

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU4

Effektiva sanktioner inom luftfarten

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i luftfartslagen och miljöbalken och avstyrker ett yrkande i en följdmotion. Lagändringarna innebär bl.a. att det införs effektivare sanktioner inom luftfartsområdet och att luftfartslagens straffbestämmelser även kommer att omfatta överträdelse av bestämmelser i EU-förordningar. Regeringen kommer även i fortsättningen att få meddela föreskrifter om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet. Regeringen får därutöver genom lagändringarna besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet i ett enskilt fall under de angivna förutsättningarna.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2026.

I betänkandet finns en reservation (V).

Behandlade förslag

Proposition 2024/25:171 Effektiva sanktioner inom luftfarten.

Ett yrkande i en följdmotion.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet4

 Ärendet och dess beredning.....4

 Propositionens huvudsakliga innehåll4

Utskottets överväganden.....5

 Effektiva sanktioner inom luftfarten.....5

 Utskottets ställningstagande.....11

Reservation12

 Motiveringen för beslut om förbud mot luftfart, punkt 2 (V)12

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag.....13

 Propositionen13

 Följdmotionen13

Bilaga 2

Regeringens lagförslag14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:171 punkterna 1 och 2.

2. Motiveringen för beslut om förbud mot luftfart

Riksdagen avslår motion

2024/25:3431 av Malin Östh m.fl. (V).

Reservation (V)

Stockholm den 23 oktober 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M) och Magnus Oscarsson (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens proposition 2024/25:171 Effektiva sanktioner inom luftfarten. Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1 och regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Med anledning av propositionen har en följdmotion med ett yrkande lämnats. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1.

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

Enligt regeringens förslag ska vårdslöshet i lufttrafik som inte är grov 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 enligt förslaget i större utsträckning än med det nuvarande regelverket kunna dömas för flygfylleri.

Vidare ska bestämmelserna om vite samlas i luftfartslagen.

Regeringen ska enligt förslaget 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.

Under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet föreslår regeringen att den även i fortsättningen ska få meddela föreskrifter om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet, och därutöver även i ett enskilt fall få besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

I miljöbalken föreslås en följdändring.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2026.

Utskottets överväganden

Effektiva sanktioner inom luftfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i luftfartslagen och miljöbalken. Riksdagen avslår ett motionsyrkande om motiveringen för beslut om förbud mot luftfart.

Jämför reservationen (V).

Bakgrund

Kort om regelverken inom luftfartsområdet

Inom luftfarten finns det både ett internationellt och ett nationellt regelverk, se nedan. 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 internationella regelverket består av konventionen om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) som är grunden för det internationella samarbetet inom luftfarten samt det EU-rättsliga regelverket. I konventionen finns det regler för den internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, ICAO), regler för lufttrafiken och bestämmelser om andra avtal om luftfart och undantagssituationer. ICAO:s bestämmelser ska endast tillämpas på civil luftfart och inte på statsluftfart. Sverige har ratificerat Chicagokonventionen och ska därför följa de bestämmelser i konventionen som är tillämpliga i Sverige. Därför införs bestämmelserna främst i Transportstyrelsens föreskrifter. För att bestämmelserna ska bli gällande i svensk rätt krävs det nämligen att de införs i lag, förordning eller myndighetsföreskrifter.

Inom det EU-rättsliga regelverket finns det ett stort antal förordningar och några direktiv som reglerar den civila luftfarten. Dessa EU-förordningar är direkt tillämpliga i Sverige, och direktiven genomförs med lag, förordning eller myndighetsföreskrifter. EU-reglerna baseras i stor utsträckning på Chicago-konventionen, men det pågår även en fristående regelutveckling inom EU. Denna utveckling drivs i första hand av EU-kommissionen och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (European Union Aviation Safety Agency, EASA). EU:s bestämmelser ska som huvudregel tillämpas endast av den civila luftfarten. I det EU-rättsliga regelverket finns det bestämmelser för i stort sett hela den civila luftfarten, men vissa luftfartyg är dock undantagna från de olika EU-förordningarnas tillämpningsområde.

Det nationella regelverket i Sverige består i huvudsak av luftfartslagen (2010:500), luftfartsförordningen (2010:770) och Transportstyrelsens föreskrifter. I luftfartslagen och luftfartsförordningen finns det bestämmelser som rör tillämpningsområdet, vissa detaljbestämmelser för luftfarten samt straffbestämmelser. I lagen och förordningen finns det bestämmelser både för den civila luftfarten och för statsluftfarten. I enlighet med luftfartsförordningen har Transportstyrelsen mandat att besluta och föreskriva på flertalet områden för den civila luftfarten och för statsluftfarten, och detta sker genom myndighetens föreskrifter (TSFS).

Sanktionsbestämmelser och EU-rätt

EU-förordningarna inom det civila luftfartsområdet är fullt ut bindande för Sverige som EU-medlemsstat, och bestämmelserna i förordningarna är direkt tillämpliga. EU-förordningar ska tillämpas av domstolar och myndigheter i medlemsstaterna som gällande rätt och kan åberopas av enskilda. Som medlemsstat är Sverige därför skyldigt att ha nationella bestämmelser som gör att EU-förordningarna kan tillämpas och att de får ett effektivt genomslag. Det rör sig bl.a. 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.

En del i att se till att bestämmelserna i de olika EU-förordningarna får ett effektivt genomslag är att det finns olika sanktioner vid överträdelser. Det kan vara sanktioner genom straff, förelägganden vid vite eller administrativa åtgärder i form av tillsyn och återkallelse av tillstånd. Därmed ställer EU 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. Det är i stället medlemsstaternas skyldighet att anta sanktionsbestämmelser inom ramen för sina nationella system.

När luftfartslagen och luftfartsförordningen 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 när det gäller 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 nationella bestämmelser övergått till EU-förordningar har det uppstått brister i de nationella straffbestämmelserna.

Behovet av regeländringar

Sedan luftfartslagen och luftfartsförordningen infördes har det vid tillämpningen uppmärksamats att det finns behov av justeringar och tillägg.

Behoven har bl.a. visat sig när Transportstyrelsen tillämpat reglerna och i samband med åtalsanmälningar, utredningar av polis och åklagare och vid efterföljande förhandling i en domstol. Det finns även behov av ändringar i luftfartslagen så att det blir tydligt att lagen kompletterar EU-förordningar.

Luftfartslagen och straffbestämmelser

Straffbestämmelserna i luftfartslagen 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, dvs. straffbestämmelser som får sitt innehåll genom hänvisningar till handlingsregler i andra författningar och där en hänvisning görs till interna eller externa utfyllnadsbestämmelser. I dessa blankettstraffstadganden används i sin tur olika sätt att ange vad som kriminaliseras.

I förarbetena till luftfartslagen saknas en 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 fullständig 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 många fall är det dock både möjligt och bättre att tydligt ange den straffbara gärningen.

Propositionen

Val av lagstiftningsteknik

För de straffbestämmelser som i dag endast omfattar överträdelser av nationella bestämmelser och som i regeringens proposition föreslås 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 före ändringen. Detta beror dock endast på att Sverige ska leva upp till sina åtaganden gentemot EU och se till att de bestämmelser inom EU-rätten som ska vara kriminaliserade på nationell nivå är det.

Sanktioner för vårdslöshet i flygtrafik och flygfylleri

Regeringen lämnar i propositionen förslag om utökade sanktioner för vårdslöshet i flygtrafik och flygfylleri. Enligt förslaget ska den som av oaksamhet gör sig skyldig till vårdslöshet i flygtrafik, som inte är ringa, dömas till ansvar för brott. Även den som i enlighet med förordning (EU) 2019/947 utför en uppgift som observatör vid användning av ett obemannat luftfartygssystem, ska enligt förslaget kunna dömas för vårdslöshet i flygtrafik. En observatör är i detta fall en person som befinner sig tillsammans med fjärrpiloten och hjälper denne att hålla det obemannade luftfartygssystemet inom synhåll och utföra

flygningen säkert medan en luftrumsobservatör är en person som bistår fjärrpiloten genom att utföra en visuell avsökning av det luftrum där det obemannade luftfartyget befinner sig för att upptäcka eventuella faror i luften. I båda situationerna står observatören i kontakt med fjärrpiloten och är i de delarna att likställa med en fjärrpilot.

I propositionen förtydligas vidare i vilka situationer som en gärning ska bedömas som ett grovt brott.

Personer som under berusning utför en uppgift utanför ett luftfartyg

Regeringen föreslår att 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.

Vidare föreslås det att 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.

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

Straffbestämmelserna i luftfartslagen

Regeringen föreslår att alla straffbestämmelserna i luftfartslagen ska gälla även när överträdelsen avser EU-bestämmelser.

Regeringen föreslår också att den 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.

Regeringen föreslår vidare att tillsynsmyndigheten ska kunna fatta beslut om 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 enligt förslaget kunna förenas med vite. Vidare ska det inte vara möjligt att förelägga någon att vid vite medverka i en utredning av en gärning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för den personen.

Ytterligare ändringar i luftfartslagen

Regeringen föreslår att det ska framgå att luftfartslagen kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Enligt förslaget kan regeringen meddela föreskrifter om vilka EU-förordningar det är.

Regeringens förslag innebär att 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 enligt förslaget gälla omedelbart om inget annat anges i beslutet. Vidare ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om förordnande av läkare för att utfärda medicinska intyg och krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.

Regeringen föreslår också att det ska vara möjligt för Transportstyrelsen att besluta att erkända utländska flygcertifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige.

När det gäller händelserapportering föreslår regeringen att den 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.

Om att regeringen i ett enskilt fall ska kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet

I propositionen föreslås att regeringen i ett enskilt fall ska 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.

Regeringen pekar på att den i dag har en möjlighet att meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet, ett s.k. 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 en allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. I enlighet med luftfartsförordningen är det Transportstyrelsen som har mandat att besluta om restriktionsområden i enskilda fall. Utöver denna möjlighet att inskränka eller förbjuda luftfart inom en viss del av landet har regeringen en möjlighet att meddela föreskrifter om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet. Detta mandat kan inte delegeras vidare till någon myndighet.

Regeringen konstaterar att det därmed i dag enbart är 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 enligt regeringen röra sig om alltifrån kortare inskränkningar eller förbud på någon eller några dagar till längre sådana som pågår i veckor eller månader.

Enligt regeringen kan situationerna som uppstår 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 bör det 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 enligt regeringen vara möjligt att frångå kravet på föreskrifter till förmån för ett beslut i det enskilda fallet.

Regeringen konstaterar att ett par remissinstanser efterfrågar att skälen för förslaget ska utvecklas och att det ska förtydligas när besluten om inskränkningar eller förbud får fattas. Regeringen framhåller att det som anges i lagtexten är att det ska röra sig om utomordentliga förhållanden eller i övrigt krävas av hänsyn till allmän säkerhet. Regeringen påminner om att den redan i dag har möjlighet att i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet, s.k. restriktionsområden, och att sådana beslut kan meddelas av fler skäl än de nu nämnda. Kraven är enligt regeringen högre när det gäller beslut som rör hela landet, och avsikten är att möjligheten ska finnas i brådskande situationer. Regeringen pekar även på att Försvarsmakten är positiva till förslaget och att det därför inte bör komma i konflikt med intressen inom totalförsvaret. Enligt regeringen bör det även medföra samhällsnytta i de undantagssituationer som avses. Några särskilda tillsynsbestämmelser föreslås därför inte av regeringen.

Konsekvenser

Enligt regeringens bedömning kommer de förslag som lämnas i propositionen att bidra till att regler följs i större utsträckning och till ökad trafiksäkerhet inom den civila luftfarten. Regeringen bedömer vidare att förslagen inte leder till annat än marginella kostnader för myndigheter och domstolar och att dessa kostnader ryms inom ramen för befintliga anslag.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2026. Äldre föreskrifter ska dock fortfarande gälla för att överklaga beslut som har meddelats före den 1 januari 2026.

Motionen

Malin Östh m.fl. (V) anser i kommittémotion 2024/25:3431 att regeringen bör återkomma med en utvecklad analys av och motivering till förslaget om att regeringen ska kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet samt hur förslaget förhåller sig till proportionalitetsprincipen. Ett beslut om förbud mot

luftfart inom hela landet skulle enligt motionärerna få omfattande konsekvenser även om det är avsett att tillämpas endast vid exceptionella tillfällen, och det är därför rimligt att förvänta sig en mer grundlig utredning och motivering till förslaget än vad regeringen har presenterat i propositionen.

Utskottets ställningstagande

Regeringens lagförslag

Mot bakgrund av vad som har uppmärksammats om att det finns ett behov av justeringar och tillägg i lagstiftningen sedan luftfartslagen infördes välkomnar utskottet de förslag till lagändringar som regeringen har presenterat. Utskottet har tagit del av och ser positivt på regeringens lagförslag som innebär att det införs effektivare sanktioner inom luftfartsområdet och att luftfartslagens straffbestämmelser även kommer att omfatta överträdelse av bestämmelser i EU-förordningar. Utskottet ser vidare positivt på att förslaget bl.a. innebär att vårdslöshet i lufttrafik som inte är grov ska kunna ligga till grund för ansvar och att det förtydligas när ett brott ska bedömas som grovt samt att bestämmelserna om vite samlas i luftfartslagen. Utskottet anser därmed att riksdagen bör ställa sig bakom regeringens lagförslag.

Motiveringen för beslut om förbud mot luftfart

Utskottet vill anföra följande när det gäller motionsförslaget om att regeringen bör återkomma med en utvecklad analys av och motivering till förslaget om att regeringen ska kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet samt hur förslaget förhåller sig till proportionalitetsprincipen. Regeringens förslag innebär att regeringen i likhet med vad som redan gäller, även i fortsättningen ska få meddela föreskrifter om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet, och detta gäller under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet. Utskottet anser att den gällande ordningen är ändamålsenligt utformad. Utskottet har inte heller något att invända mot förslaget att regeringen under samma förutsättningar och förhållanden som anges ovan, därutöver i ett enskilt fall ska kunna besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet. Utskottet delar regeringens uppfattning att det även om det vid en kris kan finnas möjligheter att snabbt ta fram och besluta om föreskrifter, bör detta inte alltid krävas. Utskottet utgår från att regeringen endast i mycket brådskande situationer kommer att använda möjligheten att frånga kravet på föreskrifter till förmån för ett beslut i det enskilda fallet. Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma vad som anförts om att Försvarsmakten är positiva till förslaget och att det därför inte bör komma i konflikt med intressen inom totalförsvaret. Mot denna bakgrund finner utskottet för närvarande inte anledning att efterfråga någon ytterligare analys och motivering till det förslag som regeringen lämnat, och utskottet anser därmed att riksdagen bör avslå motion 2024/25:3431 (V).

Reservation

Motiveringen för beslut om förbud mot luftfart, punkt 2 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:3431 av Malin Östh m.fl. (V).

Ställningstagande

Jag har i huvudsak inga invändningar mot de förslag som regeringen presenterar i propositionen. Jag vill dock uppmärksamma att förslaget om att regeringen i enskilt fall ska kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet är av en sådan art att det skulle kunna få omfattande konsekvenser. Jag noterar att det föreslagna förfarandet bara är avsett att tillämpas vid exceptionella tillfällen, men bedömer samtidigt att det är rimligt att förvänta sig en grundligare utredning och motivering till förslaget än vad regeringen har presenterat i detta fall. Jag anser att det finns brister i förarbetet till propositionen och efterlyser en redogörelse för vilka överväganden regeringen gjort liksom en analys av vilka effekter förslaget skulle få för t.ex. den civila beredskapsförmågan och hur förslaget förhåller sig till proportionalitetsprincipen. Jag ifrågasätter inte att det finns behov av en sådan reglering som föreslås, men anser att regeringen åtminstone bör bemöda sig om att tydligt kunna redogöra för detta behov och dess konsekvenser. Som det ser ut nu är det omöjligt att bedöma om det råder balans mellan mål och medel. Jag vill slutligen peka på att bristerna i underlaget blir än mer problematiska i och med att det saknas en precisering av hur lång tid ett beslut från regeringen kan komma gälla när det gäller förbud mot luftfart inom hela landet. Jag menar att detta innebär att regeringen skulle kunna stoppa all luftfart inom landet i flera – kanske ett obegränsat antal – månader och att detta skulle kunna få mycket djupgående påverkan på flera delar av samhället.

Jag anser därför att regeringen bör återkomma med en utvecklad analys av och motivering till förslaget om att regeringen ska kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet samt hur förslaget förhåller sig till proportionalitetsprincipen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2024/25:171 Effektiva sanktioner inom luftfarten:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken.

Följdmotionen

2024/25:3431 av Malin Östh m.fl. (V):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en utvecklad analys av och motivering till förslaget om att regeringen ska kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet samt hur förslaget förhåller sig till proportionalitetsprincipen och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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.

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. 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 oaksamhet 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 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

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.

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.

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 anlitat 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 varupröver, 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 marknads-kontroll enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad denne har fått veta om någons affärs- eller driftförhållanden.

I det allmännas 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 förelägandet 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 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 receptutfärdarens 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

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.*

³ Senaste lydelse 2019:353.

han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

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 oaksamhet

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.,

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

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 åttlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

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,

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,

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 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 §.

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 §.

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

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 uppsåtligt 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 §§ uppsåtligt försummar någon skyldighet enligt 1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 8 kap.

6 a §

Regeringen får meddela föreskrifter om att den som uppsåtligt 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 överträdelse 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.

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

⁵ Senaste lydelse 2022:1121.

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

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

2. ombord på sådant luftfartyg.

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

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 begåtts

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 anmä-

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.

⁶ Senaste lydelse 2021:1036.

⁷ Senaste lydelse 2013:818. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

lan 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.

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

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 §§.

⁸ Senaste lydelse 2013:818.

meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om utländsk luftfart som samverkar med svensk annan luftfart för statsändamål.

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 §.

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.

⁹ Senaste lydelse 2024:548.

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.