

Stockholm 2023-09-18

Ref TSF 2023-40

## **Remissvar - Transportstyrelsens förslag på föreskrifter och allmänna råd om obemannade luftfartygssystem (UAS) TSF 2023-40**

*Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn. Sedan årsskiftet samlar vi även drönarbranschen i ett nätverk med syfte att driva på för goda förutsättningar till den snabbt växande drönarbranschen. Transportföretagen har tagit del av Transportstyrelsens förslag på föreskrifter och allmänna råd om obemannade luftfartygssystem och avger här remissvar.*

Som en följd av att två EU-gemensamma förordningar trätt i kraft behöver Transportstyrelsen justera nationella riktlinjer och föreskrifter. Transportstyrelsens föreskrift kompletterar de EU-gemensamma förordningarna och är skriven med ambitionen att samla allt i en föreskrift. Transportföretagen uppskattar Transportstyrelsens gedigna arbete och välkomnar ambitionen att förenkla för användarna. Utifrån branschens perspektiv är det av stor vikt att regelverken utformas så att inte onödiga hinder för utvecklingen av nya tjänster uppstår, samtidigt som flygsäkerheten är hög.

Fri konkurrens är en viktig ingrediens för den snabbt växande drönarbranschens förutsättningar och därför behöver Transportstyrelsens föreskrift lägga grunden för det och tydliggöra hur grundläggande luftrumsinformation tillgängliggörs. Det är med viss oro vi ser att de ekonomiska konsekvenserna av kraven på UAS-zon vid flygplatser och senare även U-space för tätbebyggt område inte är tillräckligt klargjorda. Föreskriften fastslår med denna föreskrift delar av finansieringen av infrastrukturen utan att hela affärsmodellen och finansiering av initiala kostnader är klargjord. Transportföretagen förespråkar en sådan utredning och förordar regelverk som sätter rationella, effektiva och standardiserade metoder för att tillåta drönarflygning och som inte driver kostnader. Drönare kommer att ha en mycket viktig funktion för att lösa transportutmaningar i glest befolkade områden. Samtidigt riskerar upprättande av U-space att bli dyrt då konceptet utvecklats för att kunna hantera komplexa stadsmiljöer. Det krävs därmed en finansiell modell som möjliggör att det går att upprätta U-space även i områden utanför större städer där de flygna volymerna kommer att vara lägre men samtidigt kunna bidra med stor. Drönare kommer att ha en mycket viktig funktion för att lösa transportutmaningar i glest befolkade områden. Utöver detta lämnar Transportföretagen synpunkter inom följande områden:

- Tillgängliggörande av LFVs information 2 kap 1§



- Kontrollerat luftrum 2 kap 2-5§§
- Kostnaden för UAS-zon
- Drönare vid helikopterflygplatser 2 kap 12§
- Hinderägarens tillstånd 4 kap 3§
- Tillstånd medverkande personer 4 kap 21§
- Fjärrpilotens ansvar vid pågående nödsats
- Informationsbehov externt
- Konsekvenser för företag
- Nordisk synkronisering

### ***Tillgängliggörande av LfVs information***

I 2 kap 1§ anges att information och villkor skall inhämtas från LfVs drönarkarta tillgänglig på deras hemsida innan flygning. Utöver det skall drönarpiloter även ta del av AIP, SUP och NOTAM för eventuella restriktioner. Transportföretagen anser att det bör tydliggöras att LfV även skall tillhandahålla denna data (geografiska UAS-zoner och aktuellt undre luftrum, dvs CTR, TIZ, Restricted areas och dylikt som är relevant för drönarpiloter) via kostnadsfritt API för automatiserad integration med andra system. På så sätt säkras fri konkurrens inom området.

### ***Kontrollerat luftrum***

I 2 kap 2-5§§ föreslås att all flygning inom 5 km från en flygplats ska ha klarering eller tillstånd av flygtrafikledning om inte en UAS-zon upprättats. Denna schablonmässiga regel ska gälla oavsett säkerhetsrisk. Vi förespråkar minskade områden runt flygplatser och rationella, effektiva och standardiserade metoder för att tillåta drönarflygning inom kontrollerat luftrum. Många flygplatser ser potentialen i att använda drönarteknik på flygplatsen och flygplatserna är trafiknoder där UAS's på ett naturligt sätt möter traditionell luftfart och övriga transportslag. Föreskriften bör göra samexistensen till regel och inte undantag som kräver speciallösningar.

Här föreslås även att nya regler ska gälla för UAS när en kontrollzon är stängd, att tillstånd ska inhämtas från flygplatsen. Det här väcker frågetecken om ansvar och är ett avsteg mot internationell ordning. En stängd kontrollzon är inte en kontrollzon och då bör regler för okontrollerad luft gälla.

### ***Kostnaden för UAS-zon***

Transportföretagen anser att konsekvensutredningen inte i tillräcklig utsträckning har utrett de ekonomiska konsekvenserna av att skjuta kostnaden att upprätta och upprätthålla UAS-zoner till flygplatser och flygtrafikledningsorgan, såsom Transportstyrelsen föreslår. Detta är extra viktigt i skenet av att Sverige har ett "splittrat" flygsystem med en mängd flygplatsägare och olika flygtrafikledningsföretag. UAS-zoner bör primärt upprättas utifrån samhällsnytta och inte bero på lokala ekonomiska förutsättningar och överväganden hos enskilda flygplatsägare.

### ***Drönare vid helikopterflygplatser***

I 2 kap 12§ föreslås att drönarflygning inom 1000m från specifika helikopterflygplatser endast får ske efter samråd med berörd helikopterflygplats. Transportföretagen föreslår att i likhet med 2 kap 2§ att den regeln gäller om inte en geografisk UAS-zon eller U-space anger annat.

### ***Hinderägarens tillstånd***

Transportföretagen avstyrker delen av förslaget i 4 kap 3§ att tillstånd ska inhämtas av hinderägare. Förslaget väcker många frågetecken. Vad är egentligen ett artificiellt hinder och hur

ska en drönarpilot kunna identifiera och få kontakt med hinderägare? Ett tydligt regelverk vad som är tillåtet och inte, är att föredra för alla parter.

### ***Tillstånd från medverkande personer***

Transportföretagen avstyrker förslaget 4 kap 21§ i sin helhet. Att säkerställa att personer i området ”har informerats om riskerna och uttryckligen har gått med på” är ett orimligt krav som kraftigt begränsar möjligheten att använda drönare.

### ***Fjärrpilots ansvar vid pågående nödinsats***

I 4 kap 24§ och 5 kap 13§ anges att fjärrpiloten inte får flyga nära eller inom området där en nödinsats pågår om inte detta överenskommit med ansvarig räddningstjänst. Transportföretagen anser att det är av yttersta vikt att samverka med räddningstjänst och andra samhällsviktiga aktörer kan ske så effektivt och säkert som möjligt. För att underlätta det, behöver ”nära” en pågående räddningsinsats definieras med ett mätbart avstånd.

### ***Informationsbehov extern***

Transportstyrelsens bedömning av det externa informationsbehovet om föreskriften är låg men den bedömningen delar inte Transportföretagen. I konsekvensutredningen beskrivs problemen med otillåtna UAS-flygningar inom kontrollzon. Även om föreskriften i sin helhet inte innehåller lösningar på problemet så skulle mer information om föreskriften sannolikt inverka på antalet otillåtna flygningar. Vår farhåga är att det uppstår missbruk och intrång av drönare och att responsen då blir förbud och regleringar som begränsar all typ av drönaranvändning. Transportföretagen önskar en vidare förklaring kring hur Transportstyrelsen ska hantera avvikelser och intrång utan att nödvändigtvis inskränka legal drönartrafik.

### ***Konsekvenser för företag***

Transportföretagen delar inte Transportstyrelsens bedömning att regleringen inte ger betydande effekter för företag. Flygplatser och flygtrafikledning som enligt föreskriften skall upprätta UAS-zoner kommer få ökade kostnader. Här finns enligt Transportföretagen inte någon ordentlig konsekvensutredning.

### ***Nordisk synkronisering***

Transportföretagen har i diskussioner med Drönarnätverket erfarit att regler och tillsyn, samt myndigheternas ambitionsnivåer, skiljer sig åt mellan de nordiska länderna. Detta leder till onödig belastning av företagens resurser och försvårar branschetablering och nödvändig effektivisering.

Det är tydligt att det inte varit Transportstyrelsens ambition med föreskriften att synkronisera regelverk och system med övriga nordiska länder. Transportföretagen beklagar detta. Att hålla jämna steg med övriga nordiska länder skulle betydligt förenkla för användare som ofta opererar i flera länder och möjliggöra att Norden tar plats i framkant av utvecklingen och lockar hit etableringar. Vi önskar en fortsatt dialog kring detta med Transportstyrelsen.

## *Avslutningsvis*

Transportföretagen står fortsatt till förfogande för en dialog och är beredda att bidra med synpunkter och faktaunderlag som kan vara till nytta för det fortsatta arbetet.

*Med vänlig hälsning*  
*Transportföretagen*



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef