sin lydelse redan omfattar obemannade luftfartyg, trots att inga tydliga överväganden kring formuleringarna gått att härleda.

Det finns i dag dock flera straffbestämmelser som inte kan eller kommer att kunna tillämpas på obemannade luftfartygssystem. Det beror delvis på att det i och med förordning (EU) 2019/947 förts in nya begrepp, helt nya bestämmelser, nya tillsynsobjekt och nya tillstånd. Men det beror även på det obemannade luftfartygets särart och hur det används i förhållande till andra luftfartyg. I och med att obemannade luftfartyg i framtiden kommer att utgöra ett större inslag inom luftfarten behöver ställning därför tas till om nuvarande straffbestämmelser behöver anpassas till dessa nya förhållanden och de situationer som uppstår. Eftersom det även kommer att behöva ske en anpassning av de nationella föreskrifterna i förhållande till EU:s bestämmelser om obemannade luftfartygssystem kommer även straffbestämmelserna att behöva ändras så att de går att tillämpa i de situationer när nationella föreskrifter gäller för obemannade luftfartyg. En särskild fråga är även om de nya bestämmelser som införs och de skyldigheter som uppstår när obemannade luftfartyg ska integreras i lufterummet ska sanktioneras genom införande av nya straffbestämmelser som endast riktar sig emot drönarkollektivet.

De straffbestämmelser i luftfartslagen som redan i dag är direkt tillämpliga på obemannade luftfartygssystem och där inga ändringar behöver ske

kommer inte att beröras ytterligare. I de situationer särskild hänsyn behöver tas till obemannade luftfartygssystem, oavsett om det beror på det obemannade luftfartygets egenheter, på svenska bestämmelser eller på bestämmelser i EU-rätt kommer detta särskilt att kommenteras i samband med hanteringen av den specifika befintliga bestämmelsen. I några fall saknas det i dag liknande eller motsvarande bestämmelser för den bemannade luftfarten. Det kan till exempel röra sig om en helt ny företeelse, ett nytt koncept som behöver regleras eller brottsliga gärningar som inte tidigare reglerats i luftfartslagen.

8.3 Val av lagstiftningsteknik

För de straffbestämmelser som i dag endast omfattar överträdelser av nationella bestämmelser och som ändras för att de även ska omfatta överträdelser av bestämmelser inom EU-rätten innebär ändringen i praktiken att det straffbara området utvidgas till att träffa fler beteenden och individer än som var fallet innan ändringen. Detta beror dock endast på att Sverige ska leva upp till sina åtaganden gentemot EU och tillse att de bestämmelser inom EU-rätten som ska vara kriminaliserade på nationell nivå är det. Utgångspunkten för vad som ska vara straffsanktionerat har varit de överväganden som gjordes vid luftfartslagens tillkomst. De beteenden som tidigare varit straffsanktionerade ska alltså alltså vara det även där det skett en materiell förflyttning av bestämmelser till EU-rätt. Motsvarande gäller inom de områden där obemannade luftfartygssystem introducerats inom luftfarten. De "nya" ågeranden som framöver även kommer att träffas av straffbestämmelserna borde alltså egentligen redan ha omfattats. Detta innebär att det i dessa fall egentligen inte rör sig om ett utvidgande av det straffbara området.

De bestämmelser som behöver åtgärdas har det gemensamt att de antingen i delar eller i sin helhet baserar den kriminaliserade gärningen på brott mot en specifik bestämmelse i lagen. För att tillse att de ågeranden och bestämmelser som vid luftfartslagens tillkomst var tänkta att omfattas av kriminalisering faktiskt gör det, bör det i första hand, när det är möjligt, skapas en komplett brottsbeskrivning som beskriver den brottsliga gärningen. Brottsbeskrivningarna kommer då endast att innehålla det brottsliga ågerandet och inte de krav som ligger till grund för kriminaliseringen.

Även om en fullständig brottsbeskrivning som innehåller alla rekvisit för den brottsliga gärningen i första hand bör användas är det inte alltid möjligt. Inom specialstraffrätten, och särskilt den som regleras av ett stort antal EU-förordningar, går det inte alltid att ange den straffbara gärningen direkt i bestämmelsen. En viss typ av otillåtet ågerande kan behöva träffa en större krets av individer och därigenom innehålla många olika varianter av ett ågerande. En uttömmande brottsbeskrivning riskerar då att antingen bli alltför snäv, och inte omfatta alla de ågeranden som avses, eller bli alltför vid och otydlig, och därigenom omfatta mer än vad som avses. I båda fallen leder dock detta till att den aktuella bestämmelsen inte blir tillämpbar så som avsetts.

I de fall brottsbeskrivningen inte går att ange bör i stället blankettstraffbud användas. Blankettstraffbud kan något förenklat sägas vara en straff-

bestämmelse som inte beskriver den straffbara gärningen, vilken i stället framgår av andra bestämmelser på samma eller lägre nivå i normhierarkin. Blankettstraffbud kan även fyllas ut av föreskrifter i EU-förordningar. I luftfartslagen används i dag i stor utsträckning blankettstraffbud. Att fylla ut blankettstraffbud med föreskrifter i EU-förordningar är tillåtet eftersom normgivningskompetensen inte delegerats utan riksdagen har här lämnat över normgivningskompetensen till EU och EU-förordningarna blir i dessa sammanhang att likställa med lag. I dessa situationer kan det också vara tillåtet att ha fängelse i straffskalan, se NJA 2007 s. 227.

I de situationer det inte är möjligt att skapa en komplett brottsbeskrivning kommer alltså nuvarande systematik att behållas, och användas för de nya bestämmelser som skapas, men med ändrade eller utökade hänvisningar till gällande bestämmelser eller med de tillägg av rekvisit och begränsande ramar som behövs.

Det kommer oavsett vilken teknik som används att vara i de bakomliggande handlingsreglerna, här främst olika EU-förordningar, som kunskap behöver sökas för att kunna avgöra vilken regel man överträder.

Frågan uppstår då om det ska krävas subjektiv täckning i förhållande till existensen av och innehållet i de bakomliggande handlingsnormerna eller om det räcker med subjektiv täckning i förhållande till de omständigheter som utgör överträdelsen (dvs. egentligen det som framgår av straffbestämmelsen). Huvudregeln i svensk rätt är att bristande uppsåt eller oaktsamhet rörande straffbudets innehåll inte fritar från ansvar. En förutsättning för att så ska vara fallet är dock att de rekvisit som utgör straffbestämmelsen (blankettstraffbudet och förhållningsregeln eller utfyllnadsnormen) är tillräckligt preciserade och tydliga så att erforderlig förutsebarhet finns.

Det ska här inte krävas kunskap om den bakomliggande bestämmelsen, och därigenom varken att individen har uppsåt eller är oaktsam till att denne bryter mot den bestämmelsen, för att kunna dömas till ansvar. Det ska vara fullt tillräckligt att man är medveten om sitt eget agerande i förhållande till den straffbestämmelse som är aktuell, dvs. det ska endast krävas uppsåt eller oaktsamhet i förhållande till den brottsliga gärningen i sig. Genom att det tydligt framgår av straffbestämmelsen vad som är det felaktiga beteendet, t.ex. att framföra ett luftfartyg utan föreskrivet flygcertifikat, innebär detta att den som ska flyga görs medveten om att straff kan dömas ut om detta sker utan tillstånd. Det ges även då en möjlighet att själv, eller genom kontakter med den ansvariga myndigheten, ta reda på vilka krav som ställs och var dessa krav kan hittas. Allt för att kunna undvika att överträda bestämmelserna och dömas till ansvar. Det blir då tillräckligt tydligt vad som gäller och de krav på förutsebarhet som legalitetsprincipen ställer är uppfyllda.

9 Straffbestämmelserna i luftfartslagen ska omfatta även EU-rätt

9.1 Straffbestämmelser som bör ändras för att täppa till luckorna gentemot EU-rätten

Regeringens förslag: Alla straffbestämmelserna i luftfartslagen ska gälla även när överträdelsen avser EU-bestämmelser.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Mindre ändringar och förtydliganden i förslagen har gjorts med anledning av lagtekniska synpunkter från bland andra *Transportstyrelsen*.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inga synpunkter eller tillstyrker förslagen. *Sveriges advokatsamfund* är i huvudsak positivt till de föreslagna lagändringarna men anser att ingen materiell analys görs om huruvida det faktiskt finns en straffrättslig lucka mellan svensk rätt och EU-rätt och att det därmed saknas även en analys i materiellt hänseende om de föreslagna ändringarna är nödvändiga och effektiva. Som exempel ifrågasätter Advokatsamfundet hur man kan bygga eller driftsätta en flygplats på ett sätt som i och för sig är tillåtet enligt svensk rätt, men samtidigt utgör en överträdelse av förordning (EU) nr 139/2014. Advokatsamfundet anser även att det bör övervägas att dela upp 13 kap. 4 § så att olika lagstiftningstekniker undviks i samma paragraf.

Skälen för regeringens förslag

Överträdelser av bestämmelser inom EU-rätten bör bestraffas på samma sätt som överträdelser av motsvarande nationella regler

I detta avsnitt behandlas de förslag i 13 kap. 4 § luftfartslagen som innebär en uppdatering av de svenska straffbestämmelserna i förhållande till EU-rätten. Under varje rubrik, som motsvarar en brottslig gärning i 4 §, redovisas den lucka som uppstått i förhållande till EU-rätten, hur regleringen bör utformas för att luckan ska täppas till och vilka EU-förordningar som i nuläget måste beaktas. Grunderna för och behovet av nykriminalisering kommer nedan att kort beröras särskilt i varje avsnitt där en utvidgning av det straffbara området sker eller det är fråga om att kriminalisera ett agerande som inte varit kriminaliserat innan.

Överträdelser av bestämmelserna inom EU-rätten bör här bestraffas på samma sätt som överträdelser av motsvarande nationella regler. Sanktionen för dessa överträdelser bör därför vara böter eller fängelse. Detta innebär att de gärningar som riksdagen ansåg skulle vara kriminaliserade vid luftfartslagens tillkomst åter blir kriminaliserade även för den luftfart som regleras i EU-förordningar.

Oriktiga uppgifter vid registrering i luftfartygsregistret

Den första straffbestämmelsen i luftfartslagen (2010:500) som behöver åtgärdas i sak är bestämmelsen om att det är straffbart att lämna oriktiga uppgifter vid en ansökan eller anmälan till luftfartygsregistret, 13 kap. 4 § 4. I dag sker kriminaliseringen genom en hänvisning till de bakomlig-

gande bestämmelserna i 2 kap. luftfartslagen. Obemannade luftfartyg som har krav på att vara certifierade ska enligt förordning (EU) 2019/947 registreras i ett nationellt register. Den registreringen kommer att göras i luftfartygsregistret enligt bestämmelser i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

De obemannade luftfartyg som kommer att omfattas av ett krav på registrering är antingen så avancerade och stora eller utför sådana uppgifter att de är att likställa med ett bemannat luftfartyg vad gäller risker. Det bör därför ställas motsvarande krav på att korrekta uppgifter lämnas vid registrering av obemannade luftfartyg i luftfartygsregistret som det gör för bemannad luftfart, med motsvarande sanktionsmöjligheter när så inte sker. Genom nuvarande lydelse omfattas dock endast ansökningar och anmälningar som sker enligt 2 kap. luftfartslagen av det straffansvar som finns för den som lämnat oriktiga uppgifter. För att alla registreringar av luftfartyg i luftfartygsregistret ska omfattas behöver straffbestämmelsen ändras och hänvisningen till 2 kap. luftfartslagen tas bort.

Bristande märkning

Det är förbjudet att framföra ett luftfartyg som är registrerat i luftfartygsregistret utan korrekt märkning, 13 kap. 4 § 5 luftfartslagen. Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget till registret ska vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Bestämmelser om märkning finns i luftfartslagen (2 kap. 13 §). Straffbestämmelsen hänvisar i dag till den bestämmelsen och anslutande föreskrifter. Det kan därför bara utkrävas ansvar för överträdelse av nationella bestämmelser om märkning.

Genom förordning (EU) 2019/947 har det införts regler om hur obemannade luftfartyg ska vara märkta. För obemannade luftfartyg i den certifierade kategorin, som utför mer avancerade flygningar, finns det krav på märkning som motsvarar de som finns för bemannad luftfart. Märkningen av dessa ska utföras enligt samma bestämmelser i annex 7 till Chicago-konventionen som för bemannade luftfartyg.

Märkningen av obemannade luftfartyg är, precis som för vanlig luftfart, till för att kunna identifiera luftfartyget. Det kan t.ex. vara vid överträdelse av bestämmelser eller olika incidenter, så som tillbud eller olyckor.

I sin nuvarande utformning omfattas inte bestämmelserna om krav på märkning i förordning (EU) 2019/947 av det straffansvar som finns i luftfartslagen. Straffbestämmelsen behöver därför ändras. Bakomliggande svenska bestämmelsers utformning omfattar dock mer än endast ett krav på märkning. Det är därför inte möjligt att genom en fullständig brottsbeskrivning täcka alla de situationer som är kriminaliserade genom nuvarande bestämmelser samtidigt som EU-förordningens bestämmelser omfattas. Det är inte heller möjligt att bara ta bort hänvisningen till bestämmelsen i luftfartslagen eller regeringens föreskrifter eftersom det skulle innebära att även andra bestämmelser, t.ex. Transportstyrelsens föreskrifter, skulle komma att omfattas av straffbestämmelsen. För att undvika en för snäv och otydlig brottsbeskrivning eller en utvidgning av det straffbara området är det därför lämpligast att ha kvar det befintliga blankettstraffbudet och tillföra förordning (EU) 2019/947 till bestämmelsen.

I nuläget är det endast en bestämmelse i förordning (EU) 2019/947 som reglerar märkning av obemannade luftfartyg. Förordning (EU) 2019/947 trädde i kraft under 2019 och började tillämpas vid årsskiftet 2020/2021. Utvecklingen av lagstiftningen för obemannade luftfartyg pågår dock fort-löpande i takt med den snabba utvecklingen av såväl de obemannade luftfartygen som deras kapacitet och plats i luftrummet. Förordning (EU) 2019/947 har redan uppdaterats i sak två gånger och det pågår regelprojekt för närvarande som troligen kommer att leda till att förordningen ändras. Det är med tanke på den snabba utvecklingen inom området inte otänkbart att det även kan tillkomma fler krav på märkning och registrering än de som finns i dag. Det befintliga kravet kan även komma att utvecklas och eventuellt få ändrad lydelse eller placering.

Det är därför inte lämpligt att införa bestämmelser som pekar på den specifika artikeln i förordningen. Det skulle kunna leda till att straffbestämmelsen relativt snabbt blir inaktuell och att det behöver göras ytterligare ändringar i luftfartslagen under de kommande åren. Den lämpligaste lösningen är därför att i straffbestämmelsen endast hänvisa till förordning (EU) 2019/947. För att säkerställa att ändringar i EU-förordningen får genomslag vid tillämpningen av straffbestämmelserna bör hänvisningen vara dynamisk. Genom en öppen och dynamisk hänvisning till förordningen som kombineras med en begränsande ram säkerställs att samtliga vid varje tillfälle gällande krav på märkning vid framförande av ett obemannat luftfartyg omfattas.

Genom att det framgår av straffbestämmelsen att det krävs att luftfartyget framförs utan att vara korrekt märkt enligt förordning (EU) 2019/947 och att det krävs att luftfartyget är registrerat i luftfartygsregistret skapas en ram som begränsar det straffbara området till endast de situationer då certifierade registrerade luftfartyg framförs utan korrekt märkning.

Luft- och miljövårdighet

I dag är det straffbart att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt, 13 kap. 4 § 6 luftfartslagen. Även här finns det bestämmelser om luftvärdighet och miljövårdighet i EU-rätten, nämligen i förordning (EU) nr 748/2012 och förordning (EU) nr 1321/2014. De förordningarna omfattas inte av det straffansvar som finns i den nuvarande utformningen av straffbestämmelsen. Den nuvarande bestämmelsen innehåller en komplett brottsbeskrivning och en hänvisning till en specifik bestämmelse i luftfartslagen. Denna hänvisning tillför inget i sak och bör därför strykas så att det som sanktioneras är att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt, utan en begränsning till vissa bestämmelser.

Straffbestämmelsen kommer efter ändringen även att träffa de obemannade luftfartyg som tillhör den certifierade kategorin. Dessa obemannade luftfartyg anses, av EU, utgöra en sådan risk att de behöver tillämpa vissa bestämmelser som gäller för bemannad luftfart, bl.a. bestämmelser om luftvärdighet i förordning (EU) nr 1321/2014. Med hänsyn till de krav på flygsäkerhet som ställs på de certifierade obemannade luftfartygen och de potentiella effekter en överträdelse av bestämmelserna kan få för övrig luftfart, tredje man, egendom och miljö bör de behandlas likadant som den bemannade luftfarten och det bör därför även vara straffbart att framföra

ett certifierat obemannat luftfartyg utan att det är luftvärdigt, när så krävs enligt EU-rätten.

Krav på innehav av certifikat

Det är i dag straffbart att bryta mot vissa bestämmelser om innehav av behörighetshandlingar i luftfartslagen eller föreskrifter som regeringen meddelat med stöd av bestämmelserna, 13 kap. 4 § 8 luftfartslagen. Det som avses med de aktuella bestämmelserna är att den som framför ett luftfartyg ska inneha ett certifikat för att få framföra ett luftfartyg och att det certifikatet ska vara giltigt för det luftfartyg som framförs. Dessutom finns bestämmelser om hur flygning ensam under utbildning får ske, att den som utbildar ska ha gällande certifikat för det luftfartyg utbildningen rör och att regeringen får meddela föreskrifter om det som framgår av dessa paragrafer (4 kap. 1–5 §§ luftfartslagen).

Det finns på området även fem olika EU-förordningar som hanterar frågor om framförande av luftfartyg, certifikat och utbildning. Dessa är förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) 2018/395, förordning (EU) 2018/1139, förordning (EU) 2018/1976 och förordning (EU) 2019/947.

I sin nuvarande utformning omfattar straffbestämmelsen inte överträdelser av någon av de angivna EU-förordningarna. För att även EU-rätten ska omfattas av straffansvaret behöver alltså bestämmelsen ändras.

Att föra in hänvisningar till EU-förordningarna i paragrafen, på samma sätt som hänvisning i dag sker till bestämmelser i luftfartslagen, är inte en lämplig lösning, vare sig det rör hänvisning till individuella artiklar eller förordningarna i dess helhet. Det är fråga om många EU-förordningar och olika regler i dem vilket skulle göra bestämmelsen svåräst och svår att tillämpa. Den skulle även riskera att bli inaktuell väldigt fort med hänsyn till den utveckling som sker löpande inom luftfartsområdet. Ändringar i lagen skulle troligen behöva genomföras kontinuerligt.

Bestämmelsen bör därför utformas så att det framgår vilka slags gärningar som är straffbelagda, dvs. en tydlig brottsbeskrivning bör införas och hänvisningen till bestämmelserna i fjärde kapitlet luftfartslagen bör tas bort. Med en sådan lösning kommer straffbestämmelsen att omfatta överträdelser av alla handlingsregler som bör vara straffbelagda, både svenska bestämmelser och bestämmelser i EU-förordningar. Delar av det tidigare blankettstraffbudet behöver dock vara kvar genom en hänvisning till föreskrifter meddelade av regeringen med stöd av 4 kap. 1–5 §§ luftfartslagen eftersom straffsanktionerade bestämmelser, för nationell luftfart, bilaga I-luftfartyg och annan luftfart för statsändamål, även finns i luftfartsförordningen (2010:770).

Genom förordning (EU) 2019/947 har nya former av tillstånd införts som inte benämns certifikat, t.ex. kompetensbevis, men som i betydelse motsvarar certifikat och som ska innehas och medföras för att få framföra ett obemannat luftfartyg. Den obemannade luftfarten delar samma luftrum som den bemannade luftfarten och krav på kompetens och giltiga tillstånd är lika viktiga för denna typ av luftfart. Den aktuella straffbestämmelsen bör därför utökas så att den även omfattar dessa tillstånd. Det kommer sannolikt även under de närmaste åren att tillkomma fler varianter av tillstånd som betecknas som något annat än certifikat och kompetensbevis. Det är inte heller uteslutet att de tillstånd som finns i dag byter beteckning.

Det bör framöver även vara straffbart att utan tillstånd framföra luftfartyg som kräver tillstånd, oavsett vilken beteckning dessa tillstånd har. Straffbestämmelsen behöver därför utformas så att den omfattar befintliga tillstånd utan att utesluta kommande varianter. I 8 kap 14 § luftfartsförordningen används formuleringen ”certifikat eller motsvarande handling” vid beskrivande av vilka handlingar som ska medtas ombord på ett luftfartyg. Det är även den formuleringen som används i den straffbestämmelse som sanktionerar bristande uppfyllelse av kravet. Genom att även i lagen införa formuleringen ”motsvarande handling” kommer även andra tillstånd och behörighetsbevis än de som är benämnda som certifikat att omfattas av straffbestämmelsen.

Befälhavarens skyldigheter

En befälhavare på ett luftfartyg har ett ansvar att göra allt vad han eller hon kan för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods och ta hand om luftfartygshandlingarna om luftfartyget överges, 5 kap. 7 § luftfartslagen. Bestämmelsen är straffsanktionerad så att den befälhavare som inte gör vad som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods på ett luftfartyg som råkat i nöd kan dömas till ansvar, 13 kap. 4 § 11 luftfartslagen. Bestämmelser om befälhavaren och befälhavarens ansvar finns i dag för majoriteten av alla luftfartyg i EU-rätten, i förordning (EU) nr 965/2012. Genom hänvisningen till luftfartslagen omfattar inte straffbestämmelsen överträdelse av EU-förordningens bestämmelser om befälhavarens ansvar. Den aktuella hänvisningen i straffbestämmelsen till 5 kap. 7 § luftfartslagen tillför inget i sak till straffbestämmelsen. Det enda den gör är att undanta andra regelverk som innehåller motsvarande bestämmelser från det straffbara området.

Straffansvaret för befälhavare bör omfatta alla de befälhavare som ansvarar för ett luftfartyg, ombordvarande och gods, och inte endast de som flyger enligt svenska regler. Genom att i straffbestämmelsen ta bort hänvisningen till 5 kap. 7 § luftfartslagen skapas en fullständig brottsbeskrivning som omfattar alla personer och ageranden oavsett enligt vilka bestämmelser en flygning sker.

Byggnation och användning av en flygplats

Det är straffbart att inrätta eller bygga om en flygplats utan föreskrivet tillstånd eller ta i bruk en flygplats innan den har godkänts och meddelats drifttillstånd, 13 kap. 4 § 12 luftfartslagen. Bestämmelsen innehåller även en hänvisning till de bakomliggande bestämmelserna i luftfartslagen (6 kap. 5 och 8 §§).

Det finns även bestämmelser om krav på flygplatser i förordning (EU) nr 139/2014 och i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139, bl.a. i fråga om konstruktion, drift och certifiering. På grund av den svenska straffbestämmelsens utformning omfattas inte EU-regleringen av det straffbara området. Hänvisningen till specifika bestämmelser i luftfartslagen bör därför utgå. Genom att ta bort hänvisningen skapas en fullständig brottsbeskrivning som omfattar samtliga flygplatser och ageranden som bör träffas av bestämmelsen. Krav på olika tillstånd för att bygga och bygga om något finns dock även i andra regelverk. För att straffbestämmelsen inte ska omfatta bestämmelser inom andra områden än just

luftfarten behöver tillämpningsområdet därför begränsas till att endast avse överträdelse av regler om inrättande och byggnation enligt bestämmelser om civil luftfart. *Sveriges Advokatsamfund* ifrågasätter hur man kan bygga eller driftsätta en flygplats på ett sätt som i och för sig är tillåtet enligt svensk rätt, men samtidigt utgör en överträdelse av förordning (EU) nr 139/2014. Inrättande av en flygplats regleras endast i nationella bestämmelser men gällande byggnation, ombyggnation och driftsättning kompletterar de nationella bestämmelserna och EU-förordningarna varandra. Beroende på vilken typ av flygplats det är, vilken åtgärd som ska genomföras och EU-förordningarnas tillämplighet kan olika regler komma att gälla för projektet. Vissa åtgärder och vissa flygplatser träffas därför enbart av svenska bestämmelser, medan andra åtgärder och flygplatser även träffas av EU-bestämmelser. Av artikel 2 i förordning (EU) 2018/1139 anges exempelvis att den är tillämplig på konstruktion, underhåll och drift av flygplatser som är belägna inom det territorium där fördragen är tillämpliga och som är öppna för allmänt bruk, bedriver kommersiell lufttransport, och har en belagd instrumentbana på 800 meter eller mer eller enbart är avsedda för helikoptrar som använder procedurer för instrumentinflygning eller instrumentstart.

Certifikat för flygledare och flygtekniker

Det krävs ett giltigt certifikat för att få arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller som flygtekniker. Den som ändå utför sådant arbete utan gällande certifikat, när sådant är föreskrivet, kan dömas till ansvar, 13 kap. 4 § 14 luftfartslagen.

Även här är det en förutsättning enligt nuvarande bestämmelse att det rör sig om en överträdelse av den bakomliggande svenska materiella bestämmelsen. Även här finns det dock flera EU-förordningar som i huvudsak reglerar området, nämligen förordning (EU) nr 1321/2014, förordning (EU) 2015/340 och förordning (EU) 2018/1139. Dessa EU-förordningar omfattas därigenom inte av straffbestämmelsen i dag.

Den nuvarande bestämmelsen innehåller redan i dag en komplett brottsbeskrivning och hänvisningen till den specifika bestämmelsen i luftfartslagen tillför därför inget i sak utan bör utgå. Genom att ta bort hänvisningen återstår en fullständig brottsbeskrivning som omfattar alla de personer och ageranden som bör träffas av bestämmelsen.

Olika tillstånd och villkor i tillstånden för bemannad luftfart

För att få utöva luftfartsverksamhet i Sverige krävs det flera olika tillstånd, beroende på vilken verksamhet som utövas. För att få utföra lufttransporter mot betalning åt allmänheten krävs ett drifttillstånd, det krävs bruksflygtillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg såsom lyft, bogsering, inspektioner och övervakning, ett utbildningstillstånd krävs för att få bedriva flygutbildning i Sverige och det krävs trafikstillstånd för att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller för att mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Om något eller flera av dessa tillstånd saknas, kan det enligt 13 kap. 4 § 15 luftfartslagen dömas till ansvar.

De verksamheter som behöver tillstånden är ekonomiska verksamheter och verksamheter som ansetts innebära ökade risker, såsom utbildning och mer avancerad flygning.

Även här finns det flera EU-förordningar som innehåller bestämmelser för området och dessa ska, för majoriteten av de svenska luftfartygen, tillämpas före de svenska bestämmelserna. Det är sex olika EU-förordningar som innehåller regler om drifttillstånd, specialiserad flygverksamhet (vilket motsvarar bruksflyg i luftfartslagen), utbildningstillstånd eller liknande tillstånd som motsvarar något av de svenska tillstånden eller är varianter av dessa tillstånd. Det är förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) nr 965/2012, förordning (EU) nr 452/2014, förordning (EU) 2018/395, förordning (EU) 2018/1139 och förordning (EU) 2018/1976.

Inom EU-rätten har några tillståndskrav ersatts av krav på att en deklaration ska lämnas in innan den aktuella verksamheten påbörjas. Denna deklaration är till sin funktion att likställa med ett tillstånd och behövs innan en luftfartsverksamhet får inledas. Det sker dock ingen kontroll innan verksamheten inleds utan kontrollen sker senare i form av en tillsyn. Att inte ha upprättat och lämnat in en korrekt deklaration innan verksamheten inleds bör därför likställas med att utföra luftfartsverksamhet utan att ha fått ett tillstånd.

I sin nuvarande utformning omfattar straffbestämmelsen inte de tillstånd och deklarationer som krävs i EU-förordningarna. Genom att ersätta befintliga hänvisningar med en brottsbeskrivning som innehåller alla de olika gärningar som är straffbelagda förtydligas omfattningen av straffansvaret och det kommer då även att omfatta alla överträdelse av bestämmelser om tillstånd, såväl överträdelse av svenska bestämmelser som av bestämmelser i EU-förordningar. De tillstånd som vid luftfartslagens tillkomst straffsanktionerades bör även fortsättningsvis omfattas av straffbestämmelsen. För att säkerställa att även tillstånd inom EU-rätten omfattas behövs dock ett tillägg till den befintliga bestämmelsen. Det tillstånd inom EU-rätten som inte omfattas av de olika tillstånd som i dag anges i luftfartslagen är en auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet. Den nya straffbestämmelsen bör omfatta även sådan verksamhet och det bör tydligt anges.

Genom att i straffbestämmelsen endast hänvisa till att det är straffbart att utöva luftfartsverksamhet utan föreskriven deklaration, i stället för att ange de bestämmelser som detta regleras i, säkerställs även att alla deklarationer omfattas utan att bestämmelsen riskerar att bli svåröverskådlig eller att snabbt bli inaktuell.

Uttrycken ”utan föreskrivet tillstånd” och ”utan föreskriven deklaration” tydliggör att straffansvaret inte omfattar situationer då tillstånd eller deklaration inte krävs enligt lagen eller EU-förordningarna.

När en verksamhetsutövare får ett tillstånd för den bemannade luftfarten (drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd) innehåller tillståndet i de flesta fall olika villkor för tillståndet. Att bryta mot tillståndsvillkoren är i dag straffsanktionerat, 13 kap. 4 § 17 luftfartslagen. De EU-förordningar som reglerar tillstånd för verksamhet för bemannade luftfartyg innehåller även bestämmelser som ger beslutande myndighet en rätt att besluta om villkor. Dessa villkor bör också omfattas av straffbestämmelsen.

Olika tillstånd och villkor i tillstånden för obemannad luftfart

För en del av den obemannade luftfarten krävs det särskilda tillstånd som saknar motsvarighet inom den bemannade luftfarten. Det är de obemannade luftfartyg som bedöms falla inom den specifika eller certifierade kategorin och som utför flygningar som anses innebära en förhöjd risk i förhållande till flygningar i den öppna kategorin, t.ex. flygningar utom synhåll, över folksamlingar eller i framtiden med persontransport. I nuläget finns vissa bestämmelser för den specifika kategorin medan det i stort sett saknas bestämmelser för obemannade luftfartyg i den certifierade kategorin. Båda områdena är dock under utveckling. I framtiden kommer troligen obemannade luftfartyg i den certifierade kategorin, och eventuellt vissa obemannade luftfartyg i den specifika kategorin, att omfattas av bestämmelser om tillstånd och deklaration som motsvarar de som finns för bemannad luftfart.

För obemannade luftfartyg i den specifika kategorin finns kraven på tillstånd och deklaration i EU-rätten, förordning (EU) 2019/947. De särskilda tillstånden som i dagsläget finns kan inte anses motsvara de tillstånd som luftfartslagens nuvarande bestämmelser syftar på. Inte heller avser de samma typ av verksamhet. Tillstånden kan förvisso användas i ekonomisk verksamhet eller i samband med utbildningar men det är inte användningsområdet utan vilken sorts flygningar det är fråga om som styr behovet av tillstånd i dessa fall. Även här ställs krav på särskilda tillstånd på grund av att en viss verksamhet eller typ av flygning anses vara så riskfylld att vissa åtgärder måste vidtas för att minska riskerna och för att flygningen ska få utföras. Tillståndet är därigenom ett intyg på att dessa åtgärder är tillräckliga och att verksamheten och flygningen kan genomföras utan risker för omgivningen. Det finns även för obemannad luftfart i den specifika kategorin en möjlighet att i vissa situationer lämna in en deklaration innan en verksamhet inleds.

Med hänsyn till de risker som är kopplade till flygningar med obemannade luftfartyg i dessa kategorier behöver det säkerställas att de inte utförs utan de aktuella tillstånden eller deklarationerna. En del av denna kontroll kan ske genom reguljär tillsyn. Men om det inte finns några tillstånd finns det även här ett behov av avskräckande åtgärder i form av förelägganden, och när detta inte lämpar sig, straffsanktioner. Det bör därför vara straffsanktionerat att utföra flygningar med obemannade luftfartyg utan giltiga tillstånd eller deklarationer när sådana krävs. En ny bestämmelse om detta bör införas i luftfartslagen.

Med tanke på utvecklingen av lagstiftningen för obemannad luftfart som pågår i takt med den snabba teknikutveckling av obemannade luftfartygssystem och av deras kapacitet är det troligt att det i närtid kan tillkomma fler typer och varianter av tillstånd och deklarationer än de som finns i dag. Befintliga regler kan få ändrade lydelse eller ändrad placering i EU-förordningen eller tas in i kommande rättsakter. Det är därför inte möjligt eller lämpligt att införa bestämmelser med namn på de tillstånd och den deklaration som i dag krävs eller att ange i vilka bestämmelser kraven finns. Det skulle endast leda till att straffbestämmelsen relativt snabbt riskerar att bli inaktuell och att det behöver göras uppdateringar i luftfartslagen löpande under de kommande åren. Genom att ange att det rör sig om det tillstånd eller den deklaration som krävs för att få framföra ett obeman-

nat luftfartyg säkerställs att såväl nuvarande tillstånd som de som kan komma att införas i flygsäkerhetssyfte omfattas av straffbestämmelsen, oavsett om det är nationella tillstånd eller EU-tillstånd.

På samma sätt som i fråga om den bemannade luftfarten finns en möjlighet enligt EU-förordning 2019/947 att besluta om villkor för ett tillstånd som avser obemannad luftfart. Att bryta mot dessa bör också vara straffsanktionerat.

Bemanning av luftfartyg

En ägare av ett luftfartyg eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ska se till att luftfartyget är bemannat på föreskrivet sätt, annars kan denne dömas till ansvar, 13 kap. 6 § första stycket 2 luftfartslagen.

Även här görs en direkt hänvisning till en bestämmelse i luftfartslagen och även här finns det bestämmelser i EU-rätten för delar av luftfarten. I förordning (EU) nr 965/2012 finns regler om bemanning av luftfartyg och om vem som ansvarar för att ett luftfartyg är korrekt bemannat.

Enligt straffbestämmelsens nuvarande utformning omfattas inte EU-reglerna. Genom att låta hänvisningen till bestämmelsen i luftfartslagen utgå och i stället skapa en fullständig brottsbeskrivning blir bestämmelsen både tydligare och enklare att tillämpa och ett visst beteende straffsanktioneras utan begränsning till nationella regler.

9.2 En ny straffbestämmelse bör införas för överträdelser av handlingsregler som funnits i förordning och myndighetsföreskrifter men som nu finns i EU-förordningar

Regeringens förslag: Regeringen ska få meddela föreskrifter om att den ska dömas till böter som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en bestämmelse i en EU-förordning med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet som luftfartslagen kompletterar. Föreskrifterna får inte avse överträdelser av bestämmelser om myndighetsutövning.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens. I promemorians förslag finns regleringen av vilka handlingar som ska straffas med böter i lagen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inga synpunkter eller tillstyrker förslagen. *Sveriges advokatsamfund* föreslår att en förteckning upprättas såsom den är angiven i behörighetsförordningen och inkluderas i luftfartslagen, alternativt att den finns i luftfartsförordningen eller i behörighetsförordningen, men att lydelsen i 13 kap. 6 a § luftfartslagen kompletteras med en hänvisning dit. *Åklagarmyndigheten* anser att frågan om vilken grad av oaktsamhet som krävs för straffansvar bör besvaras på ett tydligare sätt i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Skälen för regeringens förslag

Handlingsregler har flyttats till EU-förordningar

I luftfartsförordningen (2010:770) finns och i Transportstyrelsens föreskrifter fanns tidigare ett stort antal bestämmelser som kompletterar eller kompletterade bestämmelserna i luftfartslagen (2010:500). Överträdelser av luftfartsförordningens regler och Transportstyrelsens föreskrifter regleras i 13 kap. luftfartsförordningen. En stor del av handlingsreglerna, som tidigare funnits i nationella regler, har beträffande EU-luftfarten flyttats till EU-förordningar. Straffbestämmelserna i luftfartsförordningen omfattar dock inte överträdelser av bestämmelser i EU-förordningar. Denna situation åtgärdas inte med de åtgärder som föreslås i avsnitt 9.1.

Överträdelser av handlingsregler i EU-förordningar bör straffas med böter

Medlemsstaterna har en skyldighet att ta fram sanktionsbestämmelser. En ny straffbestämmelse bör därför tas fram så att vissa överträdelser av handlingsregler som rör EU-luftfart straffsanktioneras. De handlingsregler som ska omfattas av straffbestämmelsen bör motsvara nationella handlingsregler i luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter. Sanktionen bör därför vara böter så att överträdelser av bestämmelserna inom EU-rätten bestraffas på samma sätt som överträdelser av motsvarande nationella regler. En sådan straffbestämmelse skulle täppa till den lucka som uppstått på grund av att EU-förordningar ersatt svenska bestämmelser på området och de gärningar som riksdagen och regeringen ansåg skulle vara kriminaliserade vid luftfartslagens och luftfartsförordningens tillkomst blir åter kriminaliserade.

Bestämmelserna i EU-förordningarna avser att skydda mycket viktiga intressen och överträdelser kan innebära stor skada. Om bestämmelserna inte efterlevs genom att kraven inte uppfylls och den föreskrivna standarden åsidosätts innebär det stora risker för luftfarten med potentiella olyckor och dödsfall som följd. Det är följaktligen viktigt att bestämmelserna följs. För att bibehålla luftfartssäkerheten inom den svenska civila luftfarten och säkerställa att regelverket följs bör därför både uppsåtliga och oaktsamma överträdelser av bestämmelser i EU-förordningarna omfattas av en ny straffbestämmelse. *Åklagarmyndigheten* efterfrågar ett förtydligande av vilken grad av oaktsamhet som krävs för straffansvar. Det ska röra sig om vad som typiskt sett avses med oaktsamhet för att ansvar ska kunna utkrävas, dvs. oaktsamhet av normalgraden.

Handlingsregler i ett stort antal olika EU-förordningar kommer att träffas av bestämmelsen och utvecklingen inom luftfarten går fort liksom regelutvecklingen. Regleringen bör därför inte finnas i lag. Regeringen bör, i enlighet med 8 kap. 3 § 1 regeringsformen, få ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att den ska dömas till böter som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot en bestämmelse i en EU-förordning med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet som denna lag kompletterar. Vilka EU-förordningar som avses framgår i dag av förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Straffstadgandet kommer att utgå från de ageranden som är straffsanktionerade i dag i 13 kap. 1 § luftfartsförordningen och avse överträdelser av regler som rör märkning av luftfartyg som inte är registrerade i luftfartygs-

registret, påverkan av alkohol eller andra medel (som inte endast rör tjänstgöring under påverkan) och arbets- och vilotider för besättningsmedlemmar. Överträdelser av regler om olika tillstånd eller deklarationer, trafikregler för luftfarten, krav på att medföra vissa handlingar ombord på ett luftfartyg eller att ha handlingar med sig vid flygning av obemannade luftfartyg och rapportering av händelser ska också kunna straffas med böter i den mån överträdelserna ska sanktioneras enligt en EU-förordning som anges i behörighetsförordningen och inte ska straffas enligt bestämmelserna som föreslås i luftfartslagen.

Vissa av EU-förordningarna som kommer att träffas av det nya straffstadgandet innehåller bestämmelser och förpliktelser för medlemsstaten eller den ansvariga myndigheten inom olika områden. Straffansvar för dessa handlingar bör undantas från regeringens föreskriftsrätt. Undantaget bör även gälla när ansvarig myndighet överlåtit uppgifter i EU-förordningar som utgör myndighetsutövning till särskilda organisationer.

9.3 Föreläggande och vite ska kunna beslutas vid överträdelser av både svensk rätt och EU-rätt

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska kunna besluta de förelägganden som behövs för att luftfartslagen, de EU-förordningar som lagen kompletterar och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna ska följas.

Förelägganden som meddelas av myndigheten ska kunna förenas med vite.

Det ska inte vara möjligt att förelägga någon att vid vite medverka i en utredning av en gärning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för denne.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inga synpunkter eller tillstyrker förslagen. *Polismyndigheten* anser att det framstår som att det endast är Transportstyrelsen som har rätt att utan annan brottsmisstanke utföra olika kontroller som exempelvis innehav av drönarkort och kontroll om obemannade luftfartyg är märkta rätt och att det därför bör förtydligas i förslaget vilket stöd *Polismyndigheten* har att genomföra olika kontroller. Även *Transportföretagen Flyg* anser att det behöver förtydligas vem som ska utöva tillsyn.

Skälen för regeringens förslag

Ett generellt behov av förelägganden och vite

De svenska bestämmelserna i lag, förordning och föreskrifter och bestämmelserna i EU-förordningarna har tillkommit i syfte att skapa en trygg och säker luftfart. Av 12 kap. 1 § luftfartsförordningen (2010:770) framgår att det är Transportstyrelsen, om inget annat särskilt föreskrivits, som utövar tillsyn över att 1–8, 10 och 11 kap. luftfartslagen och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen följs, vilket innefattar luftfartsförordningen och Transportstyrelsens egna föreskrifter. Motsvarande bestäm-

melser som anger att medlemsstaten eller den behöriga myndigheten ska utöva tillsyn över bestämmelser i en EU-förordning finns i både EU:s grundförordningar och i de olika delegerade akterna och genomförandepakterna. Transportstyrelsen har i dag, genom behörighetsförordningen, utsetts som behörig myndighet för majoriteten av EU-förordningarna.

Polismyndigheten och *Transportföretagen Flyg* efterfrågar förtydligande av vem som ska utöva tillsyn och kontroller. Polismyndigheten menar att det framstår som att det endast är Transportstyrelsen som har rätt att utföra olika kontroller. Beträffande tillsynen föreslås inga ändringar gentemot nuvarande regler. De nu beskrivna tillsynsreglerna utgör alltså inget hinder för Polismyndigheten att utföra kontroller på samma sätt som i dag.

Genom de ändringar som föreslås i avsnitt 9.1 och 9.2 säkerställs att det finns straffsanktioner för överträdelse av bestämmelser i EU-förordningar som det är särskilt viktigt att säkerställa efterlevandet av. Detta rör dock endast bestämmelser i mindre än en tredjedel av EU-förordningarna för den civila luftfarten. För de övriga cirka fyrtio EU-förordningarna finns det i dagsläget inte behov av att införa straffsanktioner för överträdelse. Bestämmelserna i dessa EU-förordningar är dock trots detta av sådan vikt att det behöver finnas verkningfulla sanktioner vid överträdelse.

Vid Transportstyrelsens tillsyn uppstår det situationer då myndigheten behöver ställa krav på den eller de som är föremål för tillsynen. Det kan röra sig om att vissa åtgärder behöver vidtas för att ett tillstånd ska kunna utfärdas eller bibehållas, att den som tillsynen gäller behöver upphöra med vissa ageranden för att kunna få eller behålla ett tillstånd eller att åtgärder behöver vidtas för att säkerställa regeluppfyllnad utifrån befintliga, nya eller kommande bestämmelser. Men det kan även vara så att den som tillsynen riktar sig mot måste upphöra med vissa åtgärder med anledning av att tillstånd saknas. I många fall är det en förutsättning för en effektiv tillsynsverksamhet att myndigheten kan sätta in verkningfulla åtgärder för att få till efterrättelse och föra ärendena framåt. Det verktyg som Transportstyrelsen i dag förfogar över och som kan användas i dessa situationer är främst att inleda en tillsyn. Inom ramen för tillsynen kan myndigheten sedan påtala bristerna och kräva att bristerna rättas till. Den som är föremål för tillsyn kan rätta till bristerna. När överträdelsen är allvarlig eller rättelse inte sker, har myndigheten möjlighet att begränsa tillståndet eller att inleda ett återkallelseärende. I en del EU-regelverk finns det även särskilda bestämmelser och förfaranden för återkallelse av vissa tillstånd.

Det är dock inte i alla situationer som ingrepp i eller återkallelse av ett tillstånd är en faktisk möjlighet. Ett sådant ingripande kan i många fall anses oproportionerligt då bristerna, trots att det i förlängningen kan vara av väsentlig betydelse för flygsäkerheten att de åtgärdas, sällan är så allvarliga att det finns anledning att återkalla tillståndet. Det kan även vara så att det är en allvarlig brist i en del av en stor organisation eller avseende en viss komponent där det finns ett tillstånd för samtliga delar. Att då återkalla tillståndet för hela organisationen kanske inte står i proportion till de effekter ett sådant återkallande skulle få på organisationen eller på samhället i stort.

Ibland finns inte heller något tillstånd att ingripa mot eller att återkalla. Vissa tillstånd har inom EU-rätten ersatts av något som kan kallas självdeklaration. Verksamhetsutövaren ansöker då inte om ett tillstånd och genomgår inte någon granskningsprocess innan ett tillstånd ges, utan an-

måler i stället sin verksamhet och dess kravuppfyllnad varefter verksamheten kan inledas. Tillsyn över verksamhetsutövaren och regeluppfyllnad sker i de fallen endast i efterhand. Vid en tillsyn kan det även då behövas andra verktyg för att förmå verksamhetsutövaren att antingen vidta rättelser eller upphöra med ett viss agerande.

Utöver dessa situationer finns även sådana där det varken finns ett tillstånd eller någon självdeklaration och verksamhetsutövaren därigenom saknar all rätt att bedriva verksamheten. Även i dessa situationer behöver Transportstyrelsen verktyg för att kunna förmå verksamhetsutövaren att antingen upphöra med verksamheten eller att ansöka om tillstånd.

Transportstyrelsen kan göra en åtalsanmälan, oavsett om tillstånd finns, självdeklaration gjorts eller tillstånd helt saknas, i de situationer som är kriminaliserade genom straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Efter en åtalsanmälan lämnas kontrollen till polis eller åklagare som ska ta ställning till om en förundersökning ska inledas och utredning genomföras. Preskriptionstiden för brott mot luftfartslagen och luftfartsförordningen är två år vilket innebär att en utredning och ett eventuellt åtal kan dröja i upp till två år från att myndigheten har upptäckt en brist. Det är inte ens säkert att något åtal väcks. Oavsett om en åtalsanmälan sker eller inte innebär dock inte detta att motparten behöver upphöra med sitt agerande.

En åtalsanmälan är även endast i undantagsfall en framkomlig väg. Det beror på att det, trots det relativt stora antalet straffbestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen, endast är en väldigt liten del av det totala antalet bestämmelser, i svensk rätt och i EU-rätt, som är straffsanktionerade.

Det finns därför i dag ett stort behov för Transportstyrelsen att kunna vidta verkningsfulla åtgärder vid mer allmänt förekommande brister när rättelse inte sker och en begränsning eller återkallelse av ett tillstånd inte står i proportion till den aktuella bristen, men även i situationer när det inte finns några tillstånd att ingripa mot. En möjlighet för Transportstyrelsen att kunna besluta om föreläggande eller förbud vid vite för att få bestämmelser att följas skulle underlätta myndighetens tillsynsarbete, bidra till en mer effektiv verksamhet och leda till en säkrare luftfart.

Nuvarande bestämmelser om förelägganden gäller bara specifika situationer

I luftfartslagen och luftfartsförordningen finns inte någon allmän bestämmelse som ger Transportstyrelsen en rätt att besluta om förelägganden. Det finns i dag endast en rätt att förelägga i ett fåtal specifika situationer. I luftfartslagen är det när frågan rör tillstånd och certifikat, rättigheter för funktionshindrade i samband med flygresor eller marknadskontroll. Bestämmelserna om tillstånd och certifikat i luftfartslagen har dock ett väldigt begränsat användningsområde eftersom de flesta bestämmelser om detta numera finns i EU-förordningar. I luftfartsförordningen finns endast möjligheter att förelägga gällande flyghinder.

I luftfartslagen finns i dag en rätt för myndigheten att förena ett föreläggande eller förbud som myndigheten beslutar enligt lagen, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, med vite. I luftfartsförordningen finns en motsvarande rätt för Transportstyrelsen att förena ett före-

läggande eller ett förbud som Transportstyrelsen beslutat, med stöd av någon av de EU-förordningar som räknas upp i behörighetsförordningen, med vite.

Det behövs ett tydligt normstöd för beslut om föreläggande och vite

Bestämmelser om förelägganden, med den utformning och med den mening som svensk rättstillämpning lägger i begreppet, finns inte i de EU-förordningar som reglerar luftfartsområdet. Vissa bestämmelser i förordningarna liknar de svenska föreläggandebestämmelserna till uppbyggnad men använder inte samma termer eller uttrycker rätten att agera på samma tydliga sätt. Frågan är då om det med stöd av dessa liknande bestämmelser kan och bör utfärdas förelägganden eller förbud, som i förlängningen ska kunna förenas med vite. På grund av att det saknas en uttrycklig rätt för ansvarig myndighet att besluta om förelägganden, har Sverige svårt att leva upp till de krav som EU ställer om att det ska finnas effektiva, proportionella och avskräckande sanktionsbestämmelser.

En bestämmelse som ger Transportstyrelsen en möjlighet att besluta de förelägganden som behövs skulle innebära större möjligheter för Transportstyrelsen att tillförsäkra att regelverken följs. Det skulle även innebära tydliga och förutsägbara bestämmelser för allmänheten, tillståndshavarna och Transportstyrelsen om vad som gäller och vilka åtgärder som kan komma att vidtas i ett ärende. En sådan bestämmelse bör införas.

En utökad och mer generell rätt för ansvarig myndighet att besluta om förelägganden bör placeras i luftfartslagen, och myndighetens möjlighet att förena sådana förelägganden med vite bör också finnas i lagen.

Nuvarande specifika mandat

De bestämmelser om förelägganden som finns i luftfartslagen i dag bör som utgångspunkt upphävas men vissa bestämmelser behöver trots den nya bestämmelsen till viss del finnas kvar.

Transportstyrelsen har i dag i 4 kap. luftfartslagen, som ansvarig myndighet, en rätt att förelägga i vissa situationer som rör nationella certifikat. Den nya föreslagna föreläggandebestämmelsen kommer att omfatta dessa situationer. Den nuvarande bestämmelsen får dock även anses innefatta en rätt för Transportstyrelsen, förutom en rätt att förelägga, att besluta om certifikatkontroll och om att intyg om fysisk och psykisk lämplighet ska lämnas in. Bestämmelsen behöver därför behållas så att den rätten att besluta bibehålls. Bestämmelsen som ger förvaltningsdomstol en särskild rätt att förelägga vid prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat behöver också finnas kvar.

Det finns även särskilda bestämmelser om marknadskontroll enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 där den utpekade marknadskontrollmyndigheten enligt marknadskontrollförordningen ges en rätt att besluta de förelägganden som behövs för att förordningen ska följas. De aktuella bestämmelserna om marknadskontroll trädde i kraft den 25 juli 2022 och det infördes då identiska bestämmelser för marknadskontrollmyndigheterna i alla sektors-specifika lagstiftningar, bl.a. om förelägganden. Med hänsyn till att be-

stämelsen rör en specifik aktör, marknadskontrollmyndigheten, och den myndighetens funktion i frågor som till största delen ligger utanför luftfartsområdet samt att marknadskontrollförordningen inte är en del av det civila luftfartsregelverket, bör den särskilda föreläggandebestämmelsen för marknadskontrollmyndigheter vara kvar. Även den särskilda vitesbestämmelsen, som infördes trots att den nuvarande vitesbestämmelsen ger en myndighet rätt att förena förelägganden enligt lagen med vite, är en del av marknadskontrollpaketet och bör därför behållas.

Det finns en särskild bestämmelse i luftfartslagen (12 kap. 2 §) som ger utpekad myndighet rätt att meddela de förelägganden som behövs för att artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska följas. Transportstyrelsen har i behörighetsförordningen pekats ut som behörig myndighet för de aktuella bestämmelserna. Genom den nya förslagna bestämmelsen kommer myndigheten därmed ha en rätt att förelägga i förhållande till de relevanta artiklarna och den specifika bestämmelsen kan därför tas bort.

Utformningen av det nya generella mandatet

Med hänsyn till antalet EU-förordningar på luftfartsområdet och det stora antalet bestämmelser i dessa som kan leda till ett föreläggande bör det i lagen inte anges vilka artiklar eller förordningar som rätten att förelägga omfattar. I stället bör det även här hänvisas till de EU-förordningar som luftfartslagen kompletterar.

I luftfartslagen anges att myndigheten får förena de förelägganden eller förbud som meddelats med vite. I begreppet föreläggande ligger såväl att det kan röra sig om ett påbud att vidta en viss åtgärd som ett förbud mot en åtgärd. Därför är det tillräckligt att använda termen föreläggande i den nya bestämmelsen.

Så som förslaget är utformat innebär det att förelägganden kan avse såväl praktiska åtgärder, t.ex. att upphöra med en viss flygverksamhet eller sluta erbjuda vissa tjänster, som åtgärder som avser att tillgodose tillsynsmyndighetens behov av information, t.ex. att tillhandahålla sådana upplysningar och handlingar som myndigheten behöver för sin tillstånds- eller tillsynsverksamhet. Det finns därigenom en risk för att förelägganden som kan förenas med vite i vissa fall kan komma att avse exempelvis uppgifter eller handlingar som utvisar att den som föreläggandet riktas mot har brutit mot någon bestämmelse och därmed kan bli föremål för straff. Ett sådant förfarande skulle strida mot den s.k. passivitetsrätten enligt artikel 6.1 i europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Passivitetsrätten innebär att den som är anklagad för ett brott har rätt att inte belasta sig själv vid utredningen av anklagelsen och inte behöver bidra till utredningen eller bevisningen i målet genom att göra medgivanden eller tillhandahålla belastande material. I bestämmelsen om vite bör det därför uttryckligen anges att myndigheten inte får förelägga någon vid vite att medverka i en utredning av en gärning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för honom eller henne.

10 Ytterligare ändringar i luftfartslagen behövs

10.1 Luftfartslagen kompletterar EU-förordningar på den civila luftfartens område

Regeringens förslag: Det ska framgå att luftfartslagen kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Regeringen kan meddela föreskrifter om vilka EU-förordningar det är.

Det ska förtydligas att den tillsyn som utövas av den myndighet som regeringen bestämmer även omfattar tillsyn över bestämmelser i de EU-förordningar som lagen kompletterar.

Beslut enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till EU-förordningarna ska gälla omedelbart om inget annat anges i beslutet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om förordnande av läkare för att utfärda medicinska intyg och krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter eller tillstyrker förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Som tidigare nämnts i avsnitt 4.2 består luftfartsregelverket av både en nationell del och en internationell del. Nationellt består regelverket i huvudsak av luftfartslagen (2010:500), luftfartsförordningen (2010:770) och Transportstyrelsens föreskrifter. Det är främst de olika EU-förordningarna som utgör den internationella delen.

EU-förordningarna gäller som utgångspunkt för all civil luftfart. De ska dock som sagt som huvudregel inte tillämpas på bilaga I luftfartyg eller statsluftfart, varken militär eller annan luftfart för statsändamål.

De svenska reglerna gäller dock, i lite olika omfattning, både för civil luftfart och statsluftfart. Det finns nationella bestämmelser som gäller all luftfart, dvs. både EU-luftfart och nationell luftfart, och vissa som bara gäller för nationell luftfart. Av de som i sin tur bara gäller för nationell luftfart finns det vissa som är allmänt tillämplbara och vissa som bara gäller för den civila luftfarten, dvs inte för statsluftfart.

EU-rätten har dock, i fråga om den civila luftfarten, företräde framför de nationella bestämmelserna och om det finns nationella bestämmelser i en fråga som är reglerad inom EU-rätten gäller EU-bestämmelserna.

Det är därför mest korrekt att säga att det svenska regelverket kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Men de nationella bestämmelserna kompletterar även EU-rätten på andra områden än de som avser den civila luftfarten, där det inte finns några EU-bestämmelser. Samtliga aktörer inom luftfarten i Sverige delar samma luftrum och det finns inte några särskilda delar för statsluftfart, varken för annan luftfart för statsändamål eller för militär luftfart. För att det svenska luftrummet ska vara säkert och reglerat för alla krävs det därför nationella bestämmelser, utöver EU:s bestämmelser. Vilket innebär att även bestämmelser på områden som inte regleras av EU kompletterar

befintliga EU-bestämmelser. De två regelområdena kompletterar på så sätt varandra för att skapa ett heltäckande luftfartsregelverk. Det bör därför komma till uttryck i lagen att så är fallet.

Vilka EU-förordningar som det rör sig om bör dock inte framgå av lag. Det finns ett stort antal EU-förordningar på det civila luftfartsområdet och det kommer löpande till nya och gamla tas bort. Regeringen bör därför vara den som genom föreskrifter meddelar vilka förordningar det rör sig om. En sådan reglering blir i praktiken en upplysning om vilka EU-rättsakter som kan tillämpas och ökar förutsebarheten i regleringen. Transportstyrelsen pekas i dag ut som den myndighet som ska utföra huvuddelen av de uppgifter som åligger Sverige och är behörig myndighet för de EU-förordningar inom den civila luftfartens område som anges i behörighetsförordningen. Förordningen har funnits sedan 1994 och uppdateras löpande när förändringar sker. I behörighetsförordningen är hänvisningen till de olika EU-förordningarna dynamisk vilket innebär att inga ändringar i förordningen behöver ske bara för att EU-förordningarna ändras materiellt.

Transportstyrelsen är alltså redan i dag utsedd i behörighetsförordningen att utöva tillsyn över de aktuella EU-förordningarna. Det bör dock förtydligas att den tillsyn som avses i luftfartslagen även omfattar de EU-förordningar som lagen kompletterar.

Det framgår av luftfartslagen att beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, dvs. luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter, gäller omedelbart om inget annat anges i beslutet. Beslut som fattas enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till EU-förordningarna bör också gälla omedelbart om inget annat anges i beslutet. Det är företrädesvis Transportstyrelsen som fattar dessa beslut och det som skiljer mellan de olika besluten är i stor utsträckning endast de bakomliggande bestämmelserna. Även om det i förvaltningslagen (2017:900) finns en generell reglering om frågan om verkställbarhet så finns det behov av en bestämmelse i luftfartslagen om detta. Syftet med besluten är en trygg och säker luftfart och huvudregeln bör vara att de ska kunna verkställas omedelbart. Det bör vara samma förutsättningar för samtliga beslut, oavsett om dessa fattas med stöd av nationella bestämmelser eller EU-bestämmelser. Förslag i de avseenden som redovisas ovan finns i 1 kap. luftfartslagen.

Enligt 4 kap. 27 § luftfartslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förordna läkare för att utfärda medicinska intyg och meddela föreskrifter om de krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande. Det framgår av luftfartsförordningen att det är Transportstyrelsen som i dag får förordna läkare och meddela föreskrifter om de krav som ska gälla. Regeringen har aldrig förordnat läkare och det är inte heller aktuellt. Den nuvarande regleringen bör därför ersättas av ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om förordnande av läkare för att utfärda medicinska intyg och om de krav som ska uppfyllas för ett sådant förordnande. Bemyndigandet bör flyttas till 4 kap. 10 §.

10.2 Utländska flygcertifikat

Regeringens förslag: Det ska vara möjligt för Transportstyrelsen att besluta att erkända utländska flygcertifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter eller tillstyrker förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna om flygcertifikat finns i dag till största delen i EU-rätt, närmare bestämt förordning (EU) nr 1178/2011. Dessa bestämmelser ska tillämpas, förutom på nationella luftfartyg och piloter som ska tillämpa EU-rätt, även på övriga EU-länders luftfartyg och piloter som befinner sig i Sverige. EU-förordningens bestämmelser och rätten till den fria rörligheten inom EU innebär att piloter med certifikat utfärdade av myndigheter i andra EU-länder fritt kan använda dessa flygcertifikat för flygningar till och från Sverige och inom Sverige.

Så är dock inte situationen för certifikat utfärdade i tredje land, dvs. länder utanför EU och EES. Som huvudregel gäller att sådana flygcertifikat behöver godkännas för att få användas inom Sverige. Genom att det krävs ett särskilt godkännande finns det vid t.ex. brott eller misskötsamhet samma möjligheter att ingripa mot tredjeland-flygcertifikat som mot nationella certifikat. Polisen, Åklagarmyndigheten eller Transportstyrelsen, som är den behöriga myndigheten i frågor om flygcertifikat, kan ingripa genom att återkalla eller omhänderta ett flygcertifikat eller ett godkännande av ett utländskt flygcertifikat. Efter ansökan prövar allmän förvaltningsdomstol bl.a. frågor om återkallelse av flygcertifikat.

Sverige har dock, som flera andra länder i världen, slutit bilaterala luftfartsavtal som innebär att utländska certifikat inte behöver ett särskilt godkännande. Certifikaten erkänns i Sverige. Erkännandet innebär att sådana certifikat kan användas direkt vid ankomst till Sverige utan att Transportstyrelsen behöver kontaktas och utan att myndigheten har några rättigheter att ålägga innehavaren begränsningar eller särskilda villkor för användandet.

Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av all civil luftfartsverksamhet som bedrivs i Sverige, även av innehavare av utländska flygcertifikat. Detta innebär att vid incidenter, brottsliga gärningar eller misskötsamhet är det myndigheten som har att överväga om och i så fall vilka åtgärder som behöver vidtas. För innehavare av nationella certifikat finns bestämmelser om bl.a. återkallelse, begränsning och omhändertagande samt prövning av dessa frågor i 4 kap. luftfartslagen.

För utländska godkända flygcertifikat gäller samma bestämmelser om återkallelse och omhändertagande som för de svenska certifikaten. En återkallelse av ett svenskt godkännande av ett utländskt certifikat ska ske om innehavaren gjort sig skyldig till brott i form av t.ex. flygfylleri, vårdslöshet i flygtrafik, upprepade överträdelser av luftfartsbestämmelser eller åsidosättande av bestämmelser som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Flygcertifikat, och godkännande av utländska flygcertifikat, kan återkallas också på grund av t.ex. sjukdom, bristande kunskap, skicklighet och omdöme eller om innehavaren inte följer ett förläggande om att genomgå certifikatkontroll eller att lämna intyg om sin fysiska eller psykiska lämp-

lighet. Av bestämmelsen om utländska flygcertifikat framgår dock att det, för att eventuella åtgärder mot innehavaren ska få vidtas, behöver det vara fråga om just ett godkänt certifikat. Utan ett svenskt godkännande av det utländska flygcertifikatet saknas rätt för den behöriga myndigheten att ingripa och frågan kan därmed inte heller prövas i domstol.

I dagsläget saknas alltså helt möjligheter för den behöriga myndigheten att ingripa mot erkända utländska flygcertifikat.

I dagsläget innebär detta att en person med ett erkänt utländskt flygcertifikat egentligen inte löper några risker, i förhållande till sitt certifikatinnehav och användningen av detta, om denne i Sverige flyger på ett trafikfarligt sätt, bortser från gällande regler eller gör sig skyldig till brott. Det samma gäller om certifikatinnehavaren till exempel utvecklar ett missbruk eller om denne på grund av sjukdom, skada eller annan orsak inte längre av flygsäkerhetsskäl bör inneha ett flygcertifikat.

Rätten att agera mot flygcertifikat ligger nämligen i dessa situationer helt hos den myndighet som utfärdat certifikatet. Den utfärdande utländska luftfartsmyndigheten kan alltså ingripa mot certifikatinnehavaren, men om det inte sker har Sverige genom nuvarande regelverk en situation enligt vilken en innehavare av ett erkänt utländskt flygcertifikat i stort sett kan begå vilka brottsliga handlingar som helst eller bryta mot reglerna i luftfartslagen, luftfartsförordningen, Transportstyrelsens föreskrifter och EUrätten utan att riskera någon form av ingripande mot flygcertifikatet. Inte heller har Transportstyrelsen i nuläget någon möjlighet att besluta att flygcertifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. Det finns i de situationer som utgör brott en möjlighet att ingripa mot certifikatinnehavaren straffrättsligt. Men certifikatet går inte att omhänderta, begränsa eller återkalla.

Det bör därför införas en möjlighet för den nationella tillsynsmyndigheten, Transportstyrelsen, att agera mot innehavare av erkända utländska flygcertifikat. Myndigheten bör kunna besluta att certifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. Genom ett sådant beslut ingriper inte Transportstyrelsen mot certifikatet i sig, vilket är den utfärdande myndighetens ensamrätt, utan utövar endast den rätt myndigheten har att reglera och besluta om luftfarten inom Sverige.

Eftersom varken Transportstyrelsen eller allmän förvaltningsdomstol kan agera mot ett erkänt utländskt flygcertifikat i sig går det dock inte att tillämpa alla bestämmelser om ingripanden som finns för nationella flygcertifikat eller godkända utländska certifikat, se 4 kap. 16–25 §§, mot dessa erkända flygcertifikat. Bestämmelser om t.ex. omhändertagande, spärrtid eller certifikatkontroll kan alltså inte tillämpas. Eftersom det inte rör insatser mot certifikatet saknas även motsvarande behov av särskilda bestämmelser om domstolsprövning i sådana frågor.

Det är därför endast bestämmelserna i 4 kap. 16–18 §§ om grunderna för återkallelse, möjligheterna att i vissa fall begränsa återkallelsen eller flygcertifikatets giltighet och vilka krav som ska ställas för att en brottslig gärning ska kunna ligga till grund för en återkallelse som bör kunna tillämpas gentemot erkända utländska flygcertifikat.

Genom dessa bestämmelser ges Transportstyrelsen en möjlighet att besluta att ett erkänt certifikat inte får användas för luftfart i Sverige samt att begränsa rätten att använda det erkända certifikatet i Sverige i stället för att besluta att det inte får användas alls. Det tydliggörs även i vilka situationer en brottslig gärning kan ligga till grund för en återkallelse. Erkända

utländska flygcertifikat kommer därmed – i fråga om luftfart i Sverige – att behandlas på samma sätt som nationella flygcertifikat och godkända utländska flygcertifikat. De förarbetsuttalanden som finns och den praxis som utvecklats för bestämmelserna i 4 kap. 16–18 §§ blir därmed tillämpliga även i frågor om giltigheten av erkända utländska flygcertifikat i Sverige.

10.3 Händelserapportering

Regeringens förslag: Regeringen ska kunna delegera till en myndighet att meddela föreskrifter om vem som ska ha en skyldighet att rapportera händelser inom luftfarten som omfattas av det svenska regelverket.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter eller tillstyrker förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om händelserapportering infördes 2007 i, den då gällande, luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171) med anledning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (händelserapporteringsdirektivet). Syftet med händelserapporteringsdirektivet och de nationella bestämmelserna var att förebygga olyckor inom den civila luftfarten. Olyckorna föregicks ofta av en rad tillbud och andra fel som visade på brister inom säkerheten. För att kunna förbättra säkerheten krävdes bättre kunskaper om dessa händelser. Bättre information skulle underlätta analyser och göra det lättare att följa utvecklingen, vilket skulle göra det möjligt att vidta åtgärder för att rätta till brister och därigenom undvika olyckor.

Händelserapporteringsdirektivet omfattade bara motordrivna luftfartyg. I förteckningen i den äldre luftfartsförordningen över vem som skulle rapportera behölls denna begränsning. Det infördes också en nedre viktgräns för vilka luftfartyg som skulle omfattas av individernas rapporteringsskyldighet.

När bestämmelserna infördes i svensk lag och förordning 2007 var händelserapportering ett nytt koncept i Sverige och det fanns inga upparbetade system eller erfarenheter av rapporteringen. Transportstyrelsen utsågs till ansvarig myndighet för mottagande av rapporterna och för den databas som rapporterna skulle samlas i. Myndigheten blev också ansvarig för hanteringen av det system som skulle skapas för rapportering och spridning av informationen i händelserapporterna. Regeringen fick mandat att bestämma vem som hade en skyldighet att rapportera händelser. Övriga befogenheter, som till exempel vilka händelser som skulle rapporteras och hur rapportering skulle gå till, delegerades till Transportstyrelsen.

År 2010 upphävdes dåvarande luftfartslag och luftfartsförordning och ersattes av en ny luftfartslag (2010:500) och en ny luftfartsförordning (2010:770). Bestämmelserna om händelserapportering överfördes i stort sett oförändrade till de nya regelverken. År 2014 ersattes händelserapporteringsdirektivet av förordning (EU) nr 376/2014 (händelserapporteringsförordningen).

Händelserapporteringsförordningen, tillsammans med kommissionens genomförandeförordningar och en delegerad förordning om händelser,

innehåller ett nästintill heltäckande system av regler om vem som ska rapportera, vilka händelser som ska rapporteras, hur rapportering ska ske och till vem, hur händelserapporter ska och får hanteras och vem som ska hantera händelserapporterna. Det är inte längre endast motordrivna luftfartyg som omfattas av krav på händelserapportering utan även t.ex. vissa segelflygplan. Vissa typer av luftfartyg eller luftfartyg under vissa vikter omfattas dock inte. De luftfartygen ska tillämpa nationella bestämmelser.

I samband med händelserapporteringsförordningens ikraftträdande gjordes inga ändringar i det nationella regelverket för händelserapportering. Detta har bland annat fått till följd att det i dag är väldigt få luftfartyg som omfattas av de nationella bestämmelserna om händelserapportering. Det är därmed relativt få personer som numera har en skyldighet att rapportera enligt de nationella bestämmelserna och relativt få rapporter som lämnas. Detta beror på att de viktgränser som infördes 2007 i luftfartsförordningen i samband med händelserapporteringsdirektivets genomförande ligger väldigt nära de viktgränser som styr när händelserapporteringsförordningen är tillämplig. Det är därför endast de motordrivna luftfartygen, mellan vissa vikter, som hamnar i den ”lucka” som omfattas av de svenska rapporteringskraven.

Sedan införandet av reglerna om händelserapportering, och alldeles särskilt sedan införandet av händelserapporteringsförordningen, har händelserapportering som begrepp och företeelse etablerats inom luftfarten och blivit en viktig del för att säkerställa och bibehålla säkerheten. Utöver den händelserapportering som sker enligt nationella och EU-rättsliga krav finns möjligheter att frivilligt lämna rapporter, av de personer som inte omfattas av regelverken eller rörande händelser som inte omfattas av regelverken.

Transportstyrelsen, som är utpekad behörig myndighet för händelserapporteringsförordningen i Sverige, hanterar den databas och det system för händelserapportering som används. Det är även Transportstyrelsen som inom luftfarten övervakar säkerheten, utför tillsyn och vidtar åtgärder när behov uppstår, vilket bland annat sker utifrån lämnade händelserapporter. Det är därigenom Transportstyrelsen som sitter på informationen och kunskapen om vilka delar av luftfarten som har behov av rapportering, vem som bör rapportera och vilka luftfartyg som ska omfattas av de nationella bestämmelserna, kort sagt var händelserapportering förväntas göra mest nytta.

Det är även så att luftfarten de senaste trettio åren har genomgått stora förändringar genom ökade volymer av såväl kommersiell trafik som privat trafik, nya typer av luftfartyg och ökad teknikanvändning, vilket ställer större krav på piloterna och den utbildning och information piloterna får, både initial och uppföljande. Utbildningen, informationen till piloterna och de insatser som sätts in kan anpassas efter de behov och de riskanalyser som görs av Transportstyrelsen med utgångspunkt i lämnade händelserapporter. Om alla de som bör lämna händelserapporter faktiskt gör det, och kraven löpande kan anpassas efter behov och uppkomna situationer, kommer detta leda till bättre information och insatser.

En möjlighet för regeringen att vidaredelegera bemyndigandet att beskriva om vem som ska rapportera händelser inom civil luftfart skulle innebära ett smidigare och mer flexibelt system än dagens. Den myndighet som sitter med förstahandsinformation, genom händelserapporterings-

systemet, om pågående säkerhetsproblem och risktrender kan därigenom ges en möjlighet att på ett snabbare och enklare sätt agera, och agera i tid, om särskilda insatser behöver vidtas inom ett visst område eller om reglerna behöver ändras.

Regeringen bör därför ges möjlighet att bemyndiga en förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter i ämnet, vilket är möjligt enligt 8 kap. 10 § regeringsformen. En sådan ordning står vidare inte i strid i övrigt med 8 kap. regeringsformen.

10.4 Regeringen ska i ett enskilt fall kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet

Regeringens förslag: Regeringen ska i ett enskilt fall kunna besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

Ett sådant beslut ska endast få avse inskränkningar eller förbud som behövs på grund av utomordentliga förhållanden eller i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget, däribland *Försvarsmakten*, eller har inga synpunkter. *Transportföretagen Flyg* avstyrker förslaget och menar att det riskerar att få oönskade konsekvenser då den civila luftfarten genomför många samhällsviktiga arbeten av betydelse för totalförsvaret och för samhällets funktion, och om lagstiftaren ändå går vidare med förslaget bör det förtydligas när sådana beslut får fattas, hur det ska gå till och vem som ska utföra tillsyn. *Trafikverket* anser att de skäl som ligger till grund för förslaget behöver utvecklas med hänsyn till graden av och storleken på det ingrepp i tillgänglighet och civil beredskapsförmåga som ett sådant beslut skulle kunna innebära och efterfrågar även en redogörelse för hur förslaget förhåller sig till internationell rätt och Sveriges åtaganden enligt internationella överenskommelser inbegripet transitöverenskommelser. *Svenska regionala flygplatser* framför att trots möjligheten att fatta beslut i ett enskilt fall bör strävan alltid vara att regeringen ska meddela föreskrifter om inskränkningarna och att konsekvenser för det samhällsviktiga flyget beaktas vid beslutet.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen har i dag en möjlighet att meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet, restriktionsområde. Det krävs då att det finns militära skäl eller att det behövs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Mandatet har genom luftfartsförordningen tilldelats Transportstyrelsen som regelmässigt beslutar om restriktionsområden i enskilda fall.

Utöver denna möjlighet att inskränka eller förbjuda luftfart inom en viss del av landet har regeringen en möjlighet att under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet meddela föreskrifter om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet. Detta mandat kan inte delegeras vidare till någon myndighet.

I dag är det alltså endast regeringen som har en möjlighet att agera i allvarliga eller brådskande situationer då en begränsning eller ett förbud mot viss luftfart, vissa luftfartyg eller luftfart från ett visst land kan behövas inom hela landet. En sådan inskränkning ska vara tillfällig men utifrån vilket behov som finns kan det röra sig om allt från kortare inskränkningar eller förbud på någon eller några dagar till längre sådana som pågår i veckor eller månader.

Situationerna som uppstår kan också vara olika brådskande och komplexa och genom sin natur påkalla olika behov av lösningar. Det kommer troligen även att vara skillnader i hur snabbt dessa lösningar behöver genomföras. I dag krävs det dock att regeringen meddelar föreskrifter när sådana inskränkningar eller förbud behöver meddelas. Även om det vid en kris kan finnas möjligheter att snabbt ta fram och besluta om föreskrifter så bör detta inte alltid krävas. I de situationer övriga förutsättningar finns för att regeringen ska kunna besluta om inskränkningar eller förbud och frågan är brådskande, bör det vara möjligt att frånga kravet på föreskrifter till förmån för ett beslut i det enskilda fallet. Ett par remissinstanser efterfrågar att skälen för förslaget ska utvecklas och att det ska förtydligas när besluten om inskränkningar eller förbud får fattas. Det som anges i lagtexten är att det ska röra sig om utomordentliga förhållanden eller i övrigt krävas av hänsyn till allmän säkerhet. Regeringen har redan i dag möjlighet att i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet, s.k. restriktionsområden. Sådana beslut kan meddelas av flera skäl än de nu nämnda. Kraven är alltså högre när det gäller beslut som rör hela landet. Avsikten är att möjligheten ska finnas i brådskande situationer. Försvarsmakten är positiva till förslaget och det bör därför inte komma i konflikt med intressen inom totalförsvaret. Det bör även medföra samhällsnytta i de undantagssituationer som avses. Några särskilda tillsynsbestämmelser föreslås därför inte. Det är konstitutionsutskottets uppgift att se till att regeringen följer reglerna.

Trafikverket efterfrågar en redogörelse för hur förslaget förhåller sig till internationell rätt och Sveriges åtaganden enligt internationella överenskommelser inbegripet transitöverenskommelser. De svenska bestämmelserna om inskränkning av eller förbud mot luftfart går tillbaka till Chicago-konventionen som innehåller utförliga bestämmelser rörande förbjudna områden. Av artikel 9 framgår rätten att begränsa luftrummet nationellt, se propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95, s. 131). Transitöverenskommelsen och bilaterala eller multilaterala luftfartsavtal mellan stater reglerar trafikrättigheter, bland annat rätten till överflygning av andra staters territorier, men ändrar inget gällande rätten att begränsa luftrummet utan medger endast rättigheter man kommit överens om.

11 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2026.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för överklagande av beslut som har meddelats före den 1 januari 2026.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens. I promemorian är det ett annat ikraftträdandedatum och det föreslås ingen övergångsbestämmelse.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Linköping* saknar överväganden i fråga om hur de nya bestämmelserna ska tillämpas i överklagningsmål, där beslutet har fattats före ikraftträdandet, men prövningen i allmän förvaltningsdomstol sker efter detta datum.

Skälen för regeringens förslag: Det saknas i dag tillräckliga sanktionsbestämmelser avseende flertalet EU-förordningar vilket innebär att Sverige har svårt att leva upp till sina åtaganden gentemot EU. Det är även så att vissa överträdelse av regler inom luftfarten endast är kriminaliserade om överträdelsen rör ett luftfartyg eller ett tillstånd som inte omfattas av EU:s bestämmelser. Det får till följd att vissa ageranden inom luftfarten kan vara straffbara respektive straffria helt beroende på i vilket regelverk den överträdade bestämmelsen finns. Denna brist bör åtgärdas skyndsamt. Sverige har även gjort utfästelser till EU med innebörden att utökade sanktioner för överträdelse av EU-förordningar inom luftfartsområdet ska vara på plats under 2024. För att leva upp till de åtaganden och de krav som finns samt utfästelser som gjorts bör ändringarna därför träda i kraft så fort som möjligt. Bedömningen är att tidigaste dag för ett ikraftträdande av ändringarna i luftfartslagen är den 1 januari 2026.

Med anledning av synpunkten från *Förvaltningsrätten i Linköping* föreslås en övergångsbestämmelse. Det går inte att utesluta att den situation som Förvaltningsrätten beskriver kan uppkomma.

12 Konsekvenser

Regeringens bedömning: Förslagen bedöms bidra till att regler följs i större utsträckning och till ökad trafiksäkerhet inom den civila luftfarten. Förslagen leder inte till annat än marginella kostnader för myndigheter och domstolar och dessa kostnader ryms inom ramen för befintliga anslag.

Det krävs inte någon anmälan av förslagen enligt EU:s anmälningsprocedur för tekniska föreskrifter.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Linköping* efterfrågar en närmare analys över vilka konsekvenser utvidgningen av möjligheten till förelägganden kan väntas få för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

Kommerskollegium bedömer att vissa förslag skulle kunna aktualisera EU:s anmälningsprocedur för s.k. tekniska föreskrifter. *Kommerskollegium* pekar särskilt på kraven i fråga om användarbegränsningar eller användarvillkor för produkter, registrering och märkning, förbudet mot överljudsfart och inrättandet av restriktionsområden. *Luftfartsverket* påpekar att ytterligare anslagsbehov med anledning av förslagen inte kan uteslutas på lång sikt. *Polismyndigheten* bedömer att införandet av straffbestämmelser avseende obemannade luftfartyg gör att fler trafikkontroller behöver göras vilket kommer att leda till en ökad arbetsbelastning. *Svenska transportarbetareförbundet* och *Trafikanalys* saknar uppgifter om hur vanligt förekommande olika typer av överträdelser är, varför det är svårt att mer exakt bedöma effekten av förslaget. *Transportföretagen Flyg* anser att det krävs mer avsatta resurser hos både Transportstyrelsen och Polismyndigheten för att kontrollera regelefterlevnad inom både bemannad och obemannad luftfart.

Skälen för regeringens bedömning

Konsekvenser för myndigheter och domstolar

Av myndigheterna är det framför allt Transportstyrelsen och Polismyndigheten som påverkas, men även Åklagarmyndigheten, de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna berörs. Konsekvenserna bedöms vara begränsade eftersom det till stor del är fråga om ändringar i syfte att tillse att straffbestämmelser som redan finns i luftfartslagen omfattar alla angivna överträdelser, även när överträdelserna avser EU-bestämmelser.

En straffskärpning görs genom förslaget om att vårdslöshet av normalgraden ska kunna ligga till grund för ansvar vid vårdslöshet i lufttrafik och genom att bestämmelsen även ska omfatta den som är observatör vid en flygning med obemannade luftfartygssystem. Syftet är att allvarliga överträdelser i högre grad ska anmälas, lagföras och ansvar kunna utdömas. Det bedöms dock röra sig om ett så begränsat antal fall att några nämnvärt ökade kostnader med anledning av en sådan förändring emellertid inte förutses för Transportstyrelsen eller rättsväsendet.

När det gäller bestämmelsen om flygfylleri föreslås att det ska framgå direkt i bestämmelsen vilka som kan fällas till ansvar och inte som tidigare genom hänvisningar till olika bestämmelser i lag och förordning. En viss utvidgning av tillämpningsområdet sker dock genom att ansvaret ska omfatta fler som utför uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför ett luftfartyg och även omfatta den som agerar observatör vid en flygning med ett obemannat luftfartssystem. Antalet ärenden blir sannolikt begränsat.

Nya sanktioner som riktar sig mot hanteringen av obemannade luftfartssystem och dessas operatörer och fjärrpiloter föreslås med anledning av bestämmelser i EU-förordningar.

Transportstyrelsen föreslås få en allmän rätt att utfärda förelägganden för att säkerställa att bestämmelserna i luftfartslagen, luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och tillämpbara EU-rättsakter följs. Bestämmelserna om vite föreslås som en följd samlas i luftfartslagen.

För Transportstyrelsens del tillkommer även en möjlighet att kunna besluta om att s.k. erkända utländska certifikat inte får användas för luftfart

i Sverige. Bedömningen är att sådana beslut inte kommer att fattas i någon större omfattning.

Bestämmelserna om händelserapportering föreslås ändras och regeringen ska få mandat att bemyndiga en myndighet att meddela föreskrifter om vem som ska ha en skyldighet att rapportera händelser. En möjlighet för regeringen att vidaredelegera bemyndigandet att föreskriva om vem som ska rapportera händelser inom civil luftfart skulle innebära ett smidigare och mer flexibelt system än dagens. Transportstyrelsen, som är utsedd behörig myndighet för händelserapporteringsförordningen i Sverige, hanterar den databas och det system för händelserapportering som används. Det är även Transportstyrelsen som inom luftfarten övervakar säkerheten, utför tillsyn och vidtar åtgärder när behov uppstår, vilket bland annat sker utifrån lämnade händelserapporter. Det finns således upparbetade system och rutiner för hanteringen av händelser och förslaget väntas inte innebära några större förändringar.

De eventuella ökade kostnader som förslagen innebär för rättsväsendet och Transportstyrelsens del bedöms således vara marginella och rymms inom ramen för befintliga anslag. Förtydligandet av regleringen kommer att klargöra rättsläget och underlätta arbetet för myndigheter och domstolar.

Anmälan av tekniska föreskrifter

Som tidigare nämnts finns bestämmelser i det EU-rättsliga regelverket för i stort sett hela den civila luftfarten. *Kommerskollegium* bedömer att vissa förslag i promemorian skulle kunna aktualisera EU:s anmälningsprocedur för s.k. tekniska föreskrifter.

De regler avseende krav på användarbegränsningar eller användarvillkor för produkter, registrering och märkning som kan ha väsentlig påverkan på en produkts utformning, sammansättning eller natur finns i bindande rättsakter från EU. Bedömningen är därför att det inte krävs någon anmälan enligt EU:s anmälningsprocedur för tekniska föreskrifter. I avsnitt 8.2 redovisas de i sammanhanget aktuella EU-förordningarna. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 kan särskilt lyftas fram.

Störande ljud från flygplan har kontrollerats genom gränsvärden i standarder och rekommenderad praxis sedan 1970-talet. Frågan har reglerats inom den internationella luftfartsorganisationen ICAO (Annex 16 Volume I, Chapter 14). Förbudet mot överljudsfart behandlades för första gången i prop. 1972:19. Av propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95, s. 374) framgår att den svenska regleringen av förbud mot överljudsfart tillkom i samband med att Concordeplanen togs i drift och att det var motiverat bl.a. för att motverka skador på omgivningen på grund av de ljudbangar som ett luftfartyg ger upphov till när det passerar ljudets hastighet, och på grund av att det inte heller kunde uteslutas att överljudsflygningar även i övrigt kan vålla miljöskador. Förbudet har sin grund i ICAO:s regelverk. Det finns också bindande krav avseende buller och miljöskador som kan följa därav i EU:s bindande rättsakter. Här kan Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 och kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 särskilt lyftas fram, jfr avsnitt 8.2. Bedömningen är därför att det inte krävs någon anmälan av förslagen i denna lagrådsremiss enligt EU:s anmälningsprocedur för tekniska föreskrifter.

Bestämmelserna om restriktionsområden i luftfartslagen går tillbaka på artikel 9 i Chicagokonventionen som innehåller utförliga regler rörande förbjudna områden. Det framgår av propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95, s. 131). Även i detta sammanhang är bedömningen därför att det inte krävs någon anmälan enligt EU:s anmälningsprocedur för tekniska föreskrifter.

Övriga konsekvenser

Förslagen syftar till att skapa en trygg och säker luftfart och kan bidra till att minska brott mot och överträdelser av gällande regelverk på den civila luftfartens område. Att regler följs i större utsträckning leder till ökad trafiksäkerhet. Förändringarna kan därför antas bidra till en säkrare och bättre arbetsmiljö för yrkeskategorierna inom luftfarten och en ökad säkerhet för passagerare och egendom som transporteras med luftfart.

Förslagen bedöms inte medföra ökade kostnader eller betungande administrativa krav på företag inom luftfarten.

När det gäller jämställdhet mellan män och kvinnor är de förslag som lämnas könsneutrala. Även med bestämmelser som gäller lika för alla kan emellertid olika grupper påverkas av dem i olika utsträckning. Förslagen bedöms dock inte medföra några direkta konsekvenser för jämställdheten mellan män och kvinnor.

Kommunerna föreslås inte få några uppgifter. Den kommunala självstyrelsen påverkas alltså inte.

Alternativa lösningar

Syftet med förslagen är att garantera och bibehålla säkerheten inom det civila luftfartsområdet och säkerheten för tredje man, i form av liv, hälsa och egendom, dels genom straffsanktioner som är effektiva, proportionella och avskräckande samt andra sanktionsbestämmelser, dels genom en väl fungerande tillsyn. En stor del av de föreslagna ändringarna är därtill nödvändiga för att Sverige ska uppfylla kraven i olika EU-förordningar och andra EU-rättsakter inom det civila luftfartsområden. Med hänsyn till vad som ska skyddas och hur viktigt det är med en säker luftfart, för såväl luftfarten i sig som för tredje man och miljön bedöms de föreslagna bestämmelserna vara välavvägda och kan inte tillgodoses med alternativa lösningar.

13 Författningskommentar

13.1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

1 kap.

Det nya första kapitlet är till största delen en redaktionell omarbetning av befintliga paragrafer i nuvarande första kapitlet, vilket innebär viss språklig förändring samt nya rubriker, ändrad disposition och numrering. Två paragrafer från nuvarande tolfte kapitlet, 8 och 9 §§, flyttas till det nya kapitlet. Utöver detta införs nya bestämmelser, bl.a. i 1 kap. 1 och 3 §§ samt i nuvarande 1 kap. 8 § andra stycket.

Övervägandena om de språkliga och redaktionella ändringarna finns i avsnitt 5.2.

1 kap. Lagens tillämpning och övergripande bestämmelser om luftfart

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om luftfart. För militär luftfart och annan luftfart för statsändamål gäller lagen endast i den utsträckning som följer av 14 kap.

I paragrafen, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 5 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 289 f.), framgår lagens tillämpningsområde. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen görs det ett tillägg om att lagen innehåller bestämmelser om luftfart. Detta innebär att lagen innehåller grundläggande bestämmelser för all luftfart i Sverige, alltså både civil luftfart och statsluftfart – som i sin tur innefattar militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

Luftfart inom svenskt område

2 § Luftfart inom svenskt område får endast ske i överensstämmelse med denna lag eller annan författning, om inte annat följer av EU-förordningar.

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § första stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 288), regleras den grundläggande rätten att utöva luftfart inom svenskt område.

EU-förordningar om civil luftfart

3 § Lagen kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Regeringen kan meddela föreskrifter om vilka EU-förordningar det är.

I paragrafen behandlas lagens förhållande till EU-rätt. Regleringen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 10.1

Av paragrafen framgår att lagen kompletterar EU-förordningar som innehåller bestämmelser för den civila luftfarten. Bestämmelsen tydliggör

att det kommer att finnas nationella föreskrifter med de EU-förordningar som innehåller bestämmelser som ska tillämpas i Sverige och som ska kunna ligga till grund för bland annat förelägganden och straffsanktioner. Det anges även att regeringen kan meddela verkställighetsföreskrifter om vilka EU-förordningar det är. I dag finns sådana bestämmelser i luftfartsförordningen (2010:770) och förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.

4 § När det i denna lag hänvisas till länder inom Europeiska unionen avses även andra länder som genom bindande avtal inom det författningsreglerade området omfattas av bestämmelser om civil luftfart som antagits inom ramen för samarbetet inom Europeiska unionen, om inte annat särskilt föreskrivs.

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 3 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 289), regleras innebörden av lagens hänvisningar till Europeiska unionen. I paragrafen görs en mindre språklig ändring.

Civilrättsliga bestämmelser om lufttransporter

5 § I lagen (2010:510) om lufttransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av lufttransporter.

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 4 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 289), upplyses om var de civilrättsliga bestämmelserna om villkor vid olika former av transporter finns.

Registreringskrav på luftfartyg som används inom svenskt område

6 § Ett luftfartyg som används vid luftfart inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller som Sverige ingått avtal med om rätt till luftfart inom svenskt område. Ett luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige.

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 6 § första stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 290 f.), regleras registreringsplikt för luftfartyg som används inom svenskt område. I paragrafen görs en mindre språklig ändring.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om att luftfart trots 6 § får äga rum med luftfartyg som inte är registrerat och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns särskilda skäl att avvika från registreringskravet.

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 6 § andra stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 291) med en språklig uppdatering men utan ändring i sak.

Miljörestriktioner mot luftfart inom svenskt område

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett luftfartyg inte får användas inom svenskt område av miljöskäl.

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 6 § tredje stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 291).

Överljudsfart inom svenskt område

9 § Luftfartyg får inte framföras med överljudsfart inom svenskt område.

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om undantag från förbudet mot överljudsfart och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns synnerliga skäl att tillåta överljudsfart.

11 § Ytterligare krav i fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart får inte ställas med stöd av miljöbalken.

Paragraferna motsvarar nuvarande 1 kap. 7 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 291) men med en något annan språklig utformning. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen innebär regleringen ingen ändring i sak.

Restriktionsområden för luftfart

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (restriktionsområde).

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse restriktioner som behövs av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, flygsäkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

13 § Föreskrifter eller beslut enligt 12 § som medför förbud mot luftfart, och inte enbart inskränkningar, och som meddelas av en annan myndighet än regeringen får avse förbud under högst två veckor.

14 § Regeringen får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse inskränkningar eller förbud som behövs på grund av utomordentliga förhållanden eller i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet.

I paragraferna, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 8 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 292), regleras restriktionsområden för luftfart. Bestämmelserna möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter eller beslut om restriktionsområden och innehåller en uppräkningslista över i vilka situationer detta får ske samt en begränsning för andra myndigheter än regeringen att meddela förbud mot luftfart som sträcker sig längre än två veckor.

I 12 §, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 8 § första stycket första och andra meningarna, regleras möjligheterna för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela restriktionsområden inom en viss del av landet. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen förtydligas att sådana restriktionsområden även får meddelas med hänsyn till flygsäkerhet. Formuleringen ”allmän ordning och säkerhet” anses i dag redan omfatta detta och det är även så nuvarande bestämmelse, samt mot-

svarande mandat för den ansvariga myndigheten, tillämpas. Någon ändring i sak avses inte.

I 13 §, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 8 § första stycket tredje meningen, regleras hur lång tid förbud mot luftfart får meddelas. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen förtydligas att begränsningen om att förbud, inte endast inskränkningar, mot luftfart inte får vara längre än två veckor även avser beslut fattade av annan myndighet än regeringen. Den föreslagna lydelsen motsvarar hur den nuvarande bestämmelsen tolkats och tillämpas i dag. Av 1 kap. 5 § första stycket luftfartsförordningen (2010:770) framgår att när Transportstyrelsen meddelar föreskrifter eller beslut om förbud mot luftfart med anledning av allmän ordning och säkerhet får förbudet vara högst två veckor. Den nya lydelsen motsvarar även övriga delar av bestämmelserna om tillfälliga restriktionsområden i lagen, som omfattar både föreskrifter och beslut. Någon ändring i sak avses inte.

I 14 §, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 8 § andra stycket, regleras regeringens möjlighet att meddela föreskrifter och beslut om tillfälliga inskränkningar eller förbud mot luftfart inom hela landet. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.

Av *första stycket* framgår regeringens föreskrifts- och beslutsrätt. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen utökas regeringens mandat så att det även omfattar beslut i ett enskilt fall om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart i hela landet. Genom utökningen ges regeringen en möjlighet att i brådskande situationer snabbt fatta beslut i frågor om landsomfattande restriktioner eller förbud.

I *andra stycket* regleras de situationer när sådana föreskrifter eller beslut får meddelas. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen görs en språklig ändring. Någon ändring i sak avses inte.

Luftfart utanför svenskt område

15 § Vid luftfart utanför svenskt område ska, om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig,

1. denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gälla svenska luftfartyg, om inte annat följer av denna lag, och

2. följande bestämmelser gälla utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd:

a) 3–5 kap. och 8 kap. 1 och 4–6 §§ och föreskrifter som meddelats med stöd av de bestämmelserna,

b) 12 kap. 1–3 och 5–8 §§ när det gäller tillsyn över att bestämmelser som anges i a följs, och

c) 13 kap. 1–3 §§, 4 § 6, 8–10, 4 a §, 5 §, 6 § 2, 7 § och 9 §.

I paragrafen, som i huvudsak motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § andra stycket och 2 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 288 f. och prop. 1984/85:212 s. 82 f.), regleras tillämpningen av lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen utanför svenskt område på svenska luftfartyg och utländska luftfartyg med svenskt drifttillstånd.

Jämfört med de nuvarande bestämmelserna ändras hänvisningarna till tolfte och trettonde kapitlet med anledning av ändringarna där.

Andra punkten b innebär en ändring jämfört med den nuvarande bestämmelsen på så sätt att bestämmelserna om föreläggande och vite, 12 kap. 7 och 8 §§, läggs till som sådana bestämmelser som ska tillämpas vid luft-

fart utanför svenskt område på utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd. De nya bestämmelserna om föreläggande och vite är allmänt tillämplbara (till skillnad från de nuvarande bestämmelserna som innebär att en myndighet endast får förelägga enligt 4 kap. 25 § och att vite endast kan användas mot utländska luftfartyg med svenskt drifttillstånd). Med de nya bestämmelserna kan föreläggande och vite användas vid tillsyn avseende alla bestämmelser som anges i andra punkten a.

Jämfört med den nuvarande bestämmelsen innebär paragrafen i övrigt ingen ändring i sak.

Luftfartyg av särskild beskaffenhet

16 § I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motor-drivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om undantag från de krav som ställs i 6 § och 2–8 kap. och meddela de ytterligare föreskrifter som behövs.

Sådana föreskrifter och beslut får inte utformas så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse.

En förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndigheten överlämnas åt någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

17 § Särskilda föreskrifter gäller för föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg.

Paragraferna motsvarar i sak nuvarande 1 kap. 9 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 292 f.). Jämfört med den nuvarande bestämmelsen görs endast språkliga ändringar. Någon ändring i sak avses inte.

Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

18 § De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i ett annat land ska på motsvarande sätt tillämpas när det gäller luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

Enligt paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 10 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 293 f.), ska luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation behandlas på samma sätt som utlandsregistrerade luftfartyg.

Standarder

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten.

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 11 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 292 f.).

Allmänt bemyndigande

20 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver det som följer av andra bestämmelser i denna lag, meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som behövs till skydd för trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får överlämna en förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

I paragrafen, som i stort motsvarar nuvarande 12 kap. 8 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 366 f.), ges ett allmänt bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter som behövs för att skydda trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa och att i sådana föreskrifter överlämna förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning till annan, dvs. även till enskilda.

I *första stycket* görs i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen språkliga justeringar och det förtydligas att föreskriftsrätten gäller utöver det som framgår av de andra föreskriftsmandaten som finns i lagen. Bestämmelsen är tänkt att användas för att hantera sådana situationer som inte kunde förutsägas vid lagens tillkomst och som behöver kunna regleras. Det ska därför finnas ett särskilt behov av de föreskrifter som får meddelas. I paragrafen görs även språkliga justeringar, bl.a. läggs orden ”som behövs” till, vilket föreslogs av Lagrådet i samband med föredragningen av lagrådsremissen Luftfartens lagar (se prop. 2009/10:95 s. 606, avseende 12 kap. 6 §).

I övrigt är det endast språkligt som bestämmelserna skiljer sig från de nuvarande.

Krig eller krigsfara

21 § När Sverige är i krig eller krigsfara, eller det råder sådana utomordentliga förhållanden som beror på att Sverige har befunnit sig i krig eller krigsfara, får regeringen, i den utsträckning det behövs på grund av rådande förhållanden,

1. meddela de föreskrifter eller i enskilda fall besluta om de undantag från denna lag och andra författningar om luftfarten som behövs, och

2. meddela de ytterligare föreskrifter om luftfarten som behövs.

Om regeringen i andra fall än då Sverige är i krig har meddelat föreskrifter enligt denna paragraf, ska föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter det att de har beslutats. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 12 kap. 9 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 367), regleras möjligheten för regeringen att föreskriva eller besluta om undantag från lagen eller andra författningar för luftfarten i samband med krig eller krigsfara samt en skyldighet att underställa sådana föreskrifter till riksdagen för prövning. Jämfört med nuvarande 12 kap. 9 § är skillnaderna endast språkliga och redaktionella. Någon ändring i sak avses inte.

2 kap. Registrering, nationalitet och märkning

Nationaliteten

11 § Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och *ska* vid tillämpningen av 1 kap. 6 § anses vara registrerat i Sverige.

Transportstyrelsen utfärdar bevis om anteckningen i bihanget (interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis).

12 § Ett luftfartyg ska ha nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Märkningen

13 § Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget till registret ska vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Ett utländskt luftfartyg ska vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

I paragraferna ändras endast hänvisningarna till 1 kap. (jfr prop. 2009/10:95 s. 367) med anledning av de ändringar som görs där. I 11 § görs en mindre språklig ändring.

4 kap. Flygcertifikat m.m.

Utfärdande av elevtillstånd, flygcertifikat och medicinskt intyg

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav i fråga om ålder för att ett elevtillstånd ska få utfärdas,
2. krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet för att ett flygcertifikat ska få utfärdas,
3. de förutsättningar under vilka ett certifikat ska få utökas, förnyas, godkännas eller erkännas,
4. krav på särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten,
5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas, *och*
6. *förordnande av läkare för att utfärda medicinska intyg och krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.*

I paragrafen läggs en *sjätte punkt* till som i huvudsak motsvarar nuvarande 27 § andra stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 309 f. och 320 f.) men med den skillnaden att regeringen inte förordnar läkare för utfärdande av medicinska intyg. I stället ges regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ett mandat att utfärda föreskrifter om förordnande av sådana läkare och om vilka krav som ska uppfyllas.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.

Återkallelse och begränsning av elevtillstånd eller flygcertifikat

16 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott *som avses i* 13 kap. 2 eller 3 §,
2. om innehavaren vid utövande av luftfart har gjort sig skyldig till grov oakt-samhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,
3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,
4. om innehavaren i annat fall *än som avses i 1–3* vid utövande av luftfart har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhethänseende eller genom bruk av annat ämne än alkohol inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,
6. om det med hänsyn till annat brott som innehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare eller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämp-lig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,
7. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den luftfartsverksamhet som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser är så väsentligt begränsade genom sjuk-dom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han eller hon av flygsäker-hetsskal inte längre bör inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,
8. om innehavaren inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,
9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller flygcertifikat, *eller*
10. om innehavaren själv begär det.

Paragrafen ändras endast språkligt (jfr prop. 2009/10:95 s. 311 f.). Någon ändring i sak avses inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Certifikatkontroll

25 § Den myndighet som prövar frågor om certifikat *får besluta*

1. att den som *innehär ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet att inneha tillståndet eller certifikatet, och*
2. att en certifikatinnehavare *ska genomgå de undersökningar och prov som be-hövs (certifikatkontroll), om det kan antas att innehavaren inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser.*

Paragrafen omarbetas språkligt och redaktionellt (jfr prop. 2009/10:95 s. 319). Bestämmelserna i nuvarande första stycket första meningen och nuvarande andra stycket, som riktar sig till myndigheten och reglerar vad myndigheten får besluta, samlas och blir den nya lydelsens enda stycke med två punkter. Bestämmelsen i nuvarande första stycket andra meningen om certifikatinnehavarens anmälningsskyldighet flyttas till en ny 25 a §.

Av *första punkten* framgår att ansvarig myndighet får besluta att den som innehär ett elevtillstånd eller flygcertifikat ska lämna intyg om sin lämplighet. Bestämmelsens nuvarande lydelse innebär både en rätt för

myndigheten att besluta att ett intyg om fysisk och psykisk lämplighet ska lämnas och en rätt att förelägga om det. Ordet ”förelägga” tas bort med anledning av den nya föreläggandebestämmelsen i 12 kap. 7 § som alltså gör att ändringarna sammantaget inte innebär någon skillnad i fråga om myndighetens möjligheter att kräva intyg.

Av *andra punkten* framgår att ansvarig myndighet får besluta om certifikatskontroll. Inte heller här innebär den nya lydelsen någon ändring i sak utan det förtydligas endast att ansvarig myndighet har en rätt att besluta om att innehavare av ett flygcertifikat ska genomgå certifikatskontroll. Rätten att förelägga framgår av den nya 12 kap. 7 §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 9.3.

25 a § *En certifikatinnehavare ska anmäla omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten till den myndighet som prövar frågor om certifikat.*

Paragrafen, som är ny, motsvarar nuvarande 25 § första stycket andra meningen (jfr prop. 2009/10:95 s. 319) med en något annan språklig utformning.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Utländska flygcertifikat

Rubriken närmast före 26 § ändras så att den även omfattar de nya bestämmelserna om erkända utländska certifikat som inte är detsamma som godkända utländska certifikat.

26 § *Ett utländskt flygcertifikat får godkännas i Sverige endast för den tid då certifikatet är giltigt.*

Det som sägs om

1. återkallelse och begränsning av certifikat i 16–18 och 20 §§ ska också gälla återkallelse och begränsning av ett godkännande,

2. varning och erinran i 19 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt flygcertifikat,

3. omhändertagande i 21 § ska också gälla godkända utländska flygcertifikat,

4. spärrtid för utfärdande av certifikat i 22 § ska också gälla för beslut att godkänna ett utländskt flygcertifikat,

5. beslut om ytterligare ingripande i 23 § ska också gälla ingripande i fråga om godkända utländska flygcertifikat,

6. prövning och utfärdande av nytt certifikat efter återkallelse i 24 § ska också gälla prövning och beslut om ett nytt godkännande efter att ett godkännande har återkallats, och

7. certifikatkontroll i 25 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt certifikat.

I paragrafen finns bestämmelser om bl.a. godkännande av utländska flygcertifikat och om återkallelse omhändertagande och spärrtid av godkända utländska flygcertifikat.

I *första stycket* görs en språklig justering som förtydligar att ett svenskt godkännande endast får motsvara den giltighetstid som anges i flygcertifikatet. Sista dag för godkännandets giltighet ska alltså som längst motsvara sista dag för flygcertifikatets giltighet.

I *andra stycket* anges på ett tydligare sätt jämfört med den nuvarande lydelsen vilka slags ingripanden i fråga om utländska flygcertifikat som de i punktuppställningen nämnda paragraferna gäller.

Någon ändring i sak avses inte (jfr prop. 2009/10:95 s. 311 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

26 a § *Om det i fråga om någon som har ett erkänt utländskt flygcertifikat finns en omständighet som enligt 16 § medför att ett flygcertifikat ska återkallas, får det beslutas att det erkända utländska flygcertifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. För ett sådant beslut ska det som sägs i 17 och 18 §§ om återkallelse och begränsning av ett certifikat tillämpas på motsvarande sätt.*

I paragrafen, som är ny, regleras möjligheten att besluta att erkända utländska certifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige.

I paragrafen införs möjligheten att besluta att ett erkänt utländskt certifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige. Av 4 kap. 7 § framgår att vissa utländska certifikat inte behöver ett särskilt godkännande av svenska myndigheter för att få användas i Sverige. Det krävs då att certifikatet ska vara utfärdat eller godkänt i ett annat land än Sverige och att det ska finnas ett avtal med det landet om erkännande eller föreskrifter om erkännande av certifikat från det landet. Sådana certifikat kan användas direkt i Sverige utan att några åtgärder från innehavaren eller tillsynsmyndigheten behöver vidtas. Bestämmelsen gör det möjligt att ingripa mot ett erkänt certifikat – oberoende av om den utländska myndighet som utfärdat flygcertifikatet inte gör det – i situationer då innehavaren t.ex. begår brott, missköter sig eller i övrigt inte kan anses lämplig att inneha och bruka certifikatet i Sverige.

I bestämmelsen hänvisas till de särskilda grunderna för återkallelse i 16 §, som tillämpas på svenska flygcertifikat och godkända utländska flygcertifikat. Det är samma grunder som ska kunna föranleda ett beslut om att ett erkänt utländskt flygcertifikat inte längre är giltigt för luftfart i Sverige. För besluten ska även bestämmelserna i 17 och 18 §§ om återkallelse och begränsning av certifikatet tillämpas på motsvarande sätt som för svenska flygcertifikat och godkända utländska flygcertifikat. Den nya bestämmelsen innebär inte någon ändring i fråga om tillämpningen av 16–18 §§ (jfr prop. 2009/10:95 s. 311–315).

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.

Prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat

27 § Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinska intyg, godkännande av utländska flygcertifikat och erkända utländska flygcertifikats giltighet för luftfart i Sverige.

Om ett medicinskt intyg har utfärdats eller förlängts av en sådan förordnad läkare som avses i 10 § 6, får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från dagen för utfärdandet eller förlängningen ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav.

I paragrafen regleras vem som prövar frågor om vissa tillstånd, intyg och flygcertifikat (jfr prop. 2009/10:95 s. 320 f.).

I *första stycket* ges Transportstyrelsen, med anledning av den nya 26 a §, mandat att, utöver de frågor som i dag anges, även pröva frågor om

erkända utländska flygcertifikats giltighet i Sverige. Frågan om erkända utländska flygcertifikats giltighet till luftfart i Sverige liknar övriga frågor som Transportstyrelsen hanterar enligt bestämmelsen. Några sådana undantag som avses i 28 § gäller inte erkända utländska flygcertifikat, vilket följer av att den bestämmelsen inte ändras.

Bestämmelserna i nuvarande andra stycket flyttas till en ny sjätte punkt i 10 §.

Nuvarande tredje stycket blir *andra stycket* i paragrafens nya utformning. Med en språklig justering förtydligas att tidsfristen för Transportstyrelsens omprövningsmöjlighet räknas från dagen för det aktuella beslutet, oavsett om det är ett utfärdandebeslut eller ett förlängningsbeslut. En hänvisning görs till den nya placeringen av förordnandebestämmelsen i 10 § 6.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 10.2.

6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen

Drifttillstånd för flygplatser

8 § En flygplats, *eller en flygplats som har byggts om*, får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och *fått* ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. Tillståndet ska ges till den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Trots första stycket får en ombyggd flygplats tas i bruk om ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

I paragrafen finns bestämmelser om drifttillstånd för flygplatser jfr (prop. 2009/10:95 s. 332 f.).

Bestämmelserna i nuvarande första stycket omarbetas språkligt och delas redaktionellt upp i tre nya stycken som i den nya utformningen utgör hela paragrafen enligt följande och utan att någon ändring i sak avses.

Nya första stycket, om att godkännande och drifttillstånd krävs för att få ta en flygplats i bruk, motsvarar nuvarande första stycket första meningen.

Nya andra stycket, om vem tillståndet ska gälla för och vad tillståndet ska innehålla, motsvarar nuvarande första stycket tredje och fjärde meningarna.

Nya tredje stycket, om undantag för ombyggnader som har liten betydelse, motsvarar nuvarande första stycket andra meningen.

Nuvarande andra stycket flyttas till en ny paragraf, 8 a §, och nuvarande tredje stycket flyttas även det till en ny paragraf, 10 a §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

8 a § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

Paragrafen är ny. Den motsvarar nuvarande 8 § andra stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 332 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

9 § Den myndighet som har gett ett drifttillstånd enligt 8 § ska

1. återkalla tillståndet, om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 och 8 a §§ åsidosätts i väsentlig grad eller om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser, eller

2. begränsa tillståndet till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar, om det finns förutsättningar för återkallelse men en begränsning är tillräcklig för att upprätthålla flygsäkerheten.

Om det i ett ärende om återkallelse finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att bli återkallat, ska myndigheten besluta att återkalla tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

Om det i ett ärende om begränsning finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att begränsas, får myndigheten besluta att begränsa tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

Paragrafen ändras språkligt och redaktionellt. Första stycket delas upp i två punkter och nuvarande andra stycket delas upp i två stycken, ett andra och tredje stycke (jfr prop. 2009/10:95 s. 333 f.). Någon ändring i sak avses inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

10 a § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver ha ett drifttillstånd innan den tas i bruk.*

I paragrafen, som är ny, regleras möjligheten att föreskriva för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer om att en flygplats i vissa situationer inte behöver ha ett drifttillstånd. Paragrafen motsvarar nuvarande 8 § tredje stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 333). Jämfört med nuvarande reglering görs endast en språklig ändring. Någon ändring i sak avses inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

8 kap. Vissa bestämmelser för lufttrafiken

Skyldighet att landa

2 § När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg uppmanas att landa. Uppmaningen ska riktas till fartygets befälhavare. Luftfartyget ska då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, ska landningen ske på närmaste lämpliga flygplats inom landet.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 12 och 14 §§, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till en flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska luftfartyget snarast möjligt landa enligt det som sägs i första stycket.

Om bestämmelserna i första eller andra stycket inte följs, får luftfartygets fortsatta färd hindras.

Den nuvarande hänvisningen till 1 kap. 8 § i *andra stycket* ändras med anledning av ändringarna i 1 kap (jfr prop. 2009/10:95 s. 352f.). Någon ändring i sak avses inte.

Nuvarande fjärde stycket placeras i en ny paragraf, 2 a §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

2 a § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa.

Paragrafen, som är ny, motsvarar nuvarande 2 § fjärde stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 353), med den ändringen att upplysningsbestämmelsen i nuvarande 2 § fjärde stycket andra meningen tas bort. Det mandat som finns i paragrafen innefattar även en rätt att föreskriva vilken myndighet som ska meddela beslut i frågor som regleras i 2 §. Någon ändring i sak avses inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

10 kap. Flygräddningstjänst, bärgning, undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser

Rapportering av händelser m.m.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka personer inom luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

I paragrafen, som delvis motsvarar nuvarande bestämmelse (jfr prop. 2006/07:110 s. 52), finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om vem som ska rapportera händelser enligt 8 §.

Ändringen består i att regeringen får möjlighet att ge den myndighet som regeringen bestämmer möjligheten att meddela föreskrifter om vilka personer inom luftfarten som ska rapportera händelser inom luftfarten.

Bestämmelsen i nuvarande andra stycket avser verkställighetsföreskrifter och tas bort.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.

12 kap.

Det nya tolfte kapitlet är till största delen en redaktionell omarbetning av befintliga paragrafer i nuvarande tolfte kapitlet. Det innebär viss språklig förändring samt nya rubriker, ändrad disposition och numrering. Två paragrafer från nuvarande tolfte kapitlet, 8 och 9 §§, flyttas till första kapitlet. Utöver detta görs bl.a. två förtydliganden i 1 § och det införs två nya bestämmelser i 7 och 8 §§. I de fall det rör sig om språkliga och redaktionella ändringar finns övervägandena i avsnitt 5.2.

12 kap. Tillsyn, marknadskontroll och överklagande

Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över

1. att 1–8, 10 och 11 kap., EU-förordningar om luftfart som lagen kompletterar och föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till de angivna kapitlen och EU-förordningarna följs, och

2. att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband

med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet följer de bestämmelserna.

Tillsynen omfattar inte domstolar.

I paragrafen, som i stort motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § första stycket första meningen och 2 § första stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 364 f.), regleras tillsyn över luftfarten.

I *första stycket första punkten* läggs det i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen till ett förtydligande om att myndighetens tillsyn omfattar även EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter och beslut meddelade med stöd av EU-förordningarna. Transportstyrelsen pekas i luftfartsförordningen (2010:770) ut som ansvarig myndighet för den civila luftfarten i Sverige. Transportstyrelsen pekas även ut som den myndighet som ska fullgöra Sveriges uppgifter och vara behörig myndighet för de EU-förordningar som anges i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. I detta ansvar ligger även ett tillsynsansvar.

Första stycket andra punkten innehåller ingen motsvarighet till nuvarande 2 § andra stycket. Den rätt för ansvarig myndighet att förelägga för att tillse att de angivna artiklarna i förordning (EG) nr 1107/2006 följs, som regleras i nuvarande andra stycket ersätts av den nya föreläggandebestämmelsen i 12 kap. 7 §. Genom den nya regleringen kommer bestämmelser i de EU-förordningar som enligt regeringens föreskrifter ska komplettera lagen även att kunna ligga till grund för förelägganden.

I *andra stycket* görs det i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen ett förtydligande som innebär att det uttryckligen framgår att den tillsyn som görs enligt lagen inte omfattar tillsyn över domstolar. Någon ändring i sak avses inte.

2 § Tillsyn får göras i form av stickprov.

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § första stycket sista meningen (jfr prop. 2009/10:95 s. 364) med en språklig uppdatering men utan ändring i sak.

3 § Regeringen får meddela föreskrifter om att tillsynsmyndigheten får anlita någon annan vid tillsynen.

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § andra stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 364) med en språklig uppdatering. Någon ändring i sak avses inte.

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som står under tillsyn enligt denna lag ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 kap. 3 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 365).

5 § I den utsträckning det behövs för tillsynen ska tillsynsmyndigheten eller den som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § tredje stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 364) med en språklig uppdatering men utan ändring i sak.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ingå avtal med annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet.

I paragrafen, som i stort motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § fjärde stycket (jfr prop. 2010/11:143 s. 36), regleras tillsyn av svenska luftfartyg i andra länder. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen ersätts ordet ”Transportstyrelsen” med ”tillsynsmyndigheten”. Transportstyrelsen får mandatet genom 12 kap. 3 § luftfartsförordningen (2010:770). Någon ändring i sak avses inte.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att lagen, de EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna ska följas.

Första stycket gäller inte förelägganden inom ramen för marknadskontroll eller sådana förelägganden i mål om tillstånd eller certifikat som avses i 4 kap. 29 §.

I paragrafen regleras rätten att förelägga inom luftfartsområdet.

I *första stycket*, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, regleras tillsynsmyndighetens möjlighet att besluta förelägganden som behövs för att regelverket ska följas. Rätten att besluta om föreläggande omfattar luftfartslagen, luftfartsförordningen (2010:770), de EU-förordningar som lagen, enligt regeringens föreskrifter, kompletterar samt alla myndighetsföreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, luftfartsförordningen eller EU-förordningarna. Bestämmelsen ska kunna användas i situationer när tillsynsmyndigheten t.ex. är i behov av efterrättelse eller information och användande av andra medel, som tillsyn, begränsning eller återkallelse av tillstånd eller en åtalsanmälan, inte är lämpligt eller möjligt. Genom att tillsynsmyndigheten får besluta alla de förelägganden som behövs, begränsas den nya föreläggandemöjligheten inte till vissa särskilt angivna situationer, som det är i dag, utan myndigheten kan fritt avgöra vilka situationer som kan komma i fråga för förelägganden.

De nuvarande bestämmelserna om förelägganden i lagen tas bort till förmån för den nya bestämmelsen. Detta gäller dock inte bestämmelserna om rätten för en domstol att förelägga i mål om elevtillstånd, flygcertifikat och godkännande av utländska flygcertifikat eller rätten för marknadskontrollmyndigheten besluta om förelägganden i vissa angivna situationer samt för att se till att förordning (EU) 2019/1020 ska följas.

Jämfört med nuvarande bestämmelser om förelägganden i luftfartslagen anges att den behöriga myndigheten får besluta ”förelägganden” i stället för ”förelägganden eller förbud”. Rätten att besluta om förelägganden innefattar en möjlighet att besluta om förbud, jfr 8 kap. 9 § djurskyddslagen (2018:1192) och prop. 2017/18:147 s. 333.

Av *andra stycket* framgår att rätten att förelägga inte omfattar bestämmelserna om marknadskontroll eller förelägganden inom ramen för en domstolsprocess om certifikat. Det finns i lagen särskilda bestämmelser som reglerar detta.

Övervägandena finns i avsnitt 9.3.

8 § Ett föreläggande enligt 7 § får förenas med vite.

Myndigheten får dock inte förelägga någon vid vite att medverka i en utredning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för den som föreläggandet riktar sig mot.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 13 kap. 13 § och 13 kap. 7 § luftfartsförordningen (2010:770).

Av *första stycket* framgår att alla förelägganden som meddelas enligt 7 § får förenas med viten. Jämfört med nuvarande bestämmelser innebär det en utökad möjlighet att besluta om viten. Möjligheten att förena ett föreläggande med vite omfattar alla förelägganden om att följa bestämmelser i luftfartslagen, luftfartsförordningen, de EU-förordningar som lagen kompletterar (vilka de EU-förordningarna är framgår av föreskrifter som regeringen meddelar), samt de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna. I likhet med 7 § används ordet ”förelägganden” i stället för uttrycket ”förelägganden eller förbud”. Allmänna bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

I *andra stycket* tydliggörs vid vilka situationer ett föreläggande inte får förenas med ett vite. Om en individ är föremål för en utredning av en myndighet får individen inte genom ett föreläggande vid vite tvingas att på något sätt medverka i utredningen om den kan leda till straff eller sanktionsavgift för honom eller henne. Det innebär att någon inte får tvingas att delta i informationsinsamlingar, inkomma med material eller på annat sätt förmås att lämna uppgifter under hotet av ett vite om personen inte rättar sig efter myndighetens begäran.

Övervägandena finns i avsnitt 9.3.

Marknadskontroll

9 § Bestämmelser om marknadskontroll finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.

Den myndighet som regeringen bestämmer är marknadskontrollmyndighet.

10 § Vid marknadskontroll enligt förordning (EU) 2019/1020 har marknadskontrollmyndigheten befogenhet

1. att enligt artikel 14.4 a–14.4 c kräva att ekonomiska aktörer ska tillhandahålla handlingar, specifikationer, data eller uppgifter,
2. att enligt artikel 14.4 d utföra oanmälda inspektioner på plats och fysiska kontroller av produkter,
3. att enligt artikel 14.4 e få tillträde till lokaler, mark eller transportmedel,
4. att enligt artikel 14.4 f inleda undersökningar på eget initiativ,
5. att enligt artikel 14.4 g kräva att ekonomiska aktörer ska vidta lämpliga åtgärder för att få en bristande överensstämmelse att upphöra eller att eliminera en risk,
6. att enligt artikel 14.4 h själv vidta åtgärder,
7. att enligt artikel 14.4 j införskaffa, inspektera och demontera varuprover, och
8. att enligt artikel 14.4 k kräva att innehåll på ett onlinegränssnitt ska avlägsnas, att en varning ska visas eller att åtkomsten ska begränsas.

Marknadskontrollmyndigheten får införskaffa ett varuprov under dold identitet enligt artikel 14.4 j i förordning (EU) 2019/1020 endast om det är nödvändigt för att syftet med kontrollen ska uppnås. Myndigheten ska underrätta den ekonomiska

aktören om att införskaffandet har skett under dold identitet, så snart det går utan att syftet med åtgärden går förlorat.

Befogenheten enligt första stycket 8 gäller inte i fråga om databaser som omfattas av tryckfrihetsförordningens eller yttrandefrihetsgrundlagens skydd.

När ändrade förhållanden ger anledning till det, ska marknadskontrollmyndigheten besluta att en sådan skyldighet som avses i första stycket 8 inte längre ska gälla.

11 § Marknadskontrollmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att förordning (EU) 2019/1020 ska följas.

12 § Ett beslut om föreläggande enligt 10 eller 11 § får förenas med vite.

13 § Marknadskontrollmyndigheten får, när den fattar beslut enligt 10 eller 11 §, bestämma att beslutet ska gälla omedelbart.

14 § Polismyndigheten ska på begäran av marknadskontrollmyndigheten lämna den hjälp som behövs för att marknadskontrollmyndigheten ska kunna vidta åtgärder enligt 10 §.

Hjälp enligt första stycket får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

15 § Den som har tagit befattning med ett ärende som gäller marknadskontroll enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad denne har fått veta om någons affärs- eller driftförhållanden.

I det allmänna verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Paragraferna motsvarar nuvarande 12 kap. 3 a–g §§ (jfr prop. 2021/22:238 s. 302–309).

Överklagande

16 § Ett beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

17 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna får överklagas till allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av 18–21 §§.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten i mål som avses i första stycket och i mål som avses i 4 kap. 28 §.

18 § En förvaltningsmyndighets beslut i frågor som rör trafikillstånd får överklagas till regeringen.

19 § Ett beslut enligt 4 kap. 19 § andra stycket om erinran, enligt 4 kap. 21 § om omhändertagande av flygcertifikat eller enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får inte överklagas.

20 § Ett beslut enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får prövas av allmän förvaltningsdomstol endast i samband med

prövning av frågan om återkallelse på grund av att beslutet eller föreläggandet inte har följts.

21 § Ett föreläggande enligt 4 kap. 29 § får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut genom vilket målet avgörs.

22 § En förvaltningsmyndighets beslut om tillstånd att inrätta och driva flygplatser får överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

Paragraferna motsvarar i stort nuvarande 12 kap. 4–7 §§ (jfr prop. 2009/10:95 s. 365 f.) men med en annan inbördes ordningsföljd.

Bestämmelsen i 16 § ändras i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen så att även beslut enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter meddelade i anslutning till dessa förordningar gäller omedelbart. Övervägandena finns i avsnitt 10.1.

I 17 § förtydligas i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen att rätten att överklaga även omfattar beslut enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa. Besluten rör i huvudsak myndighetsutövning mot enskild och går redan i dag att klaga på enligt bestämmelser i förvaltningslagen (2017:900) varför detta förtydligas i bestämmelsen. Ändringen innebär därmed ingen ändring i sak.

I 19 och 20 §§ ersätts ordet ”föreläggande” med ordet ”beslut” vid hänvisningen till 4 kap. 25 §. Paragraferna motsvarar nuvarande 12 kap. 5 § andra stycket och tredje stycket första meningen. Ändringen föranleds av införandet av den nya allmänna förverkandebestämmelsen i 12 kap. 7 § och borttagandet av möjligheten att förelägga enligt nuvarande 4 kap. 25 § samt den ändring som sker i 4 kap. 25 §. Det ska dock inte heller i fortsättningen vara möjligt att överklaga förelägganden om certifikatkontroll varför ett tillägg om detta görs i 19 och 20 §§. Tillägget innebär i jämförelse med nuvarande bestämmelse dock inte någon ändring i sak. Bestämmelserna i 19 och 20 §§ innebär att det inte går att klaga på ett beslut eller föreläggande om certifikatkontroll utan den enda gången frågan får prövas är om beslutet eller föreläggandet inte följs och certifikatet återkallas, varpå det beslutet överklagas. Inom ramen för återkallelseprocessen får då en allmän förvaltningsdomstol pröva frågan.

Jämfört med de nuvarande bestämmelserna görs i övrigt ingen ändring i sak.

13 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

Ansvarsbestämmelser

1 § För vårdslöshet i flygtrafik döms till böter eller fängelse i högst sex månader den som uppsåtligen eller av oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg eller utför en uppgift som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.

Om brottet är grovt, döms för grov vårdslöshet i flygtrafik till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om gärningen innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag eller om

gärningspersonen visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom.

I paragrafen regleras vårdslöshet i flygtrafik, både brott av normalgraden och grovt brott (jfr prop. 2009/10:95 s. 367 f.).

I *första stycket* regleras ansvar vid vårdslöshet i flygtrafik. Enligt den nuvarande lydelsen krävs att en gärning begåtts av grov oaktsamhet för att ansvar ska kunna dömas ut för vårdslöshet i flygtrafik av normalgraden. Genom ändringen tas kravet på grov oaktsamhet bort och det kommer endast att krävas oaktsamhet för att någon ska kunna dömas till ansvar. Frågor om grov oaktsamhet kommer att regleras i andra stycket. Alla oaktsamma ageranden ska inte kunna leda till straffansvar. För straffansvar ska det t.ex. röra sig om farliga beteenden i form av allvarliga brott mot trafikregler som ska skydda andra luftfartyg och tredje man eller vårdslös manövrering av luftfartyget med passagerare ombord. Felbedömningar på grund av tillfällig oaktsamhet eller rena manövreringsmisstag bör normalt inte leda till ansvar. I 13 kap. 7 § regleras att det inte ska dömas till ansvar för gärningar som begåtts med ringa oaktsamhet.

Av bestämmelsen framgår även vem som kan göra sig skyldig till vårdslöshet i flygtrafik. Bestämmelsen omfattar samtliga som manövrerar ett luftfartyg, dvs. både piloter på ett bemannat luftfartyg och fjärrpiloter. En fjärrpilot är en pilot som manövrerar ett obemannat luftfartyg i ett obemannat luftfartygssystem, dvs. flyger med en drönare. Fjärrpilots ageranden under en flygning med ett obemannat luftfartyg omfattas sedan tidigare av bestämmelsens lydelse eftersom det även där rör sig om manövrering av ett luftfartyg. I bestämmelsen utökas dock ansvaret till att även omfatta observatörer som deltar vid flygning med obemannade luftfartyg. Med observatör avses både observatörer av det obemannade luftfartyget och lufrumsobservatörer. Definitioner av dessa båda uttryck finns i förordning (EU) 2019/947. En observatör av det obemannade luftfartyget är en person som är belägen jämsides med fjärrpilots och som genom visuell observation, utan hjälp, av det obemannade luftfartyget hjälper fjärrpilots att hålla det inom synhåll och utföra flygningen säkert. En lufrumsobservatör är en person som bistår fjärrpilots genom att utföra visuell avsökning av det lutrum där det obemannade luftfartyget befinner sig för att upptäcka eventuella faror i luften. En observatör övertar under en flygning med ett obemannat luftfartygssystem delar av en fjärrpilots ansvar för luftfartyget och dess färd i lutrummet och fattar inom ramen för sitt agerande beslut om flygningen som normalt är en fjärrpilots ansvar. Syftet med observationen, oavsett var observatören befinner sig, är att hålla det obemannade luftfartyget inom synhåll, observera det och omgivande luftfart och utifrån detta göra bedömningar. I båda situationerna står observatören i kontakt med fjärrpilots. Observatören är i de delarna att likställa med en fjärrpilot. Ansvaret för observatören är detsamma oavsett om det rör sig om en observatör av det obemannade luftfartyget eller en lufrumsobservatör. Situationer som kan omfattas av ansvaret är t.ex. om observatören inte meddelar fjärrpilots vilka andra luftfartyg som befinner sig i aktuellt lutrum, att det finns behov av kursändringar eller att landa luftfartyget, och därigenom bidrar till att en incident inträffar eller potentiellt kunde ha inträffat.

Av *andra stycket* framgår vilka situationer som särskilt ska beaktas för att en gärning ska bedömas som grov oaktsamhet i flygtrafik. Förutsättningen för att någon ska kunna dömas för grov vårdslöshet i flygtrafik är att t.ex. gärningsmannens trafikbeteende innebär ett medvetet risktagande av allvarligt slag eller, att denne visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Rekvisiten är alternativa, men de kan åberopas samtidigt som grund för straffansvar. Den nya lydelsen är ett förtydligande och innebär inte någon ändring i sak i förhållande till nuvarande lydelse och tillämpningen av bestämmelsen i praxis.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

2 § För *flygfylleri* döms till böter eller fängelse i högst sex månader den som alkohol- eller drogpåverkad enligt 2 a §

1. manövrerar ett luftfartyg,
2. ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
3. utövar tjänst som flygledare, eller flygtekniker eller tillhandahåller flyginformationstjänst i okontrollerat luftrum,
4. som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten, eller
5. i en tjänst, som inte omfattas av 1–4 men som har samband med en flygning, fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten.

I paragrafen regleras flygfylleri och under vilka situationer ansvar kan dömas ut. Paragrafen motsvarar i stort det som gäller enligt nuvarande 2 § första, andra och tredje styckena (jfr prop. 2009/10:95 s. 368 f.) men med en annan disposition. Genom regleringen i punkterna 3–5 utvidgas straffansvaret i viss utsträckning.

I *första och andra punkterna* regleras ansvaret för den som manövrerar ett luftfartyg och den som ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Av författningskommentaren till nuvarande 13 kap. 1 § luftfartslagen (jfr prop. 2009/10:95 s. 368) framgår att ordet manövrerar valdes i den bestämmelsen för att även framförande av obemannade luftfartyg skulle omfattas av straffansvaret och kunna leda till en dom om vårdslöshet i flygtrafik. Samma ord, manövrerar, valdes i bestämmelsen om flygfylleri. För att förtydliga bestämmelsen tas uttrycket ”eller i övrigt” bort så att det framgår att det är all manövrering av luftfartyg som omfattas av straffansvaret, vilket är fallet i dag, och inte endast manövrering ombord på ett luftfartyg. I fråga om uttrycket ombord på ett luftfartyg undrade Lagrådet, vid införandet av luftfartslagen, vad som skulle gälla för en berusad befälhavare som befinner sig på genomgång inför en flygning eller på väg ut till luftfartyget (se prop. 2009/10:95 s. 607 f). Regeringen ansåg att de situationer som Lagrådet nämnde inte omfattas av straffbestämmelsen med hänsyn till att befälhavaren har möjlighet att efter eget omdöme eller med anledning av andras påpekanden avbryta en planerad flygning (se prop. 2009/10:95 s. 370 och 608). Dessa argument gäller alltså och straffbestämmelsen bör inte träffa den pilot som endast t.ex. tar sig till luftfartyget.

Tredje punkten avser ansvaret för flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker, dvs. de som omfattas genom nuvarande hänvisning till 6 kap. 20 §. Hänvisningen tas bort och bestämmelsen förtydligas genom att befattningarna skrivs ut i paragrafen. Tredje punkten omfattar även den

som tillhandahåller flyginformationstjänst i okontrollerat lufterum. De personalkategorier som avses är AFIS-personal och FIS-personal. AFIS står för Aerodrome Flight information Service och FIS står för Flight Information Service. Beteckningarna skiljer sig åt beroende på i vilket lufterum informationstjänsten tillhandahålls. AFIS-personal omfattas av straffansvaret enligt nuvarande reglering genom hänvisningar till 6 kap. 20 § och 5 kap. 9 § luftfartslagen och 6 kap. 21 § luftfartsförordningen. Straffansvaret för FIS-personal är däremot nytt. Presumtionen är att det arbete som utförs av flygledare, flygtekniker och AFIS- och FIS-personal är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Något sådan särskild bedömning behöver därför inte göras för att ansvar för flygfylleri ska kunna utkrävas.

I *fjärde punkten* sker en utökning av det straffbara området så att även observatörer av obemannade luftfartyg, så som de definieras i förordning (EU) 2019/947, omfattas av straffansvar. Alla uppgifter som en observatör vidtar onykter kommer inte att vara straffbara utan endast de som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten, exempelvis information till fjärrpiloten i form av navigationsanvisningar, beskrivning av aktuellt lufterum såvitt avser hinder och trafik samt besked, eller uteblivet sådant, om en flygning ska fortgå eller att fjärrpiloten behöver landa. I realiteten kommer det dock att innebära att uppgiften som observatör inte kan fullgöras under påverkan av alkohol eller narkotika. Jfr även kommentaren till 1 § beträffande observatörens uppgifter vid en flygning.

I *femte punkten* anges att även annan personal än de särskilt angivna kan träffas av ansvar för flygfylleri. En förutsättning är att uppgiften utförs i tjänsten. Det ska alltså inte vara fråga om uppgifter som utförs vid privata flygningar. Personalen som avses ska också fullgöra en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Nuvarande flygfylleribestämmelse omfattar i dag även andra aktörer än de som uttryckligen anges i straffbestämmelsen eller i 6 kap. 20 §. Det är de tidigare nämnda AFIS-tjänstemännen samt den som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning (se 6 kap. 20 § och 5 kap. 9 § luftfartslagen och 6 kap. 21 § luftfartsförordningen). AFIS-personal omfattas fortsättningsvis genom regleringen i tredje punkten (se ovan). Den som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning omfattas fortsättningsvis av regleringen i femte punkten. Uppgiften som utförs är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten Även andra ågeranden av väsentlig betydelse för flygsäkerheten som utförs på en flygplats omfattas. Som exempel kan nämnas de ågeranden som en pilot vidtar innan denne kliver ombord på luftfartyget, som utvändigt inspektion av luftfartyget, färdplanering samt beräkning av bränsleåtgång. Ändringarna kommer således att innebära att alla personer som i samband med en flygning, i tjänsten utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten ska dömas för flygfylleri om uppgiften utförs under påverkan av alkohol eller annat medel. Det kan till exempel vara piloter, servicetekniker eller annan markpersonal. Det krävs dock att uppgiften är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten och att tjänsten har ett samband med en flygning. Detta innebär att varken alla tjänstemän eller alla ågeranden på en flygplats kommer att omfattas av ett straffansvar. Ågeranden som kan omfattas är t.ex. beräkning och surrning av lasten före flygningen, beräkning av bränsleförbrukning för flygningen, avisering och säkerhetskontroll av ett specifikt luftfartyg innan flygning.

Kravet på samband med en flygning avser även samband i tid. Det innebär att samband ska finnas med en kommande eller pågående flygning och innebär exempelvis att den uppgift som utförs i normalfallet inte ska kontrolleras eller göras om av någon annan före en specifik flygning. Då har åtgärden inte den betydelse för flygsäkerheten som krävs. Bedömningen av vilka tjänster och uppgifter som ska anses ha samband med en flygning och vara av väsentlig betydelse för flygsäkerheten måste dock prövas av domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av den föreliggande situationen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

2 a § *Som alkohol- eller drogpåverkad enligt 2 § ska den anses som*

1. har intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgiften uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften,

2. har intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgiften finns något narkotiskt ämne kvar i blodet, eller

3. är så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att uppgiften inte kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Första stycket 2 gäller inte narkotika som intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

I paragrafen, som är ny och motsvarar delar av nuvarande 2 § (jfr prop. 2009/10:95 s. 368 f. och prop. 2018/19:59 s. 151), regleras vad som utgör alkohol- eller drogpåverkan enligt den nya 2 §.

I *första stycket* samlas de delar av nuvarande 2 § som reglerar olika former av berusning som kan leda till ansvar. Bestämmelsen motsvarar det som regleras i nuvarande 2 § i fråga om vad som ska anses utgöra straffbar påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel.

Andra stycket motsvarar nuvarande 2 § andra stycket andra meningen och innebär att om narkotika intagits enligt läkares ordination ska det inte dömas till ansvar enligt första stycket andra punkten. Ansvar kan dock fortfarande utdömas i dessa situationer enligt första stycket tredje punkten, om uppgiften utförs under sådan påverkan av alkohol eller annat medel att det kan antas att uppgiften inte kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Ändringarna innebär ingen ändring i sak.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

4 § *Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligt eller av oaktsamhet*

1. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 § om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,

2. framför ett civilt luftfartyg i överljudsart utan tillstånd,

3. bryter mot föreskrifter eller beslut om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 12 eller 14 §,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan om registrering i luftfartygsregistret,

5. framför ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret men inte märkt enligt

a) 2 kap. 13 § eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av den bestämmelsen, eller

b) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg,

6. använder ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt,
7. tillverkar eller utför underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör eller reservdelar till luftfartyg utan tillstånd,
8. bryter mot bestämmelser om *behörighet genom att*
 - a) *framföra ett luftfartyg utan gällande certifikat eller motsvarande handling,*
 - b) *framföra ett luftfartyg av annan kategori, klass eller typ än den som anges i certifikatet eller motsvarande handling,*
 - c) *framföra ett luftfartyg i strid med de villkor och behörigheter som anges i certifikatet eller i motsvarande handling,*
 - d) *ensam framföra ett luftfartyg under utbildning för flygcertifikat i strid med de förutsättningar som anges för utbildningen,*
 - e) *tjänstgöra som flyglärare utan gällande flygcertifikat för den kategori, klass eller typ av luftfartyg som utbildningen avser eller utan sådan särskild behörighet som krävs enligt föreskrifter som regeringen meddelat med stöd av 4 kap. 10 §, eller*
 - f) *inte följa föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 4 kap. 1,3,4 eller 5 §,*
9. som passagerare inte *lyder det som befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,*
10. som befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd inte *gör det* som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,
11. *inrättar eller bygger om en flygplats utan föreskrivet tillstånd enligt bestämmelser om civil luftfart eller tar i bruk en flygplats innan den har godkänts och fått drifttillstånd,*
12. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,
13. *arbetar som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet, när ett sådant certifikat krävs,*
14. *utövar luftfartsverksamhet med bemannat luftfartyg*
 - a) *i strid med eller utan att ha det drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafiktillstånd som krävs, eller den auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet som krävs, eller*
 - b) *utan den deklaration som krävs,*
15. *utövar luftfartsverksamhet med obemannat luftfartyg*
 - a) *i strid med eller utan att ha det tillstånd som krävs, eller*
 - b) *utan den deklaration som krävs,*
16. *utövar luftfartsverksamhet utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 12 §, eller*
17. *inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 2 §.*

I paragrafen regleras straffansvaret för överträdelser av bestämmelser i lagen, i föreskrifter skapade med stöd av lagen eller i EU-förordningar som lagen kompletterar (jfr prop. 2009/10:95 s. 373 f.). Av paragrafen framgår vilka ageranden inom luftfarten som ska vara straffbara. Bestämmelsen är en blandning av uttömmande brottsbeskrivningar och blankettstraffbud. Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 9.1.

I paragrafen görs bl.a. en omnumrering av nuvarande punkterna 10–18. Sjunde punkten är oförändrad. I den nya tolfte och sjuttonde punkten ändras endast numreringen.

I *första punkten* ändras hänvisningen till första kapitlet. Någon ändring i sak avses inte.

I *andra punkten* ersätts hänvisningen till första kapitlet med en brottsbeskrivning. Någon ändring i sak avses inte.

I *tredje punkten* regleras överträdelse av regeringens föreskrifter och beslut om restriktionsområden. Genom mandatet i 1 kap. 12 och 14 §§ ges regeringen en rätt att föreskriva eller fatta beslut om restriktionsområden. En föreskrift eller ett beslut kan innefatta inskränkningar, förbud, villkor och tillstånd. I den nuvarande bestämmelsen anges dock att det rör överträdelse av förbud eller föreskrifter (jfr prop. 2009/10:95 s. 374). I punkten görs därför en språklig justering för att lydelsen ska motsvara formuleringarna och det mandat som regeringen i dag har i nuvarande 1 kap. 8 § luftfartslagen, som motsvaras av de föreslagna bestämmelserna i 1 kap. 12 och 14 §§ luftfartslagen, och vad som rimligen avsågs vid införandet av bestämmelsen 2010. I paragrafen ändras även hänvisningen till första kapitlet, som en följd av ändringarna där. Ändringen innebär ingen ändring i sak.

I *fjärde punkten* regleras lämnande av uppgifter vid anmälan eller ansökan till luftfartygsregistret. Bestämmelsen ändras så att samtliga anmälningar eller ansökningar om registrering i luftfartygsregistret omfattas av ett straffansvar, inte endast de som sker enligt 2 kap. Genom ändringen kommer även det finnas en skyldighet under straffansvar att lämna riktiga uppgifter vid anmälningar eller ansökningar om registrering avseende certifierade obemannade luftfartyg.

I *femte punkten* regleras märkning av luftfartyg som finns i luftfartygsregistret. Bestämmelsen är redaktionellt ändrad till en punktlista och straffansvaret för nationell luftfart placeras i femte punkten a och är oförändrat. I femte punkten b, som saknar motsvarighet i nuvarande regelverk, läggs en sanktion för bristande märkning av obemannade luftfartyg enligt bestämmelserna i förordning (EU) 2019/947 till. Förordningen gäller för obemannade luftfartyg, som är de enda luftfartyg för vilka det finns särskilda märkningskrav inom EU-rätten och där krav på märkning inte framgår av svenska bestämmelser. I förordningen ställs krav på att obemannade luftfartyg som är föremål för certifiering ska registreras, vilket i Sverige sker i luftfartygsregistret, och att nationalitet och registreringsmärke ska fastställas i enlighet med ICAO:s bestämmelser, vilka bl.a. innehåller krav på att det aktuella luftfartyget ska ha en registreringsmärkning. Kravet på märkning kommer alltså endast gälla certifierade obemannade luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret och det är därför endast dessa som omfattas av straffansvaret. Det är ägaren eller operatören som har en skyldighet att registrera och märka ett obemannat luftfartyg men straffbestämmelsen kommer träffa den som framför det obemannade luftfartyget utan korrekt märkning, precis som för bemannad luftfart. Hänvisningen till förordningen är dynamisk och avser alltså förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

I *sjätte punkten*, som delvis motsvarar den nuvarande punkten (jfr prop. 2009/10:95 s. 374), straffbeläggs att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt. Kraven på att luftfartyg ska vara luftvärda och miljövärda har historiskt funnits i luftfartslagen men begreppen fick till stor del sitt innehåll från EU-rätt och från olika ICAO bestämmelser. I dag finns bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet för de flesta luftfartygen i EU-rätten, genom bestämmelser i flertalet olika förordningar beroende på vilken typ av luftfartyg det är fråga om. För att alla bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet ska omfattas av

straffansvaret tas hänvisningen till luftfartslagen, och därigenom meddelade föreskrifter, bort.

I *åttonde punkten*, som delvis motsvarar den nuvarande punkten (jfr prop. 2009/10:95 s. 375), föreskrivs straffansvar för den som bryter mot bestämmelser om behörighetshandlingar. Ordet behörighetshandlingar har bytts ut mot certifikat eller motsvarande handling. Ett certifikat består alltid av dels den rena certifikat delen, dels ett medicinskt intyg. Om den ena delen saknas har man inget gällande certifikat som kan användas vid luftfart. När det gäller punkten d) är det den flygskola som håller i utbildningen som avgör under vilka former utbildningen sker och det är även flygskolan som sätter begränsningar för hur flygningar får genomföras. Även här fanns förut alla relevanta bestämmelser i luftfartslagen eller svensk förordning. I dag finns majoriteten av alla krav på olika i bestämmelser i EU-förordningar, främst förordning (EU) nr 1178/2011. Genom att som utgångspunkt ta bort hänvisningen till svenska bestämmelser och skriva ut den brottsliga gärningen i en brottsbeskrivning förtydligas vilka gärningar som omfattas av straffansvar. Dessutom kommer straffansvaret att omfatta även överträdelser av EU-bestämmelser om behörighetshandlingar. För vissa luftfartyg ska dock endast de svenska bestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen (2010:770) tillämpas och vissa nationella krav för behörigheter finns fortfarande kvar i luftfartsförordningen. Hänvisningen till föreskrifter meddelade med stöd av någon av bestämmelserna i 4 kap. finns därför kvar i åttonde punkten f). Eftersom det saknas föreskriftsrätt enligt 4 kap. 2 § begränsas hänvisningen rätteligen till 1, 3, 4 och 5 §§.

I *nionde punkten*, som i sak motsvarar nuvarande tionde punkten (jfr prop. 2009/10:95 s. 375), görs redaktionella ändringar som inte innebär någon ändring i sak.

I *tionde punkten*, som innehållsmässigt motsvarar nuvarande elfte punkten (jfr prop. 2009/10:95 s. 375), föreskrivs straffansvar för den befälhavare som inte gör vad som krävs för att rädda passagerare, personal, luftfartyget och gods när luftfartyget råkat i nöd. Även här finns bestämmelser om befälhavarens ansvar i dessa avseenden numera i huvudsak i de EU-förordningar som reglerar området.

I *elfte punkten*, som innehållsmässigt motsvarar den nuvarande tolfte punkten (jfr prop. 2009/10:95 s. 375), straffbeläggs att inrätta eller bygga om en flygplats utan föreskrivet tillstånd eller ta i bruk en flygplats innan den godkänns. Bestämmelser om inrättande av en flygplats finns i svenska regelverk medan bestämmelser om att bygga eller bygga om en flygplats och om att ta en flygplats i bruk finns både i svenska regelverk och i förordning (EU) nr 139/2014 och i förordning (EU) 2018/1139. Genom ändringen omfattas samtliga krav på byggnation, ombyggnation och i brukstagande av flygplatser inom luftfarten av det straffbara området. För att straffansvaret inte ska omfatta bestämmelser om tillstånd för att bygga och bygga om som finns inom andra områden tydliggörs att det endast är bestämmelser inom det civila luftfartsområdet som kan föranleda straffansvar.

I *trettonde punkten*, som innehållsmässigt motsvarar den nuvarande fjortonde punkten (jfr prop. 2009/10:95 s. 375), straffbeläggs att arbeta som flygledare eller flygtekniker utan att ha ett certifikat, när ett sådant krävs. Den nuvarande lydelsen omfattar endast överträdelser av det

svenska kravet på sådant certifikat. I dag finns dock kraven om certifikat på flygledare och tekniker i tre olika EU-förordningar, förordning (EU) nr 1321/2014, förordning (EU) 2015/340 och förordning (EU) 2018/1139. Genom ändringen till en brottsbeskrivning utan hänvisning omfattas samtliga bestämmelser om krav på certifikat av det straffbara området.

I *fjortonde punkten*, som innehållsmässigt i stort motsvarar nuvarande femtonde punkten (jfr prop. 2009/10:95 s. 375 f.), och delar av sextonde punkten och sjuttonde punkten, föreskrivs straffansvar för den som utövar luftfartsverksamhet med bemannade luftfartyg utan vissa i bestämmelsen angivna tillstånd eller i strid med villkor i dessa tillstånd. De i den föreslagna paragrafen angivna tillstånden – drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafiktillstånd – motsvarar de tillstånd som är straffsanktionerade i nuvarande luftfartslag genom hänvisningen till bestämmelser i lagen. Inom EU-rätten finns tillstånd som motsvarar de angivna tillstånden och som i ett fall även har ersatt det svenska tillståndet i vissa avseenden. Bruksflygtillstånd har i EU-rätten ersatts med en auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet. Det finns enligt de aktuella EU-bestämmelserna även, för vissa verksamheter, en möjlighet att i förväg, innan verksamheten inleds, deklarera sin verksamhet. Deklarationen ersätter i de fallen det utfärdade tillståndet och tillsyn av att verksamheten uppfyller uppställda krav sker i efterhand. Genom att ersätta nuvarande hänvisningar med en brottsbeskrivning omfattas samtliga krav på tillstånd och deklarationer, samt överträdelse av villkor i dessa tillstånd, av det straffbara området. Ändringen innebär en viss utökning av det straffbara området så att den även träffar motsvarigheten till bruksflygtillstånd inom EU samt deklaration enligt de regelverken. För luftfart som omfattas av nationella regler innebär ändringen ingen ändring i sak.

I *femtonde punkten*, som saknar motsvarighet i nuvarande lag, regleras straffansvaret för den som utövar luftfartsverksamhet med ett obemannat luftfartyg utan tillstånd. För obemannade luftfartyg, precis som för vissa luftfartyg som träffas av ansvar enligt fjortonde punkten, finns kraven på tillstånd och deklaration i EU-rätten, förordning (EU) 2019/947. Det är även här endast vissa delar av den reglerade obemannade luftfarten och vissa verksamheter inom denna som behöver tillstånd eller som behöver deklarera. Straffbestämmelsen kommer därmed inte att träffa det samlade luftfartskollektivet utan endast de som bedriver någon form av luftfartsverksamhet med tillståndskrav. Det kommer troligen vara operatören av det obemannade luftfartyget som har, eller kommer att ha de aktuella tillstånden eller ett ansvar att deklarera flygningarna, oavsett om det är en fysisk eller juridisk person. Men precis som för civil luftfart är bestämmelsen utformad så att den även omfattar piloten, i det här fallet fjärrpiloten. Avgörande blir vem som anses utöva luftfartsverksamheten. Samtliga krav på tillstånd och deklarationer, samt överträdelse av villkor i dessa tillstånd, omfattas av det straffbara området.

I *sextonde punkten*, som delvis motsvarar nuvarande sextonde punkten (jfr prop. 2009/10:95 s. 375), regleras straffansvar för den som hyr in eller ut ett luftfartyg utan tillstånd, när regeringen föreskrivit att ett sådant tillstånd krävs. Ändringen innebär endast att det nuvarande straffansvaret för överträdelser av 7 kap. 10 § andra stycket flyttas till fjortonde punkten.

Ändringen av paragrafen innebär även att nuvarande nionde punkten och andra stycket, som reglerar straffansvaret för den som vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg inte följer befälhavarens order, placeras i en ny paragraf, 4 a §.

4 a § *Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg inte följer befälhavarens order.*

I paragrafen, som är ny och i sak motsvarar nuvarande 4 § första stycket 9 och 4 § andra stycket (jfr prop. 2009/10:95 s. 375 f.), regleras överträdelser av skyldigheten att följa befälhavarens order vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg.

Nuvarande bestämmelse är placerad i punktlistan i 4 § första stycket. Den straffsanktionerar både uppsåtliga och oaktsamma överträdelser. Av nuvarande 4 § andra stycket framgår dock att den som av oaktsamhet vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order inte ska dömas till ansvar. Genom den föreslagna lydelsen förtydligas bestämmelsen så att det framgår att det endast är uppsåtliga brott som kan föranleda ansvar. Ändringen innebär ingen ändring i sak.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

6 § *Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet*

1. lämnar oriktiga uppgifter i ett ärende som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågan om annan behörighet, eller vid annan tillsyn över behörigheten,

2. inte ser till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt *och äger luftfartyget eller använder luftfartyget i ägarens ställe, eller*

3. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 19 § andra stycket 1.

I paragrafen regleras vissa förseelser som rör behörigheter och bemanning (jfr prop. 2009/10:95 s. 376 f.).

I *första stycket andra punkten* regleras ansvaret för att luftfartyg är bemannade på ett korrekt sätt. Det krävs inte att nyttjanderättsupplåtelsen ska ha en viss längd för att brukaren ska ta över ansvaret från ägaren, eller att det är inskrivet i luftfartygsregistret, men vid ett tillfälligt nyttjande eller hyra för en enstaka flygning får utgångspunkten anses vara att brukaren ska kunna förlita sig på ägarens bedömning av erforderlig bemanning. Bestämmelsen ändras så att det som framgår av 5 kap. 2 § skrivs ut i bestämmelsen. I dag finns det krav på bemanning även i EU-förordningar och det stora flertalet ägare eller brukare som träffas av straffansvaret tillämpar dessa bestämmelser: Om det sker en överträdelse är det därför troligast att det är en överträdelse av EU-bestämmelser. Genom att införa en brottsbeskrivning i stället för en hänvisning utökas därigenom tillämpningsområdet för straffbestämmelsen. Det väsentliga innehållet i straffstadgandet har alltid hämtats i andra föreskrifter, som luftfartsförordningen (2010:770) eller Transportstyrelsens föreskrifter. Nu finns detta även i EU-förordningar. För att veta exakt vilka krav som ställs på bemanning behöver därför något av dessa regelverk konsulteras.

Ändringen innebär även att nuvarande andra stycket tas bort och antalet straffbara överträdelser enligt lagen minskar därigenom.

Övervägandena finns i avsnitt 9.1.

6 a § *Regeringen får meddela föreskrifter om att den som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot en bestämmelse i en EU-förordning med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet som denna lag kompletterar ska dömas till böter. Föreskrifterna får inte avse överträdelser av bestämmelser som innefattar myndighetsutövning.*

I paragrafen, som är ny, finns ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om att uppsåtliga och oaksamma överträdelser av bestämmelser i EU-förordningar som lagen kompletterar ska sanktioneras med böter. Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

Bemyndigandet avser överträdelser av bestämmelser i EU-förordningar inom den civila luftfartens område. Bestämmelserna som regeringen meddelar med stöd av paragrafen finns i luftfartsförordningen (2010:770). Bemyndigandet omfattar endast överträdelser av bestämmelser i EU-förordningar som lagen kompletterar, jfr 1 kap. 3 §. Vilka EU-förordningar som avses framgår av förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Föreskrifterna får inte avse överträdelser av bestämmelser som innefattar myndighetsutövning.

8 § Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket eller 12 kap. 15 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

I paragrafen ändras hänvisningen till bestämmelsen i 12 kap. Ändringen innebär inte någon ändring i sak.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Domsrätt

11 § Även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 3 § brottsbalken är svensk domstol behörig att döma över brott som avses i 1–3 §§, 4 § 6 och 8–10, 4 a §, 5 § och 6 § 2, om den som har begått brottet befinner sig här i landet och brottet begått

1. vid utövande av luftfartsverksamhet med ett utländskt luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd, eller

2. ombord på sådant luftfartyg.

Åtal får väckas utan förordnande enligt 2 kap. 7 § brottsbalken.

Hänvisningarna i paragrafen ändras med anledning av ändringarna i 4 och 6 §§ och den nya 4 a § (jfr prop. 2009/10:95 s. 378). Hänvisningarna till 7, 9 och 13 §§ tas bort, eftersom de bestämmelserna inte innehåller regler om brott. Någon ändring i sak avses inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

14 kap. Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

Militär luftfart

2 § För militär luftfart gäller endast bestämmelserna

1. i 1 kap. 20 § första stycket om rätt att meddela föreskrifter och 21 § om krig eller krigsfara,

- 2. i 5 kap. 1–6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,
- 3. i 6 kap. 13, 19 och 20 §§ om flygtrafiktjänst,
- 4. i 8 kap. 3 § om transport av visst gods,
- 5. i 9 kap. 6 § om jämkning av ersättning,
- 6. i 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor och tillbud, *och*
- 7. i 13 kap. 2, 2 a och 3 §§, 4 § 10, 4 a och 10 §§ om vissa straffbestämmelser.

I paragrafen, som till viss del motsvarar nuvarande 14 kap. 2 § (jfr prop. 2012/13:165 s. 62 f.), regleras vilka bestämmelser i lagen som ska tillämpas på militär luftfart.

Paragrafen ändras redaktionellt genom att hänvisningarna till första och trettonde kapitlet uppdateras med anledning av de ändringar som görs där.

Nuvarande tredje stycket placeras i en ny paragraf, 2 a §.

Nuvarande andra stycket tas bort. Mandatet för regeringen att meddela föreskrifter om rapportering följer redan av det faktum att bestämmelsen i 5 kap. 4 § andra stycket gäller för militär luftfart och att regeringen i nuvarande tredje stycket, som flyttas till nya 2 a §, får meddela ytterligare föreskrifter för militär luftfart. Någon ändring i sak avses inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

2 a § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i denna lag och som inte måste meddelas i lag.*

Paragrafen, som är ny, motsvarar nuvarande 14 kap. 2 § tredje stycket (jfr prop. 2012/13:165 s. 65) med endast språkliga ändringar. Någon ändring i sak avses inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Annan luftfart för statsändamål

6 § För annan luftfart för statsändamål gäller denna lag, utom bestämmelserna om

- 1. militär luftfart i 2–5 §§,
- 2. tillstånd att bedriva luftfart i 7 kap.,
- 3. ansvar för skador genom luftfart i 9 kap. 2–5 §§,
- 4. luftpanträtt i 10 kap. 3–6 §§,
- 5. avgifter och andra ersättningar för förrättningar i 11 kap. 4 §, *och*
- 6. tillsyn och överklagande i 12 kap. 1–6 och 22 §§.

Paragrafen, som till viss del motsvarar nuvarande 14 kap. 6 § (jfr prop. 2012/13:165 s. 67), ändras redaktionellt genom att hänvisningarna får en annan ordningsföljd och uppdateras med anledning av ändringarna i 1 och 13 kap. Nuvarande andra och tredje styckenas flyttas till en ny paragraf, 6 a §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

6 a § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får*
1. meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om sådan luftfart som avses i 6 § och om utländsk luftfart som samverkar med sådan luftfart, och

2. i ett enskilt fall besluta om undantag från 1–6 och 8 kap. för sådan luftfart som avses i 6 §.

Paragrafen, som är ny, motsvarar nuvarande 14 kap. 6 § andra och tredje styckena (jfr prop. 2012/13:165 s. 67).

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Överlämnande av förvaltningsuppgift

10 § Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 2 a eller 6 a § får överlämna en förvaltningsuppgift som följer av regeringens eller myndighetens föreskrifter och som gäller skydd för *trafik*, liv, personlig säkerhet eller hälsa till någon annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Regeringen får även meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 2 a § får överlämna en förvaltningsuppgift som gäller flygstridsledning till en behörig myndighet i Nato eller i en stat som är medlem i Nato även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Paragrafens *första stycke* ändras redaktionellt genom att det nuvarande innehållet i 2 och 6 §§ flyttas till 2 a och 6 a §§. Första stycket ändras även språkligt. I paragrafens *andra stycke* ändras endast hänvisningen med anledning av införandet av 2 a § (jfr prop. 2012/13:165 s 69).

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelse

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överklagande av beslut som har meddelats före den 1 januari 2026.

Enligt *första punkten* träder lagändringarna i kraft den 1 januari 2026.

I *andra punkten* finns en övergångsbestämmelse enligt vilken äldre föreskrifter ska gälla vid överklagande av beslut som meddelats före lagändringarnas ikraftträdande.

13.2 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

1 kap. Miljöbalkens mål och tillämpningsområde

7 § I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 § väglagen (1971:948).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 9–11 §§ och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar. I fråga om byggande av naturgasledning gäller 2 kap. 4 § naturgaslagen (2005:403).

Hänvisningen till luftfartslagen (2010:500) ändras som en följd av de ändringar som görs i den lagens 1 kap.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (2010:500)¹

dels att 1 och 12 kap. och 13 kap. 13 § ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 13 kap. 13 § ska utgå,

dels att 2 kap. 11–13 §§, 4 kap. 10, 16 och 25–27 §§, 6 kap. 8 och 9 §§, 8 kap. 2 §, 10 kap. 9 §, 13 kap. 1, 2, 4, 6, 8 och 11 §§, 14 kap. 2, 6 och 10 §§ och rubriken närmast före 4 kap. 26 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya kapitel, 1 och 12 kap., och tio nya paragrafer, 4 kap. 25 a och 26 a §§, 6 kap. 8 a och 10 a §§, 8 kap. 2 a §, 13 kap. 2 a, 4 a och 6 a §§ och 14 kap. 2 a och 6 a §§, av följande lydelse.

Föreslagen lydelse

1 kap. Lagen och dess tillämpning samt övergripande bestämmelser om luftfart

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om luftfart. För militär luftfart och annan luftfart för statsändamål gäller lagen endast i den utsträckning som följer av 14 kap.

Luftfart inom svenskt område

2 § Luftfart inom svenskt område får endast ske i överensstämmelse med denna lag eller annan författning, om inte annat följer av EU-förordningar.

EU-förordningar om civil luftfart

3 § Lagen kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Regeringen meddelar föreskrifter om vilka EU-förordningar det är.

4 § När det i denna lag hänvisas till länder inom Europeiska unionen gäller hänvisningen även andra länder som genom bindande avtal inom det författningsreglerade området omfattas av bestämmelser om civil luftfart som antagits inom ramen för samarbetet inom Europeiska unionen, om inte annat särskilt föreskrivs.

Civillrättsliga bestämmelser om lufttransporter

5 § I lagen (2010:510) om lufttransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av lufttransporter.

¹ Senaste lydelse av

12 kap. 1 § 2011:868

12 kap. 3 a § 2022:1121

12 kap. 3 b § 2022:1121

12 kap. 3 c § 2022:1121

12 kap. 3 d § 2022:1121

12 kap. 3 e § 2022:1121

12 kap. 3 f § 2022:1121

12 kap. 3 g § 2022:1121

2 kap. 5 § 2018:838

12 kap. 7 § 2010:896.

6 § Ett luftfartyg som används vid luftfart inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller som Sverige träffat avtal med om rätt till luftfart inom svenskt område. Ett luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att luftfart trots 6 § får äga rum med luftfartyg som inte är registrerat och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns särskilda skäl att avvika från registreringskravet.

Miljörestriktioner mot luftfart inom svenskt område

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett luftfartyg inte får användas inom svenskt område av miljöskäl.

Överljudsfart inom svenskt område

9 § Luftfartyg får inte framföras med överljudsfart inom svenskt område.

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om undantag från förbudet mot överljudsfart och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns synnerliga skäl att tillåta överljudsfart.

11 § Ytterligare krav i fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart får inte ställas med stöd av miljöbalken.

Restriktionsområden för luftfart

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (restriktionsområde).

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse restriktioner som behövs av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, flygsäkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

13 § Föreskrifter eller beslut enligt 12 § som medför förbud mot luftfart, och inte enbart inskränkningar, och som meddelas av en annan myndighet än regeringen får avse förbud under högst två veckor.

14 § Regeringen får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse inskränkningar eller förbud som behövs på grund av utomordentliga förhållanden eller i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet.

Luftfart utanför svenskt område

15 § Vid luftfart utanför svenskt område ska, i den mån det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig,

1. denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gälla svenska luftfartyg, om inte annat följer av denna lag, och

2. följande bestämmelser gälla utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd:

a) 3–5 kap. och 8 kap. 1 och 4–6 §§ och föreskrifter som meddelats med stöd av de bestämmelserna,

b) 12 kap. 1–3 och 5–8 §§ när det gäller tillsyn över att bestämmelser som anges i a följs, och

c) 13 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–10, 4 a §, 5 §, 6 § första stycket 2 och 7 och 9 §§.

Luftfartyg av särskild beskaffenhet

16 § I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om undantag från de krav som ställs i 6 § och 2–8 kap. och meddela de ytterligare föreskrifter som behövs.

Sådana föreskrifter och beslut får inte utformas så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse.

En förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndigheten överlämnas åt någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

17 § Särskilda föreskrifter gäller för föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg.

Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

18 § De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i ett annat land ska på motsvarande sätt tillämpas när det gäller luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

Standarder

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten.

Allmänt bemyndigande

20 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver det som följer av andra bestämmelser i denna lag, meddela ytterli-

gare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som behövs till skydd för trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa. Bilaga 1

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får överlämna en förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Krig eller krigsfara

21 § När Sverige är i krig eller krigsfara, eller det råder sådana utomordentliga förhållanden som beror på krig eller krigsfara som Sverige har befunnit sig i får regeringen, i den utsträckning det behövs på grund av rådande förhållanden,

1. meddela de föreskrifter eller i enskilda fall besluta om de undantag från denna lag och andra författningar om luftfarten som behövs, och

2. meddela de ytterligare föreskrifter om luftfarten som behövs.

Om regeringen i andra fall än då Sverige är i krig har meddelat föreskrifter enligt denna paragraf, ska föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter det att de har beslutats. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

11 §

Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och anses vid tillämpningen av 1 kap. 6 § *första stycket* vara registrerat i Sverige.

Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och anses vid tillämpningen av 1 kap. 6 § vara registrerat i Sverige.

Transportstyrelsen utfärdar bevis om anteckningen i bihanget (interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis).

12 §

Ett luftfartyg ska ha nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 6 § *andra stycket*, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget till registret ska vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Ett utländskt luftfartyg ska vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 6 § *andra stycket*, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 kap.

10 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav i fråga om ålder för att ett elevtillstånd ska få utfärdas,
2. krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet för att ett flygcertifikat ska få utfärdas,
3. de förutsättningar under vilka ett certifikat ska få utökas, förnyas, godkännas eller erkännas,
4. krav på särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten, *och*
5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas.
4. krav på särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten,
5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas, *och*
6. *förordnande av läkare för att utfärda medicinska intyg och krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.*

16 §

Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott *mot* 13 kap. 2 eller 3 §,
2. om innehavaren vid utövande av luftfart har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,
3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,
1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott *som avses i* 13 kap. 2 eller 3 §,

4. om innehavaren i annat fall vid utövande av luftfart har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

4. om innehavaren i annat fall *än som avses i 1–3* vid utövande av luftfart har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende eller genom bruk av annat ämne än alkohol inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

6. om det med hänsyn till annat brott som innehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare eller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

7. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den luftfartsverksamhet som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser är så väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han eller hon av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

8. om innehavaren *annars* inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,

8. om innehavaren inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,

9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller flygcertifikat,

9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller flygcertifikat, *eller*

10. om innehavaren själv begär det.

25 §

Om det kan antas att en certifikatinnehavare inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser, får den myndighet som prövar frågor om certifikat *förelägga* innehavaren att genomgå de undersökningar och prov som behövs (certifikatkontroll). *En certifikatinnehavare är också skyldig att till myndigheten anmäla sådana omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten.*

Den myndighet som prövar frågor om certifikat får *besluta*

1. att den som innehar ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet att inneha tillståndet eller certifikatet, och

2. att en certifikatinnehavare ska genomgå de undersökningar och prov som behövs (certifikatkontroll), om det kan antas att innehavaren inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser.

Den myndighet som avses i första stycket får även förelägga den som

innehär ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat att lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd respektive flygcertifikat.

25 a §

En certifikatinnehavare ska anmäla omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten till den myndighet som prövar frågor om certifikat.

Godkännande av utländska flygcertifikat

Utländska flygcertifikat

26 §

Ett godkännande i Sverige av ett utländskt flygcertifikat får inte avse längre tid än giltighetstiden på certifikatet.

Återkallelse av ett svenskt godkännande av ett utländskt flygcertifikat ska ske på de grunder som anges i 16–25 §§.

Ett utländskt flygcertifikat får godkännas i Sverige endast för den tid då certifikatet är giltigt.

Det som sägs om

1. återkallelse och begränsning av certifikat i 16–18 och 20 §§ ska också gälla återkallelse och begränsning av ett godkännande,

2. varning och erinran i 19 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt flygcertifikat,

3. omhändertagande i 21 § ska också gälla godkända utländska flygcertifikat,

4. spärrtid för utfärdande av certifikat i 22 § ska också gälla för beslut att godkänna ett utländskt flygcertifikat,

5. beslut om ytterligare ingripande i 23 § ska också gälla ingripande i fråga om godkända utländska flygcertifikat,

6. prövning och utfärdande av nytt certifikat efter återkallelse i 24 § ska också gälla prövning och beslut om nytt godkännande efter att ett godkännande har återkallats, och

7. certifikatkontroll i 25 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt certifikat.

Om det i fråga om någon som har ett erkänt utländskt flygcertifikat finns en omständighet som enligt 16 § medför att ett flygcertifikat ska återkallas, får det beslutas att det erkända utländska flygcertifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. För ett sådant beslut ska det som sägs i 17 och 18 §§ om återkallelse och begränsning av ett certifikat tillämpas på motsvarande sätt.

27 §

Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinskt intyg och godkännande av utländskt flygcertifikat.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får förordna läkare att utfärda medicinska intyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.

Har ett medicinskt intyg utfärdats eller förlängts av en förordnad läkare får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från utfärdandet ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav om särskilda omständigheter föranleder det.

Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinska intyg, godkännande av utländska flygcertifikat och erkända utländska flygcertifikats giltighet för luftfart i Sverige.

Om ett medicinskt intyg har utfärdats eller förlängts av en sådan förordnad läkare som avses i 10 § 6, får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från dagen för utfärdandet eller förlängningen ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav.

6 kap.

8 §

En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggts om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Ett drifttillstånd ska

En flygplats, eller en flygplats som har byggts om, får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och fått ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

ges för viss tid. Drifttillståndet ska meddelas den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. Tillståndet ska ges till den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Trots första stycket får en ombyggd flygplats tas i bruk om ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver ha meddelats ett drifttillstånd innan den tas i bruk.

8 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

9 §

Om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 § åsidosätts i väsentlig grad, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller också om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället för att återkallas begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Den myndighet som har gett ett drifttillstånd enligt 8 § ska

1. återkalla tillståndet, om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 och 8 a §§ åsidosätts i väsentlig grad eller om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser, eller

2. begränsa tillståndet till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar, om det finns förutsättningar för återkallelse men en begränsning är

tillräcklig för att upprätthålla flygsäkerheten.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

Om det i ett ärende om återkallelse finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att bli återkallat, ska myndigheten besluta att återkalla tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

Om det i ett ärende om begränsning finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att begränsas, får myndigheten besluta att begränsa tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

10 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver ha ett drifttillstånd innan den tas i bruk.

8 kap.

2 §

När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg uppmanas att landa. Uppmaningen ska riktas till fartygets befälhavare. Luftfartyget ska då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, ska landningen ske på närmaste lämpliga flygplats inom landet.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 8 §, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till en flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska luftfartyget snarast möjligt landa enligt det som sägs i första stycket.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 12 och 14 §§, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till en flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska luftfartyget snarast möjligt landa enligt det som sägs i första stycket.

Om bestämmelserna i första eller andra stycket inte följs, får luftfartygets fortsatta färd hindras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa. Beslut i frågor som avses i denna paragraf meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

2 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa.

10 kap.

9 §²

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka personer inom luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka personer inom luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om rapportering av händelser.

Föreslagen lydelse

12 kap. Tillsyn, marknadskontroll och överklagande

Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över

1. att 1–8, 10 och 11 kap., EU-förordningar om luftfart som lagen kompletterar och föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till de angivna kapitlen och EU-förordningarna följs, och

2. att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet följer dessa bestämmelser.

Tillsynen omfattar inte domstolar.

2 § Tillsynsåtgärder får göras i form av stickprov.

3 § Regeringen får meddela föreskrifter om att tillsynsmyndigheten får anlita någon annan vid tillsynen.

² Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som står under tillsyn enligt denna lag ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

5 § I den utsträckning det behövs för tillsynen ska tillsynsmyndigheten eller den som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

6 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får ingå avtal med annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att lagen, de EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna ska följas.

Första stycket gäller inte förelägganden inom ramen för marknadskontroll eller sådana förelägganden i mål om tillstånd eller certifikat som avses i 4 kap. 29 §.

8 § Ett föreläggande enligt 7 § får förenas med vite.

Myndigheten får dock inte förelägga någon vid vite att medverka i en utredning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för den som föreläggandet riktar sig mot.

Marknadskontroll

9 § Bestämmelser om marknadskontroll finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.

Den myndighet som regeringen bestämmer är marknadskontrollmyndighet.

10 § Vid marknadskontroll enligt förordning (EU) 2019/1020 har marknadskontrollmyndigheten befogenhet

1. att enligt artikel 14.4 a–14.4 c kräva att ekonomiska aktörer ska tillhandahålla handlingar, specifikationer, data eller uppgifter,

2. att enligt artikel 14.4 d utföra oanmälda inspektioner på plats och fysiska kontroller av produkter,

3. att enligt artikel 14.4 e få tillträde till lokaler, mark eller transportmedel,

4. att enligt artikel 14.4 f inleda undersökningar på eget initiativ,

5. att enligt artikel 14.4 g kräva att ekonomiska aktörer ska vidta lämpliga åtgärder för att få en bristande överensstämmelse att upphöra eller att eliminera en risk,

6. att enligt artikel 14.4 h själv vidta åtgärder,

7. att enligt artikel 14.4 j införskaffa, inspektera och demontera varuprov, och

8. att enligt artikel 14.4 k kräva att innehåll på ett onlinegränssnitt ska avlägsnas, att en varning ska visas eller att åtkomsten ska begränsas.

Marknadskontrollmyndigheten får införskaffa ett varuprov under dold identitet enligt artikel 14.4 j i förordning (EU) 2019/1020 endast om det är nödvändigt för att syftet med kontrollen ska uppnås. Myndigheten ska underrätta den ekonomiska aktören om att införskaffandet har skett under dold identitet, så snart det går utan att syftet med åtgärden går förlorat.

Befogenheten enligt första stycket 8 gäller inte i fråga om databaser som omfattas av tryckfrihetsförordningens eller yttrandefrihetsgrundlagens skydd.

När ändrade förhållanden ger anledning till det, ska marknadskontrollmyndigheten besluta att en sådan skyldighet som avses i första stycket 8 inte längre ska gälla.

11 § Marknadskontrollmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att förordning (EU) 2019/1020 ska följas.

12 § Ett beslut om föreläggande enligt 10 eller 11 § får förenas med vite.

13 § Marknadskontrollmyndigheten får, när den fattar beslut enligt 10 eller 11 §, bestämma att beslutet ska gälla omedelbart.

14 § Polismyndigheten ska på begäran av marknadskontrollmyndigheten lämna den hjälp som behövs för att marknadskontrollmyndigheten ska kunna vidta åtgärder enligt 10 §.

Hjälp enligt första stycket får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

15 § Den som har tagit befattning med ett ärende som gäller marknadskontroll enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad denne har fått veta om någons affärs- eller driftförhållanden.

I det allmänna verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Överklagande

16 § Ett beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

17 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av 18–21 §§.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten i mål som avses i första stycket och i mål som avses i 4 kap. 28 §. Bilaga 1

18 § En förvaltningsmyndighets beslut i frågor som rör trafikstillstånd får överklagas till regeringen.

19 § Ett beslut enligt 4 kap. 19 § andra stycket om erinran, enligt 4 kap. 21 § om omhändertagande av flygcertifikat eller enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får inte överklagas.

20 § Ett beslut enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får prövas av allmän förvaltningsdomstol endast i samband med prövning av frågan om återkallelse på grund av att beslutet eller föreläggandet inte har följts.

21 § Ett föreläggande enligt 4 kap. 29 § får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut genom vilket målet avgörs.

22 § En förvaltningsmyndighets beslut om tillstånd att inrätta och driva flygplatser får överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap.

1 §

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för vårdslöshet i flygtrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år.

För vårdslöshet i flygtrafik döms till böter eller fängelse i högst sex månader den som uppsåtligen eller av oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg eller utför en uppgift som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.

Om brottet är grovt, döms för grov vårdslöshet i flygtrafik till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om gärningen innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag eller om gärningspersonen visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

Den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten efter att ha intagit alkohol 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 §.

För flygfylleri enligt första stycket döms också 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 anges i 6 kap. 20 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgifterna finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdades ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också 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 anges i 6 kap. 20 § och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

För flygfylleri döms till böter eller fängelse i högst sex månader den som alkohol- eller drogpåverkad

- 1. manövrerar ett luftfartyg,*
- 2. ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten,*
- 3. utövar tjänst som flygledare, AFIS-tjänsteman eller flygtekniker,*
- 4. som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten, eller*
- 5. i en tjänst, som inte omfattas av 1–4 men som har samband med en flygning, fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten.*

Som alkohol- eller drogpåverkad enligt 2 § ska den anses som

1. har intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgiften uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften,

2. har intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgiften finns något narkotiskt ämne kvar i blodet, eller

3. är så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att uppgiften inte kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Första stycket 2 gäller inte narkotika som intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

4 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 6 § tredje stycket om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,

2. bryter mot 1 kap. 7 § första stycket genom att framföra ett civilt luftfartyg i överljudsfart och något undantag från förbudet inte har lämnats enligt 1 kap. 7 § andra stycket,

3. bryter mot förbud eller föreskrifter om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 §,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,

5. framför ett luftfartyg som inte är märkt enligt 2 kap. 13 §, eller enligt föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,

1. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 § om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,

2. framför ett civilt luftfartyg i överljudsfart utan tillstånd,

3. bryter mot föreskrifter eller beslut om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 12 eller 14 §,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan om registrering i luftfartygsregistret,

5. framför ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret men inte märkt enligt

a) 2 kap. 13 § eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av den bestämmelsen, eller

6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket första meningen genom att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt,

7. tillverkar eller utför underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör eller reservdelar till luftfartyg utan tillstånd,

8. bryter mot bestämmelser om behörighetshandlingar i 4 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § eller mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,

9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order,

10. som passagerare inte åtlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

11. bryter mot 5 kap. 7 § genom att som råkat i nöd inte göra vad som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,

12. bryter mot 6 kap. 5 § genom att inrätta eller bygga om en

b) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg,

6. använder ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt,

8. bryter mot bestämmelser om behörighet genom att

a) framföra ett luftfartyg utan gällande certifikat eller motsvarande handling,

b) framföra ett luftfartyg av annan kategori, klass eller typ än den som anges i certifikatet eller motsvarande handling,

c) framföra ett luftfartyg i strid med de villkor och behörigheter som anges i certifikatet eller i motsvarande handling,

d) ensam framföra ett luftfartyg under utbildning för flygcertifikat i strid med de förutsättningar som anges i elevtillståndet,

e) tjänstgöra som flyglärare utan gällande flygcertifikat för den kategori, klass eller typ av luftfartyg som utbildningen avser eller utan sådan särskild behörighet som föreskrivits med stöd av 4 kap 10 §, eller

f) inte följa föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 4 kap. 1, 3, 4 eller 5 §,

9. som passagerare inte lyder det som befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

10. som befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd inte gör det som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,

11. inrättar eller bygger om en flygplats utan föreskrivet tillstånd

flygplats utan föreskrivet tillstånd eller 8 § genom att ta i bruk en flygplats innan den har godkänts och meddelats drifttillstånd,

13. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,

14. bryter mot 6 kap. 19 § första stycket genom att arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet när sådant certifikat är föreskrivet,

15. utövar luftfartsverksamhet utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 1 eller 8 §, 9 § första stycket eller 10 § första stycket,

16. utövar luftfartsverksamhet utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 10 § andra stycket eller 12 §,

17. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket, 8 § andra stycket, 9 § fjärde stycket eller 11 § andra stycket, eller

18. inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 2 §.

Till påföljd döms inte den som av oaksamhet begår gärning som avses i första stycket 9.

enligt bestämmelser om civil luftfart eller tar i bruk en flygplats innan den har godkänts och fått drifttillstånd,

12. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,

13. arbetar som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet, när ett sådant certifikat krävs,

14. utövar luftfartsverksamhet med bemannat luftfartyg

a) i strid med eller utan att ha det drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd som krävs, eller den auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet som krävs, eller

b) utan den deklaration som krävs,

15. utövar luftfartsverksamhet med obemannat luftfartyg

a) i strid med eller utan att ha det tillstånd som krävs, eller

b) utan den deklaration som krävs,

16. utövar luftfartsverksamhet utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 12 §, eller

17. inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 2 §.

4 a §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som

uppsåtligen vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg inte följer befälhavarens order.

6 §⁴

Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. lämnar oriktiga uppgifter i ett ärende som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågan om annan behörighet, eller vid annan tillsyn över behörigheten,

2. bryter mot 5 kap. 2 § genom att inte se till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt,

2. som ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, som brukare i ägarens ställe inte ser till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt, eller

3. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 19 § andra stycket 1.

Till böter döms också den som i andra fall än som anges i 1–4 §§ uppsåtligen försummar någon skyldighet enligt 1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 8 kap.

6 a §

Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en bestämmelse i en EU-förordning med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet som denna lag kompletterar och som avser

1. märkning av luftfartyg,
2. arbets- och vilotider eller påverkan av alkohol eller andra medel vid fullgörande av uppgifter av betydelse för flygsäkerheten ombord på ett luftfartyg,
3. inrättande, underhåll och drift av flygplatser,
4. drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd, auktorisation eller deklaration för luftfartsverksamhet med bemannat luftfartyg,
5. tillstånd eller deklaration för luftfartsverksamhet med obemannat luftfartyg,
6. tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg,
7. trafikregler för luftfarten,

⁴ Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

8. förbud att från luftfartyg kasta eller släppa ut föremål som kan medföra skador, sjukdomar eller olägenheter för människors hälsa,

9. förbud eller villkor för lufttransport av visst gods,

10. krav på att medföra flygcertifikat eller motsvarande handling, medicinskt intyg eller identitetskort ombord på ett luftfartyg eller vid manövrering av ett luftfartyg i ett obemannat luftfartygssystem,

11. rapportering av händelser,

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 4, 5 eller 6 § eller om överträdelsen avser bestämmelser om myndighetsutövning.

8 §⁵

Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket eller 12 kap. 3 g § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket eller 12 kap. 15 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

11 §⁶

Även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 3 § brottsbalken är svensk domstol behörig att döma över brott som avses i 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 2 och andra stycket samt 7, 9 och 13 §§, om den som har begått brottet befinner sig här i landet och brottet begåtts

Även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 3 § brottsbalken är svensk domstol behörig att döma över brott som avses i 1–3 §§, 4 § första stycket 6 och 8–10, 4 a §, 5 § och 6 § första stycket 2, om den som har begått brottet befinner sig här i landet och brottet begåtts

1. vid utövande av luftfartsverksamhet med ett utländskt luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd, eller

2. ombord på sådant luftfartyg.

Åtal får väckas utan förordnande enligt 2 kap. 7 § brottsbalken.

⁵ Senaste lydelse 2022:1121.

⁶ Senaste lydelse 2021:1036.

För militär luftfart gäller endast bestämmelserna i

1. 5 kap. 1–6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,

2. 6 kap. 13, 19 och 20 §§ om flygtrafiktjänst,

3. 8 kap. 3 § om transport av visst gods,

4. 9 kap. 6 § om jämkning av ersättning,

5. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor och tillbud,

6. 12 kap. 8 § första stycket om rätt att meddela föreskrifter och 9 § om krig eller krigsfara samt

7. 13 kap. 2 och 3 §§, 4 § första stycket 9 och 10, samt 10 § om vissa straffbestämmelser.

Regeringen meddelar föreskrifter om till vilken myndighet en anmälan enligt 5 kap. 4 § andra stycket ska göras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i övrigt, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i denna lag och som inte måste meddelas i lag.

För militär luftfart gäller endast bestämmelserna

1. i 1 kap. 20 § första stycket om rätt att meddela föreskrifter och 21 § om krig eller krigsfara,

2. i 5 kap. 1–6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,

3. i 6 kap. 13, 19 och 20 §§ om flygtrafiktjänst,

4. i 8 kap. 3 § om transport av visst gods,

5. i 9 kap. 6 § om jämkning av ersättning,

6. i 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor och tillbud, och

7. i 13 kap. 2, 2 a och 3 §§, 4 § första stycket 10, 4 a och 10 §§ om vissa straffbestämmelser.

2 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i denna lag och som inte måste meddelas i lag.

För annan luftfart för statsändamål gäller *bestämmelserna* i denna lag utom

1. 7 kap. om tillstånd att bedriva luftfart,

2. 9 kap. 2–5 §§ om ansvar för skador genom luftfart,

3. 10 kap. 3–6 §§ om luftpanträtt,

4. 11 kap. 4 § om avgifter och andra ersättningar för förrättningar,

5. 12 kap. 1 och 4–7 §§ om tillsyn och överklagande, samt

6. 14 kap. 2–5 §§ om militär luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om sådan luftfart som anges i första stycket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–6 och 8 kap.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om utländsk luftfart som samverkar med svensk annan luftfart för statsändamål.

För annan luftfart för statsändamål gäller denna lag, utom *bestämmelserna om*

1. militär luftfart i 2–5 §§,

2. tillstånd att bedriva luftfart i 7 kap.

3. ansvar för skador genom luftfart i 9 kap. 2–5 §§,

4. luftpanträtt i 10 kap. 3–6 §§,

5. avgifter och andra ersättningar för förrättningar i 11 kap. 4 §, och

6. tillsyn och överklagande i 12 kap. 1–6 och 22 §§.

6 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om sådan luftfart som avses i 6 § och om utländsk luftfart som samverkar med sådan luftfart, och

2. i ett enskilt fall besluta om undantag från 1–6 och 8 kap. för sådan luftfart som avses i 6 §.

⁸ Senaste lydelse 2013:818.

Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 14 kap. 2 eller 6 § får överlämna en förvaltningsuppgift som följer av regeringens eller myndighetens föreskrifter och som gäller skydd för *liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik* till någon annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 2 a eller 6 a § får överlämna en förvaltningsuppgift som följer av regeringens eller myndighetens föreskrifter och som gäller skydd för *trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa* till någon annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Häriigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §¹

I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 väglagen (1971:948).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 7 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 9–11 §§ och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar. I fråga om byggande av naturgasledning gäller 2 kap. 4 § naturgaslagen (2005:403).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

¹ Senaste lydelse 2010:504.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har svarat på remissen av promemorian Effektiva sanktioner inom luftfarten: AOPA, Arbetsmiljöverket, Attunda tingsrätt, Brottsförebyggande rådet, Försvarmakten, Förvaltningsrätten i Linköping, Förvaltningsrätten i Malmö, Hovrätten för Västra Sverige, IATA, Justitiekanslern, Kammarrätten i Stockholm, Kommerskollegium, Luftfartsverket, Norrköpings tingsrätt, Polismyndigheten, Post- och telestyrelsen, Regelrådet, Riksdagens Ombudsmän, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska regionala flygplatser, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Advokatsamfund, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tullverket och Åklagarmyndigheten.

Yttrande har också inkommit från Integritetsskyddsmyndigheten.

Regelrådet och Riksdagens Ombudsmän meddelar att de avstår från att lämna synpunkter på promemorians förslag.