

## Konsekvensutredning av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:36) om radiotelefoni och fraseologi

### Transportstyrelsens förslag:

- Transportstyrelsen föreslår att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:36) om radiotelefoni och fraseologi (i det följande fraseologiföreskrifterna) ändras i enlighet med den internationella reglering som de kompletterar.
- Transportstyrelsen föreslår att ordet *luftfart* läggs till i fraseologiföreskrifternas titel för att tydliggöra tillämpningsområdet.
- Transportstyrelsen föreslår allmänna råd föranledda av en rekommendation från SHK gällande tydligare information till piloter om att ”öppen” eller ”stängd” avser flygtrafikledningen, inte flygplatsen.
- Transportstyrelsen föreslår att man ska ta bort det undantag i form av ett alternativt sätt att uppfylla kraven (AltMoC, Alternative Means of Compliance) som har funnits i Sverige för att på okontrollerade flygplatser på engelska informera om att banan är fri – ”RUNWAY FREE”. I stället ska en standardiserad fras användas.
- Transportstyrelsen vill säkerställa att det framgår tydligt vilka fraser som endast ska användas av flygkontrolltjänsten vid utövande av övervakningstjänst.
- Transportstyrelsen föreslår att en ny standardiserad fras för användning vid fallskärmshoppning införs.
- Transportstyrelsen föreslår korrigering av bilagan med förkortningar för meteorologi, eftersom båda förkortningarna V och VRB ska utläsas som ”växlande”.
- Transportstyrelsen föreslår att viss otydlighet i språk och rubriker åtgärdas genom redaktionella ändringar.
- I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygtrafikledningstjänst (ATS), finns en inkonsekvens rörande vilken fraseologi om in- och

utflygning via bestämda punkter i luftrummet (SID och STAR) som flygtrafikledningstjänsten får använda. Transportstyrelsen föreslår att detta rättas till genom en ändringsföreskrift till TSFS 2019:126.

## **A. Allmänt**

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

#### **1.1 Internationell reglering uppdateras**

Fraseologiföreskrifterna kompletterar förordning (EU) nr 923/2012<sup>1</sup> och Easas godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC, Acceptable Means of Compliance,) och vägledande material (GM, Guidance Material). Eftersom förordning (EU) nr 923/2012 med tillhörande AMC och GM har ändrats, behöver fraseologiföreskrifterna uppdateras.

Ändringar som publicerats av Easa i form av AMC och GM för engelsk fraseologi<sup>2</sup> träder ikraft 1 maj 2025. Genom ändringen inför Easa fraseologi för flygtrafikledningens klarering av in- och utflygning via bestämda punkter i luftrummet: SID och STAR. Easa inför även fraseologi för flygplatspersonal när avisning (de-icing) eller behandling för förhindrande av isbildning (anti-icing) av luftfartyg ska genomföras.

Easa har även uppdaterat den engelska fraseologin för inflygningsprocedurer<sup>3</sup>, och de uppdateringarna har redan trätt i kraft.

Standardiserad fraseologi utgör direkta instruktioner för faktiskt agerande, och förutsägbarhet är en viktig grund för flygsäkerhet. Därför är det viktigt att svensk fraseologi är harmoniserad med den engelska.

#### **1.2 Fraseologiföreskrifternas titel behöver preciseras**

Transportstyrelsen är behörig myndighet och publicerar föreskrifter för trafikslagen luftfart, sjöfart, vägtrafik och spårtrafik.

Fraseologiföreskrifternas nuvarande titel säger inget om att föreskrifterna enbart reglerar trafikslaget luftfart, vilket kan vara missvisande, eftersom standardiserad fraseologi även används till exempel inom sjöfarten.

---

<sup>1</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010

<sup>2</sup> ED Decision 2024/007/R

<sup>3</sup> ED Decision 2022/020/R

### 1.3 Statens haverikommission ser risk för missförstånd

Statens haverikommission har i en utredning av en tragisk olycka<sup>4</sup> konstaterat att det finns risk för missförstånd när uttrycken ”öppen” respektive ”stängd” används i kommunikationen med olika utövare inom flyget. Flygtrafikledningstjänsten har bara information om huruvida just flygtrafikledningstjänsten är öppen eller stängd på en flygplats. Denna information kan felaktigt tolkas, och det kan därmed vara svårt att veta om en flygplats är tillgänglig eller inte.

### 1.4 Alternativt sätt att uppfylla kraven (AltMoC) bör tas bort

Sverige har haft ett alternativt sätt att uppfylla kraven (AltMoC, Alternative Means of Compliance) rörande den engelska frasen för att beskriva att det inte finns fordon eller personer på landningsbanan på en okontrollerad flygplats. Easa har dock uppmanat Transportstyrelsen att ta bort detta AltMoC och istället använda den standardiserade engelska fras som finns i det godtagbara sättet att uppfylla kraven (AMC).

### 1.5 Otydligt rörande tillämpning av fraseologi för övervakningstjänst

Det framgår idag inte tillräckligt tydligt vilken fraseologi som endast ska användas av flygkontrolltjänsten (ATC) vid utövande av övervakningstjänst.

### 1.6 Bristfällig fraseologi vid fallskärmshoppning

För att säkerställa separation vid övervakningstjänst kan flygkontrolltjänsten (ATC) klarera fällande luftfartyg att sjunka över hopparna. Samtidigt saknas det fraser för den typen av klarering. Det kan bli förvirrande för piloter om flygledare uttrycker sig på olika sätt för att beskriva att luftfartyget ska ligga kvar över samtliga hoppare.

### 1.7 Utläsning av meteorologiska förkortningar

I bilagan som visar vad meteorologiska förkortningar betyder, står följande två förkortningar som har med vridande vind att göra;

V=Variabel

VRB=Växlande

Detta innebär att man i rapportering om vind till piloter använder olika förkortningar beroende på vilken typ av rapport som ges: I METAR används ”V”; i METREPORT ”VRB”. Båda rapporterna avser dock samma sak, att vinden är vridande, men att förkortningarna läses ut på olika sätt kan vara förvirrande.

---

<sup>4</sup> ”Olycka med ett flygplan av modellen SOCATA MS 893 A”, SHK 2024:06 R3.

## 1.8 Otydlighet i språk och rubriker

Fraseologiföreskrifternas läsbarhet har vissa brister rent språkligt, och en bitvis inkonsekvent rubriksättning, vilket innebär att de inte är så tydliga som de skulle kunna vara. Det finns också genomgående olikheter i när man har kursiverat texten.

## 1.9 Inkonsekvens i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:126) om flygtrafikledningstjänst

Flygtrafikledningstjänsten har tidigare inte kunnat använda sig av standardiserad fraseologi, som reglerats genom Icao doc 4444, för att meddela in- och utflygningvägar till och från en flygplats (SID och STAR). Detta eftersom Easa inte ansett att fraseologin har varit tillräckligt tydlig och därmed riskerat medföra missförstånd mellan pilot och flygledare. Nu har Easa möjliggjort användningen genom en ändring av godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) till förordning (EU) nr 923/2012<sup>5</sup>.

I TSFS 2019:126 finns dock inkonsekvensen kvar genom en hänvisning till Icao doc 4444, och genom skrivningen att de specifika standardiserade fraserna inte ska användas.

## 2. Vad ska uppnås?

För att bibehålla en hög säkerhet inom luftfartssystemet vill Transportstyrelsen säkerställa användning av en klar, tydlig och vedertagen fraseologi som fungerar i alla situationer, oavsett typ av trafik eller flygledningstjänst.

Transportstyrelsen vill även underlätta för användare genom att sammanställa engelsk och svensk fraseologi i ett och samma regelverk, men utan att dubbelreglera.

Sverige har även internationella åtaganden gentemot EU, och enligt Chicagokonventionen gentemot Icao, som Transportstyrelsen ska bidra till att uppfylla.

## 3. Vilka är lösningsalternativen?

### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Det är viktigt att det finns en standardiserad fraseologi för att de olika aktörerna inom luftfarten ska kunna kommunicera med varandra. Svensk fraseologi måste finnas så länge svenska är ett av de språk som används inom luftfarten i Sverige. Om inget görs kommer det att finnas svenska fraser som inte överensstämmer med den engelska standardiserade fraseologin i Easas godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC). Det kommer

---

<sup>5</sup> ED Decision 2024/007/R

sannolikt även att uppstå tveksamheter om vad som gäller vid utövande av flygtrafikledningstjänst för militär luftfart.

En grundläggande del av flygsäkerheten är förutsägbarhet: vad kommer att ske härnäst i luftrummet? Fraseologin är av central betydelse för förutsägbarheten, eftersom den utgör direkta instruktioner för faktiskt agerande. Osäkerhet kring fraseologin innebär alltså en risk för att aktörer inom luftfarten inte kan kommunicera med varandra på ett flygsäkert, effektivt och enhetligt sätt.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Att inte reglera svensk fraseologi är inget alternativ, eftersom en fastställd standardiserad fraseologi krävs för en bibehållen flygsäkerhet. De flesta aktörer idag använder sig av engelsk fraseologi, men det finns fortsatt möjlighet att som pilot certifiera sig utan att visa språkbehörighet på engelska. Detta gör att svensk fraseologi fortsatt behöver regleras. Detta område är reglerat sedan tidigare. Däremot kan man genom allmänna råd förtydliga fraseologin där reglering inte anses nödvändig.

### 3.3 Regleringsalternativ

#### Alternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)

##### **Internationell reglering uppdateras**

Ändringar som beslutats av Easa i form av godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för engelsk fraseologi<sup>6</sup> träder ikraft 1 maj 2025. Det finns även uppdaterad engelsk fraseologi som redan har trätt i kraft<sup>7</sup> och som påverkar den svenska fraseologin. Vi föreslår att fraseologiföreskrifterna uppdateras genom både ändrad och ny svensk fraseologi.

##### **Fraseologiföreskrifternas titel ändras**

Vi föreslår att föreskrifternas titel ändras till ”Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om radiotelefoni och fraseologi för luftfart” för att tydligare visa vilket trafikslag de reglerar.

##### **Allmänna råd föranledda av rekommendationen från Statens haverikommission (SHK)**

Vårt förslag är att rekommendationen från SHK omhändertas genom allmänna råd som betonar att när flygtrafikledningstjänsten meddelar om flygtrafikledningstjänsten på flygplatsen är öppen eller stängd, så bör det

---

<sup>6</sup> ED Decision 2024/007/R

<sup>7</sup> ED Decision 2022/020/R

tydligt framgå att upplysningarna enbart handlar om just flygtrafikledningstjänstens tillgänglighet, inte om flygplatsens tillgänglighet.

### **Alternativt sätt att uppfylla kraven (AltMoC) tas bort**

Det har i Sverige funnits ett undantag i form av ett AltMoC rörande den engelska frasen "RUNWAY FREE", som beskriver att det inte finns fordon eller personer på landningsbanan på en okontrollerad flygplats. Detta AltMoC ska tas bort och standardiserad fraseologi användas istället. Svensk fraseologi ska uppdateras på motsvarande sätt.

### **Förtydligande rörande tillämpning av fraseologi för övervakningstjänst**

Transportstyrelsen förtydligar i fraseologiföreskrifterna vilken fraseologi som enbart ska användas av flygkontrolltjänsten i kapitlet om övervakningstjänst.

### **Ny fras för fallskärmshoppning**

Ny fras som kan användas i relation till fällning av fallskärmshoppare införs. Frasen kan användas om ATC har behov av att fällande luftfartyg sjunker över hopparna.

### **Korrigerig i bilagan med meteorologiska förkortningar**

I bilagan med förkortningars betydelse ändras förkortning V till att utläsas som Växlande.

### **Otydlighet i språk och rubriker åtgärdas genom redaktionella ändringar**

Vissa rubriker och texter ändras för att förbättra läsbarheten.

### **Ändringsföreskrift till Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:126) om flygtrafikledningstjänst**

I TSFS 2019:126 1 kap. 4§ finns en inkonsekvens rörande användning av fraser för att hantera SID och STAR. Detta rättas till genom en ändringsföreskrift.

## **Alternativ 2**

### **Internationell reglering uppdateras**

Ändringar beslutade av Easa i form av AMC och GM för engelsk fraseologi<sup>8</sup> träder ikraft 1 maj 2025. Transportstyrelsen väljer att arbeta in allt utom de fraser som gäller avisning (de-icing) eller behandling för förhindrande av isbildning (anti-icing), eftersom fraseologi på detta område inte reglerats tidigare.

Flygplatspersonal blir då bundna att använda den engelska fraseologi som finns publicerad i Easas AMC, men Transportstyrelsen kommer inte att fastställa svensk fraseologi på området.

---

<sup>8</sup> ED Decision 2024/007/R

**Rekommendationen från Statens haverikommission (SHK)**

Transportstyrelsen omhändertar rekommendationen från SHK genom att fastställa fraseologi för hur flygtrafikledningstjänsten ska meddela att flygplatsen är öppen eller stängd.

**Alternativt sätt att uppfylla kraven (AltMoC)**

Transportstyrelsen väljer att behålla det undantag i form av ett AltMoC som finns i Sverige rörande den engelska frasen ”RUNWAY FREE”, som beskriver att det inte finns fordon eller personer på landningsbanan på en okontrollerad flygplats.

**4. Vilka är berörda?**

Flygbolag och piloter, flygutbildningsorganisationer, leverantörer av flygtrafikledningstjänst, flygledare och flyginformationstjänstpersonal, flygplatsoperatörer och viss flygplatspersonal samt Försvarmakten.

**5. Vilka konsekvenser medför regleringen?****5.1 Företag**

(  ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(  ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Denna konsekvensutredning omfattar endast effekter och kostnader som sannolikt uppstår om Transportstyrelsen genomför förslagen på ändringar i fraseologiföreskrifterna. Oavsett om vi genomför förslagen eller inte, så kommer dock företag och organisationer att behöva ändra i sina interna dokument, utbildningsmaterial etc. med anledning av de ändringar av förordning (EU) nr 923/2012 som träder i kraft 1 maj 2025. Eventuella kostnader till följd av ändringar i fraseologiföreskrifterna kommer i detta större sammanhang endast att bli marginella.

Gemensamt för organisationer och företag är ansvaret för att upprätthålla kompetensen hos anställd personal. Föreskriftsförslaget innebär viss uppdatering av interna dokument, som handböcker, rutinbeskrivningar och utbildningsmaterial, samt eventuell utbildning av personal. Omfattningen av uppdateringarna av interna dokument kommer bara att skilja sig åt marginellt mellan företag som bedriver olika tjänster. Specifika utbildningsinsatser



däremot, medför naturligtvis högre kostnader för företag med större personalstyrka.

Flygoperatörer innefattar flygbolag med någon form av kommersiell drift. Ungefär 3000 piloter kommer att påverkas av uppdateringar i företagens interna dokument.

För leverantörer av flygtrafikledningstjänst finns ca 750 anställda flygledare och AFIS-tjänstemän som kommer att beröras av uppdaterade interna dokument.

Flygplatser med markpersonal som har behov av att använda sig av standardiserad fraseologi för kommunikation med piloter eller flygtrafikledningstjänst, behöver uppdatera handböcker och se till att personal utbildas.

Utbildningsorganisationer för piloter eller flygtrafikledningspersonal behöver uppdatera utbildningsmaterial och utbilda sina instruktörer i ny fraseologi.

## 5.2 Enskilda

Piloter inom allmänflyget behöver tillgodogöra sig den uppdaterade fraseologin.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Staten påverkas genom att Försvarsmakten behöver säkerställa att piloter inom det militära är väl insatta i fraseologiföreskrifterna. Hur mycket tid som krävs beror på hur Försvarsmakten väljer att hantera detta.

Luftfartsverket som statligt affärsverk med uppgiften att bedriva flygtrafiktjänster påverkas på samma sätt som företag under rubriken 5.1 Företag.

Vissa kommuner bedriver flygtrafikledningstjänst, vissa driver flygplatser, och vissa gör både och. Vår bedömning är att kommuner kommer att påverkas på samma sätt som företag under rubriken Företag 5.1.

## 5.4 Miljö

Förslaget får inte några miljömässiga konsekvenser.

## 5.5 Externa effekter

Viss säkerhetshöjande effekt genom tydligare kommunikation.



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

Transportstyrelsen har i tidigare kapitel beskrivit att det finns behov av reglering inom området radiotelefoni och fraseologi då tydlig kommunikation inom luftfarten är säkerhetsfrämjande. Då den internationella regleringen på engelsk fraseologi uppdateras behöver vi även ändra den svenska fraseologin för att undvika missförstånd. Vi ser inte att det finns andra alternativ än att föreskriva svensk fraseologi.

Fraseologi för avisning (de-icing) eller behandling för förhindrande av isbildning (anti-icing), införs genom Easas AMC från 1 maj 2025. Engelsk fraseologi som ska användas på flygplatserna regleras alltså genom EU-förordning. Då svenska alltid ska kunna användas som alternativ har Transportstyrelsen ansett att även fastställd svensk fraseologi på området bör finnas. Att enbart hänvisa till engelsk fraseologi omhändertar inte det faktum att svenska fortfarande används inom luftfarten och att inte reglera den svenska fraseologin öppnar upp för lokala variationer i uttryck som kan upplevas missförstås av både piloter och flygplatspersonal.

SHK rekommenderar att Transportstyrelsen genom fraseologin ska förtydliga huruvida flygplatsen är tillgänglig när flygtrafikledningstjänsten är stängd. Vår bedömning är att detta är svårt att genomföra, eftersom flygplatsens tillgänglighet inte alltid är känd av den flygtrafikledningens enhet som informerar luftfartygen. Genom att införa allmänna råd i fraseologiföreskriften påtalar vi däremot vikten av tydlighet i den information flygtrafikledningens enheter förmedlar. Information om tillgänglighet avser flygtrafikledningstjänstens (ATS) tillgänglighet på flygplatsen och inte om flygplatsen i sig är öppen eller stängd.

I Sverige har det funnits ett undantag till den engelska fraseologin som beskriver att det inte finns fordon eller personer på landningsbanan på en okontrollerad flygplats. Detta undantag, i form av ett AltMoC, har reglerats genom föreskrift. Easa har uttryckt att AltMoC för standardiserad fraseologi inte anses vara ett passande förfarande eftersom själva syftet med standardiserad fraseologi då faller. Medlemsstaterna behöver på andra sätt påverka att den standardiserade fraseologin uppdateras. Transportstyrelsen väljer därför att ta bort det reglerade undantaget ur föreskrift och fortsätta med att försöka påverka fraseologin genom de internationella kanaler som finns.

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

6 kap. 7 och 10 §§, 8 kap. 1 § och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770)

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

Regleringsförslaget överensstämmer med EU-rättslig reglering och internationella överenskommelser.

I fråga om fallskärmshoppning har Transportstyrelsen valt att gå utöver den internationella regleringen. Detta är något som branschen har efterfrågat, eftersom fraseologin som används vid fallskärmshoppning har varit otydlig. Vår bedömning är att detta är i linje med EU-rätten.

Även fraseologi gällande information om flygtrafikledningstjänstens öppethållning är utöver internationell reglering.

Föreskrifterna innehåller inte några tekniska regler varför det inte behövs göras någon anmälan enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Föreskrifterna behöver inte heller anmälas enligt tjänstedirektivet eftersom de rör tjänster och verksamheter som inte omfattas av tjänstedirektivets tillämpningsområde, icke-ekonomiska tjänster av allmänt intresse och tjänster på transportområdet.

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

Eftersom svensk fraseologi kompletterar förordning (EU) nr 923/2012 finns det ett stort värde i att fraseologiföreskrifterna träder i kraft samma datum som ändringarna av förordningen. Att undvika förvirring är grundläggande, eftersom fraserna ju utgör direkta instruktioner för faktiskt agerande.

Transportstyrelsen kommer att erbjuda informationsinsatser i samband med externremissen om det finns önskemål om detta.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

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

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

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

### 10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Funktionsmålet påverkas inte.

### 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Tydlig fraseologi för kommunikationen mellan flygtrafikledning, flygplatspersonal och piloter minskar risken för olyckor på grund av feltolkningar. Tydlig fraseologi bidrar också till en trygg, effektiv luftfart.

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Tydlig och konsekvent reglering.	Marginell kostnad för uppdatering av interna dokument. Marginell kostnad för utbildning av personal.		
<b>Medborgare Allmänflyg piloter</b>	Tydlig och konsekvent reglering.	Marginell kostnad för inläsning av ny fraseologi.		
<b>Staten m.fl. Försvarsmakten</b>	Tydlig och konsekvent reglering	Marginell kostnad för uppdatering av interna dokument. Marginell kostnad för utbildning av personal.		
<b>Externa effekter</b>	Viss säkerhets-höjande effekt			Tydligare kommunikation gör att risk för missförstånd minskar.
<b>Totalt</b>				

## **D. Förslagets proportionalitet**

Syftet med att reglera fraseologin är att upprätthålla en hög säkerhetsnivå inom luftfarten, och de kostnader som uppstår till följd av förslaget är nödvändiga för att uppnå detta syfte. Genom att utveckla den befintliga fraseologin kan vi bibehålla dagens säkerhetsnivå.

## **E. Uppföljning och utvärdering**

Transportstyrelsen tittar på regeluppfyllnad i samband med tillsyn och vid granskning av händelserapporter, vilket gör att vi kan upptäcka avvikelser.

Individer och organisationer har också möjlighet att lämna in förbättringsförslag som vi kan ta hänsyn till.

## **F. Samråd**

Då fraseologin även inkluderar flygtrafikledningstjänst som bedrivs för militär luftfart har Försvarmakten varit med i de delar av föreskriftsarbetet som berör fraseologi mellan flygtrafikledning och militär luftfart.

Enligt 6 kap. 10 § i luftfartsförordningen ska föreskrifter som Transportstyrelsen tar fram på området flygtrafiktjänst i förekommande fall meddelas efter samråd med Försvarmakten. Formellt samråd med Försvarmakten sker efter externremissen.

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

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