

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

Stockholm 2024-10-28

Ref LI2024/01427

## Remissyttrande gällande ”Effektiva sanktioner inom luftfarten”

*Transportföretagen Flyg är en bransch- och arbetsgivarorganisation och ett av Transportföretagens sju förbund. Vi har över 85 medlemsföretag som anställer ca 6600 personer. Våra medlemsföretag representerar bland annat flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster, dvs den privata flygsektorn. Utöver detta samlar Transportföretagen sedan december 2022 den växande drönarbranschen i Svenska Drönarnätverket.*

Transportföretagen Flyg har fått en inbjudan att lämna synpunkter på promemorian Effektiva sanktioner inom luftfarten och avger följande remissvar.

I promemorian föreslås många efterlängtnade förändringar. Bland annat att obemannad luftfart och EU-förordningar ska omfattas av straffbestämmelserna samt att straffen ska skärpas så att även vårdslöshet som inte är grov och oaktsamhet vid brott mot bestämmelserna, omfattas.

### Sammanfattade synpunkter

- Vår bedömning är att förslagen i det stora hela är väl avvägda och tillstyrker dem med några undantag och synpunkter.
- Vem som ska utföra kontroll av regelefterlevnad behöver förtydligas. Det är oroväckande att Polismyndigheten i sitt remissvar skriver att det *”finns dock en otydlighet i promemorians förslag av vilka kontroller Polismyndigheten har rätt att vidta när det inte föreligger annan brottsmisstanke”*.
- Mer avsatta resurser hos både Transportstyrelsen och Polismyndigheten krävs att kontrollera regelefterlevnad inom både bemannad och obemannad luftfart, vilket inte framgår i konsekvensbeskrivningen.
- Transportföretagen Flyg avstyrker förslaget att Regeringen ska kunna besluta om flygförbud inom hela landet utan föreskrift (förslag till nytt kapitel i luftfartslagen 1kap, §14).



## Fördjupande resonemang

Luftfarten utmärker sig som ett trafikslag med mycket hög nivå av säkerhet. Samtidigt är luftfarten under stor förändring med intåget av nya farkoster och därmed många, till luftfarten, nya aktörer. Det ställer höga krav på relevanta lagar och förordningar vilket promemorian i mycket god omfattning möter upp. Lagstiftningen från EU skall verka för hög säkerhet, på en stabil grund av jämn konkurrens på den inre marknaden inom unionen och det är därför välkommet med justeringar som innebär att EU-förordningar snabbare implementeras i praktiken nationellt.

Det behöver bli lättare att göra rätt. Att navigera inom lagstiftningen inom luftfartsområdet och följa den är kostsamt och ibland utmanande. Att promemorian föreslår förenklingar och förtydliganden är därför välkommet. Men för rättvis konkurrens för kommersiella aktörer är det avgörande att regelefterlevnad också kontrolleras. Det gäller både för traditionell luftfart och för ny.

För den unga och snabbt växande drönarbranschen kan en tillståndsprocess för ett enskilt bolag innebära kostnader om så mycket som 2 miljoner kronor för ett tillstånd i specifik kategori. Företaget ska sedan inte behöva konkurrera om uppdrag med aktörer som flyger utan tillstånd. Enligt en undersökning från Opinion<sup>1</sup> finns i Sverige 795 000 drönare samtidigt som det planeras inköp av ytterligare 640 000 drönare, varav en sjundedel för helt eller delvis professionellt bruk samt resterande för privat och hobbybruk. För att flyga med drönare krävs i de allra flesta fall ett registrerat operatörs-ID, vilket i sammanhanget är en enkel regel att efterfölja. Men den sjätte maj i år fanns endast drygt 42 000 registrerade operatörs-ID avseende privatpersoner och 2 976 avseende organisationer, enligt Transportstyrelsen. Det är inte rimligt att varje operatör har i snitt 18 drönare och vi kan därför anta att många inte följer lagkravet och registrerar sig. Detta bekräftas av Opinions undersökning där 54 procent i Sverige uppger att de känner till kravet men väljer att ändå inte registrera sig, 21 procent kände inte till kravet. Det här är inte det enda området inom obemannad luftfart där brott mot lagar och regler sker. Många av branschens aktörer vittnar om regelöverträdelser och om en besvikelse över att det inte ger konsekvenser.

När det gäller bemannad luftfart finns sedan länge motsvarande problem med så kallat svartflyg (flygning utan erforderliga tillstånd) särskilt med helikopter och mindre flygplan, där tillståndspliktiga flygtjänster erbjuds från aktörer utan att de innehar tillstånd för verksamheten. Vidare sker överträdelser mot kommersiella flygtrafikregler, där det inte kan utdömas ansvar för privata aktörer som utför uppgifter i gråzonen mellan privat och kommersiell verksamhet. Fenomenet med svartflyg skadar hela branschen, såväl ekonomiskt som anseendemässig. Därför är promemorians förslag om skärpta straff för bland annat vårdslöshet som inte är grov och för oaktksamhet välkomna.

Men det behöver förtydligas vem som ska utföra tillsyn. Det är oroväckande att Polismyndigheten i sitt remissvar skriver att det *”finns dock en otydlighet i promemorians förslag av vilka kontroller Polismyndigheten har rätt att vidta när det inte föreligger annan brottsmisstanke”*. Det får inte råda några osäkerheter om vem som kan och ska utföra kontroller av regelefterlevnad.

Promemorian lyfter inte heller behovet av att avsätta resurser för tillsyn och kontroller. Med redan så många nya aktörer som är nya till luftfarten och den ökning som förväntas är det inte en

<sup>1</sup> “Nordic Drone Survey – A survey conducted in the Nordic countries for UAS Norway” av Opinion, 2023



liten uppgift. I EU-kommissionens dröjarstrategi 2.0 bedöms att den europeiska dröjarmarknaden ska omfatta 14,5 miljarder euro 2030 och sysselsätta 140 000 personer.

Till sist avstyrker Transportföretagen Flyg förslaget att Regeringen ska kunna besluta om flygförbud inom hela landet utan föreskrift (förslag till nytt kapitel i luftfartslagen 1kap, §14). Sådana beslut riskerar att få oönskade konsekvenser för samhället och totalförsvaret då den civila luftfarten genomför många samhällsviktiga arbeten av betydelse för totalförsvaret och för samhällets funktion, ofta på direkt uppdrag av myndigheter som till exempel Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap. När beslut om förbud för luftfart fattas genom föreskriftsarbete, såsom sker idag, innebär det en demokratisk process av expertmyndigheten där konsekvenserna för den civila och kommersiella luftfarten ska tas om hand. Om lagstiftaren ändå går vidare med förslaget bör det först förtydligas när sådana beslut får fattas och hur det ska gå till. *”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.”* Det här är ett alltför vitt begrepp och underlaget ger inte tillräckligt förtydligande och vägledning. Vidare bör det framgå att expertmyndighet och bransch involveras när Regeringen fattar sådana beslut, för att undvika onödiga negativa konsekvenser.

Transportföretagen Flyg tackar för möjligheten att lämna synpunkter och står till förfogande för ytterligare information och frågor.

Med vänlig hälsning

**Transportföretagen Flyg**

Fredrik Kämpfe, Branschchef  
Victoria Barrsäter, Näringspolitisk expert

