

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

Stockholm 2025-02-07

Ref LI2024/01634

## Remissyttrande gällande ”En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige”

Transportföretagen Flyg är en bransch- och arbetsgivarorganisation som representerar 87 företag inom flygsektorn och har ca 6600 anställda. Många av våra medlemsföretag behöver samsas i det undre luftrummet med obemannad luftfart. Transportföretagen AB samlar även intressenter i Svenska Drönarnätverket, som inkluderar en bred representation av deltagare såsom drönaroperatörer, utvecklare av drönarteknologi, testbäddar, kommuner/regioner och akademi. Vi tackar för möjligheten att lämna svar på remissen och har ansatsen att göra det utifrån både den bemannade och obemannade kommersiella flygbranschens perspektiv, samt komplettera rapportens förslag.

Transportföretagen Flyg välkomnar ansatsen att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk drönarbransch. Transportstyrelsen har i rapporten identifierat centrala problemområden och många av förslagen är bra, men tyvärr kan vi konstatera att avgörande lösningar fortfarande saknas och förslagen inte är tillräckliga för att skapa verklig konkurrenskraft. En nyckelfaktor som frigör drönarnas potential och möjliggör mer flygning bortom synhåll är elektronisk synlighet mellan bemannad och obemannad luftfart. Här har Sverige unika möjligheter att med relativt små medel skapa en riktigt konkurrenskraftig svensk drönarbransch.

### Sammanfattade synpunkter

- Elektronisk synlighet** – Rapporten saknar förslag på lösningar för att flyga obemannad luftfart integrerat med bemannad luftfart på ett säkert och kostnadseffektivt sätt utanför U-space, trots att det är en nyckelfaktor för att kunna öka drönanvändningen. Den åtgärd som används i nuläget är att upprätta tillfälliga D-områden. Förutom att själva flygsäkerhetsproblemet med bristande synlighet inte löses med D-områden så är det en kostsam, temporär och oförutsägbar lösning som i praktiken omöjliggör att bygga upp en kommersiell verksamhet. Här vill vi istället lämna två förslag som vi inte bara anser kommer öka flygsäkerheten och lösa upp knutar med att integrera bemannad och



obemannad luftfart i Sverige, utan också avsevärt stärka Sverige som drönan- och flygtekniknation.

- a. Ge uppdrag till Transportstyrelsen att föreskriva om krav på att civil obemannad luftfart ska deklarerat sina flygningar, via digitala tjänster. Möjligheten att deklarerat sin flygning ska också ges till bemannad luftfart, men vara frivillig. Syftet är att bemannad och obemannad trafik ska kunna se planerade aktiviteter i luftrummet och undvika onödiga flygsäkerhetsrisker. När det finns ett UTM-system kan detta kopplas till automatiserad tillståndsprocess. Den samlade informationen om dessa flygningar kan sedan dessutom tillhandahållas relevanta myndigheter.
  - b. Ge Transportstyrelsen och Post- och telestyrelsen i uppdrag att ge samtliga luftrumsanvändare möjlighet att göra sig elektroniskt synliga i realtid med hjälp av redan befintlig infrastruktur (såsom mobilsystem eller satellit), samt att se andra via en nationell trafikinformationstjänst.
2. **Nationell målsättning** – Transportstyrelsen föreslår en nationell målsättning, vilket även vi från Transportföretagen Flyg återkommande förordar. Det är nödvändigt som ett steg att samordna alla relevanta aktörer, men de har inte lämnat förslag på vad den målsättningen skulle kunna vara. Vi tillstyrker behovet av en nationell målsättning och lämnar följande förslag: *Sverige leder vägen för Europa och skapar enkel, kostnadseffektiv och säker integration mellan bemannad och obemannad luftfart med ett digitaliserat luftrum som är tillgängligt i hela landet.*
  3. **Förutsägbar och effektiv tillståndsprocess** – Sätt ett tidsmål och säkra resurser. Tillstånds- och tillsynsverksamheten måste bli mer förutsägbar för branschen vad det gäller tid och kostnad. En tillståndsprocess på två veckor vore konkurrenskraftigt i jämförelse med andra länder. Tillse att Transportstyrelsen har resurser för att fullfölja sitt uppdrag såsom tillståndsgivning och tillsyn, på ett för Sverige konkurrenskraftigt sätt. Resurser behöver även skjutas till för att klara den omfattande regelutvecklingen för obemannad luftfart samt för den rättsvårdande verksamheten.
  4. **Ta bort kravet på spridningstillstånd och förenkla regler** - Transportstyrelsens förslag 20 om regler som behöver ses över tillstyrks, med särskild vikt vid Lag (2016:319) om skydd för geografisk information, i allmänt tal kallad spridningstillstånd. En undersökning från Svenska flygsportförbundet<sup>1</sup> visar att endast 13 procent följer lagstiftningen. Var tredje flygare känner inte till lagstiftningen.
  5. **Underlätta med underlag** – Främja branschen och stötta korrekta riskanalyser genom att tillhandahålla relevant samlad statistik och data. Det kan handla om antal flygrörelser i specifika områden, kartor för luftrisk (Air Risk Classification), samlade täckningskartor för mobilkommunikation och satellit, karta med befolkningsdensitet i realtid med mera.
  6. **Samverkansplattform, roller och kunskaphöjning** - Transportföretagen Flyg tillstyrker förslaget om en samverkansplattform men saknar kommuner och regioner bland de tilltänkta aktörerna. Det är även beklagligt att inte utredningen fullt ut kartlagt ansvar och roller samt lagt fram förslag på uppdrag. Detta behöver förtydligas i regeringsuppdragen till respektive myndighet. Som branschorganisation kan vi konstatera att efterfrågan på kunskap överstiger tillgången. Samtidigt är resurserna knappa. Varken branschen eller SKR lyckas hitta finansiering för ändamålet och det gäller även myndigheterna. Det behöver behövs medel för nätverkande och kunskapsdelning till

<sup>1</sup> <https://flygsport.se/organisation/arbetsgrupper-och-namnder/intressepolitisk-grupp/slopa-spridningstillstandet/avveckla-spridningstillstandet>



dess ekosystemet är på plats och själv kan bära kostnaden. Även samordning av forskningen på området vore önskvärt.

- 7. Initial statlig finansiering av infrastruktur** - Tillse att LFV har resurser att tillhandahålla tjänster för planering och genomförande av flygning för den obemannade luftfarten tills dess marknaden för densamma är mogen att bära sina egna kostnader.
- 8. Regelefterlevnad** - Ge direktiv och säkra resurser hos Transportstyrelsen och Polismyndigheten för kontroll av regelefterlevnad. Luftfartsförordningen och luftfartslagen föreslås ändras för att bättre omfatta obemannad luftfart och införa effektiva sanktioner. Den processen är pågående<sup>2</sup> vilket är både efterlängtat och välkommet. Men för att ge verklig effekt krävs att Polismyndigheten och Transportstyrelsen också gör uppföljning av regelefterlevnaden.

## Fördjupande resonemang

Den kommersiella drönarbranschen i Sverige är diversifierad. Inom vissa områden såsom foto/film, inspektion av infrastruktur, mätningar och liknande har drönanvändningen tagit fart och flertalet bärkraftiga företag har vuxit fram. Där drönaren skall användas för mer avancerade flygningar bortom synhåll eller med last går utvecklingen betydligt långsammare.

Värt att nämna i sammanhanget är att de allra flesta drönarna används i hobby- eller rekreationssyfte. Enligt en undersökning gjort av Opinion på uppdrag av UAS Norway<sup>3</sup> finns i svenskt luftrum minst 795.000 drönare och ytterligare 640.000 planeras att köpas in, varav en sjundedel för helt eller delvis professionellt bruk samt resterande för privat och hobbybruk. Antalet operatörer i form av privatpersoner är enligt Transportstyrelsen<sup>4</sup> lite drygt 42.000, vilket kan jämföras med att 2.976 operatörer i form av organisationer. Antalet utfärdade drönarkort, det vill säga förarbevis för drönare, var knappt 37.000.

Vissa flyger obemannade luftfarkoster inom flygsporten enligt särskilt avtalade regler för modellflyg. Det är en ordning som bör bejakas. Från branschens sida önskar vi att så många privatflygare som möjligt organiseras inom Svenska flygsportförbundet där piloterna får löpande guidning i reglemente och flygsäkerhet samt flyger i avgränsade luftrumssektioner. Precis privatpersoner inom det bemannade flyget oftast organiseras genom flygklubbar.

## Flygsäkerhet med deklarerad färdväg och elektronisk synlighet

Luftfarten utmärker sig som ett trafikslag med mycket hög nivå av säkerhet och en tydlig flygsäkerhetskultur. Samtidigt är luftfarten under stor förändring med intåget av nya farkoster och därmed många, till luftfarten, nya aktörer.

Flygning i det undre luftrummet, på de höjder som drönare framförallt opereras, sker efter principen se och undvik varandra (visuella flygregler). Det här har varit utmanande även när luftrumsanvändarna till antal varit få och luftfartygen stora. När nu antalet stiger kraftigt, samtidigt som fartygen kan vara betydligt mindre och svåra att på lite avstånd se med blotta ögat, har larmen om flygsäkerhetsriskerna från flygbranschen varit många.

<sup>2</sup> <https://www.regeringen.se/remisser/2024/07/remiss-av-promemorian-effektiva-sanktioner-inom-luftfarten/>

<sup>3</sup> "Nordic Drone Survey – A survey conducted in the Nordic countries for UAS Norway" av Opinion, 2023

<sup>4</sup> Statistik lämnad av Transportstyrelsen 2024-05-06



Transportstyrelsens lösning har varit att helt stänga luftrum för andra användare, när tester för drönarflygning utom synhåll gjorts, genom så kallad R-områden. Det här har haft en orimlig inverkan på annan luftfart med negativa konsekvenser för flygnäringen och inte minst de som utför uppdrag med ambulanshelikopter, sjöräddning och andra samhällsviktiga uppgifter. Transportstyrelsen har nu övergått till tillfälliga D-områden som innebär att ett område markeras som farlig, men åtminstone inte stänger andra aktörer ute. Grundproblemet med synlighet är dock fortfarande inte löst. Bristande synlighet mellan luftrumsanvändare är även en risk för drönarflygning inom synhåll. Tillfälliga D-områden är inte heller tillfredställande för drönarbranschen som tvingas in i oförutsägbara, tidskrävande och kostsamma tillståndsprocesser för att få ett tillstånd att flyga, som dessutom är tidsbegränsat och inte löpande. Det går inte att bygga upp en långsiktigt hållbar affärsverksamhet under de premisserna. Även från Transportstyrelsen borde det här förfarandet vara otillfredsställande, eftersom det tar så mycket av myndighetens resurser i anspråk.

Sverige är inte ensamma med att ha utmaningarna med synlighet. Inom EASA belyser en rapport om e-conspicuity<sup>5</sup> att bara hälften av drönarna (40-60 procent) upptäcks med principen ”se och undvik”. EASA förordar elektronisk synlighet bland bemannad och obemannad luftfart och problematiserar kring att det saknas harmoniserat regelverk. Elektronisk synlighet med mobiltelefoni och satellit nämns som en möjlig lösning och arbetet pågår nu för att ta fram harmoniserade standarder.

I rapporten framhålls U-space och geografiska UAS-zoner som lösningen. Men U-space är mycket avancerat och komplext. Dess syfte är att hantera väldigt mycket trafik i stadsmiljö. I U-space-konceptet är digitalisering en komponent för positionering och kommunikation. Geografiska UAS-zoner är en enklare form som möjliggör för olika aktörer att inom ett begränsat luftrum besluta om hur flygning med drönare får ske. Varken U-space eller geografiska UAS-zoner frigör drönarnas potential där befolkningstätheten är låg och tekniken kan ge större samhällsnytta, på nordisk landsbygd och glesbygd. Här behöver Sverige och övriga nordiska länder kliva in i det europeiska regelarbetet och se till så att vi får förutsättningar som fungerar i hela landet som är enkla, kostnadseffektiva och säkra.

Idag finns i Sverige inget krav på elektronisk synlighet för bemannat flyg i okontrollerad luft. Vissa sänder ändå sin position via transponder eller mobildata, men inte alla. Att komplettera möjligheten till elektronisk synlighet via mobilnät och satellit, samt tillhandahålla denna information via en nationell trafikinformationstjänst och API, skulle hjälpa samtliga luftrumsanvändare att se och undvika varandra avsevärt och verka som ett bra stöd till visuella flygregler. Eftersom den här lösningen inte bara är en möjlighet för positionering, utan även kommunikation så går det att förena med att luftrumsanvändarna får smidig, visuell, certifierad tillgång till värdefulla data såsom flygsäkerhets- och flygplaneringsinformation från myndigheterna (NOTAM, AIP) och väderdata i realtid. Dessutom kan användarna enkelt kommunicera med varandra i luftrummet, vilket allt sammantaget innebär att användargraden i branschen snabbt skulle stiga även utan kravställning.

<sup>5</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/140288/en>



Prislappen för slutanvändaren att göra sig synlig via mobilteknologi är dessutom låg eftersom den fysiska infrastrukturen i form av mobilmaster och satellit redan finns. Det enda som krävs av användaren är två simkort för att kunna använda Telias och Teracoms nät tillsammans.

Detta förutsätter att regeringen ger Transportstyrelsen och Post- och Telestyrelsen i uppdrag att ge samtliga luftrumsanvändare möjligheten att göra sig elektroniskt synliga i realtid med hjälp av redan befintlig infrastruktur (såsom mobilsystem eller satellit), samt att se andra via en nationell trafikinformationstjänst. Den trafikinformationstjänsten tillhandahålls med fördel av LFV som redan har uppdraget att tillhandahålla informationstjänster för obemannad trafik. Det befintliga uppdraget skulle, i och med detta, utvidgas till bemannad trafik och kunna användas i hela landet, även utan upprättat U-space.

Men fram tills dess ovanstående lösning är på plats, tills det är bevisat att det är tillförlitligt och vi har regelverk som stödjer användningen, är det oerhört angeläget att luftrumsanvändarna kan göra sig synliga på annat sätt. Vi föreslår därför att Sverige som en interimslösning gör som Norge, samt flera andra länder, och föreskriver att obemannad luftfart deklarerar sin flygning i förväg via digitala tjänster. Möjligheten att deklarerar sin flygning ska också ges till bemannad luftfart, men vara frivillig. Syftet med detta är att bemannad och obemannad trafik ska kunna se planerade aktiviteter i luftrummet och undvika onödiga flygsäkerhetsrisker. När det finns ett nationellt UTM-system (Unmanned Aircraft System Traffic Management) kan deklareringen kopplas till en automatiserad tillståndsprocess. Den samlade informationen om dessa flygningar kan sedan dessutom tillhandahållas relevanta myndigheter.

På detta sätt gör vi det lätt att göra rätt. Oavsett om drönaren används för att samla data för professionellt bruk, fotografera sin egen hästhage eller leverera hjärtstartare i centrala Göteborg kan den digitala tjänsten erbjuda en hjälp att visa upp var man har planerar att flyga, ge information om var man inte får flyga (som LFVs drönarkarta gör idag) samt informera om andra planerade flygningar. Den här tjänsten ska vara tillgänglig även för bemannad luftfart eftersom de har behov av att kunna tala om för obemannad luftfart om de ska utföra arbeten i vissa områden, så att exempelvis privatpersonen med hästhagen kan flytta sin flygning i tid, eller larmtjänsten vet vilka de ska kontakta för att ge fri lejd åt hjärtstartaren. På så sätt minskar vi den av branschen påtalade flygsäkerhetsrisken för kollisioner eller andra incidenter.

## ***Nationell målsättning***

Transportföretagen Flyg tillstyrker förslaget att införa en nationell målsättning och kommer med ett konkret förslag. Ett framåtlutat nationellt mål för drönaranvändningen i Sverige ger möjlighet att locka kompetens till Sverige och ena ambitionsnivån mellan myndigheter, det offentliga och näringslivet. Transportstyrelsen listar andra länders mål och ambitioner när det kommer till drönaranvändningen, men lämnar inget förslag på vad som skulle kunna vara en svensk inriktning.

Sverige har på många sätt särskilt goda förutsättningar för drönaranvändning. Ett glesbefolkat (d.v.s. låg risk) stort land i utkanten av Europa med stort behov av effektiva transporter och en innovativ, teknikvänlig befolkning. Vi har även en lång tradition av en industri i framkant och teknisk kompetens i form av SAAB och Ericsson med flera. Men det som är helt unikt med Sverige, är att vi genom Telias och Teracoms nät har täckning i hela landet med mobilsystemteknik 4G eller 5G upp till 7000 meter. Det finns inget annat land i världen som har det.



Vi föreslår därför att vår nationella målsättning bör vara:

*Sverige leder vägen för Europa och skapar enkel, kostnadseffektiv och säker integration mellan bemannad och obemannad luftfart med ett digitaliserat luftrum som är tillgängligt i hela landet.*

I den föreslagna målsättningen kan man läsa in att vi ska påverka regelutvecklingen från den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA och det finns goda skäl till det. Få andra länder har de geografiska förutsättningarna som Sverige har. Genom att bistå i regelutvecklingen med vår kompetens kan vi bidra till att reglerna blir så pass enkla och kostnadseffektiva att de passar svenska gles- och landsbygder där slutkunderna är få.

## **Förutsägbar och effektiv tillståndsprocess**

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. Kostnaden uppskattats utifrån nedlagd arbetstid och omfattar inte intäktsbortfall på grund av uteblivet arbete. Det här är inte konkurrenskraftigt.

Tillstånds- och tillsynsverksamheten måste bli mer förutsägbar för branschen vad det gäller tid och kostnad. Ett tidsmål på två veckor för en tillståndsprocess vore konkurrenskraftigt i jämförelse med andra länder. Vi föreslår att Transportstyrelsen får ett tidsmål om 2 veckor för en normal tillståndsprocess.

Därutöver behöver regeringen tillse att Transportstyrelsen har resurser för att fullfölja sitt uppdrag såsom tillståndsgivning och tillsyn, på ett för Sverige konkurrenskraftigt sätt. I jämförelse med våra nordiska grannländer sticker Sverige ut. Vi har störst befolkning, flest drönare i luftrummet, flest drönaroperatörer, men ett förhållandevis lågt antal tillstånd för mer avancerad flygning bortom synhåll, med last eller större drönare. Framförallt har vi få personer som arbetar på Transportstyrelsen med obemannad luftfart. Nedanstående jämförelse gjordes i samband med Nordic Unmanned Conference i januari 2024. Sedan dess har dessutom antalet personella resurser ytterligare minskat till 3-4 enligt uppgift från Transportstyrelsen.

	Denmark	Finland	Norway	Sweden
# of operators	8 315	17 649	29 983	42 079
# A1/A3	20 692	25 616	32 334	35 150
# A2	11 494	1 956	4 158	22 422
# STS	1511	10	175	0
# of PDRA OA's	41	40	165	58
# of SORA OA's	26	60		43
# of LUC	1	0	4	1 (+5 applications)
# of staff in the CAA UAS dep't.	<b>7 full time + 2 student assistants</b>	<b>5 + 1 FTE shared resource</b>	<b>14</b>	<b>6</b>
Date of info.	30 JAN 2024	15 JAN 2024	29 JAN 2024	24 JAN 2024

Resurser behöver även avsättas för att klara den omfattande regelutvecklingen för obemannad luftfart samt för den rättsvårdande verksamheten. Kostnaden för detta skall finansieras av anslag och inte via brukaravgifter.

Vidare behövs standardiserade riskanalyser och mer tillgängligt faktaunderlag (se kommande stycke om underlag).





## ***Ta bort kravet på spridningstillstånd och förenkla regler***

Transportstyrelsens förslag 20 om regler som behöver ses över tillstyrks, med särskild vikt vid Lag (2016:319) om skydd för geografisk information, i allmänt tal kallad spridningstillstånd. Lagen förbjuder delning av filmer och bilder från luftfarkoster som visar geografisk information, särskilt horisont, om inte granskning och tillstånd getts av Lantmäteriet. En undersökning från Svenska flygsportförbundet<sup>6</sup> visar att endast 13 procent följer lagstiftningen. Vissa känner inte till den och andra bryter medvetet mot den och ifrågasätter starkt att lagen har någon effekt. Kötiden hos Lantmäteriet är uppemot tre månader och då är det endast en liten del av bilderna och filmerna som borde granskas, inskickade. Lantmäteriet försöker att lösa resursbristen med alltfler undantag, vilket ytterligare minskar lagens legitimitet.

Förutom flygsportare, allmänflyget och semesterfirare i passagerarflyg så har vi idag alltså 795.000 drönare i svenskt luftrum. Näst intill alla är utrustade med kamera. Kostnaden att upprätthålla lagen i sin nuvarande form kan omöjligtvis vara motiverad utifrån den möjliga nyttan.

Försvarsdepartementet och försvarsutskottet, som ansvarar lagstiftningen på området, behöver ta frågan på allvar och inse att det även i förlängningen drabbar svensk försvarsförmåga.

För svensk konkurrenskraft innebär lagen att det är avsevärt mindre attraktivt att erbjuda drönartjänster i Sverige jämfört med andra länder. Det gör det krångligare och dyrare att verka här och det drabbar svenska drönarföretag hårdast. De som vill följa lagen tappar uppdragen på grund av för lång leveranstid och högt pris, till aktörer som inte följer lagen. Konsekvenserna är många, men bland annat hämmas utvecklingen av svensk drönartillverkning och svenska drönartjänster. Värdet av en innovativ, civil, svensk drönarbransch med dual use är stor för svenskt försvar.

## ***Underlätta med underlag***

Främja branschen och stötta till korrekta riskanalyser genom att tillhandahålla relevant samlad statistik och data. Det kan handla om antal flygrörelser i specifika områden, kartor för luftrisk (Air Risk Classification), samlade täckningskartor för mobilkommunikation och satellit, karta med befolkningsdensitet i realtid med mera.

Riskbedömningsprocessen för att kunna använda drönare för mer avancerade flygningar, såsom bortom synhåll och/eller med last, är avancerad men nödvändig. Det är en kostsam del av drönarverksamheten och här finns stor potential för stärkt svensk konkurrenskraft. Genom att tillhandahålla underlag om flygrörelser, befolkningsdensitet i realtid och täckningskartor effektiviseras processen avsevärt för branschen som helhet.

## ***Samverkansplattform, roller och kunskapshöjning***

Transportföretagen Flyg tillstyrker förslag två om en samverkansplattform men saknar kommuner och regioner bland de tilltänkta aktörerna. Det är även beklagligt att inte utredningen fullt ut kartlagt ansvar och roller samt lagt fram förslag på uppdrag och istället landat i förslag tre. Detta behöver förtydligas i regeringsuppdragen till respektive myndighet.

---

<sup>6</sup> <https://flygsport.se/organisation/arbetsgrupper-och-namnder/intressepolitisk-grupp/slopa-spridningstillstandet/avveckla-spridningstillstandet>



Som branschorganisation kan vi konstatera att efterfrågan på kunskap överstiger tillgången och att basnivån av kunskap behöver höjas i många instanser. Det fordrar insatser hos såväl bransch som offentliga aktörer och akademi. Samtidigt är resurserna knappa. Varken branschen eller SKR lyckas hitta finansiering för ändamålet och det gäller även myndigheterna. Även på forskningsområdet behövs samordning.

För att åstadkomma reell kunskapshöjning och samverkan behövs initialt medel tills dess ekosystemet är på plats och själv kan bära kostnaden.

## **Initial statlig finansiering av infrastruktur**

Infrastrukturen för obemannad luftfart består till stor del av tjänster och datahantering. Tillse att LfV har resurser att tillhandahålla tjänster för planering och genomförande av flygning för den obemannade luftfarten tills dess marknaden för densamma är mogen att bära sina egna kostnader. Regeringen finansierar detta idag med tidsbegränsade medel fram till 2028. Som jämförelse avsätter norska staten 50 miljoner norska kronor årligen för ändamålet.

## **Regelefterlevnad**

Luftfartsförordningen och luftfartslagen föreslås ändras för att bättre omfatta obemannad luftfart och införa effektiva sanktioner. Den processen är pågående<sup>7</sup> vilket är både efterlängtat och välkommet. Men för att ge verklig effekt och skapa rättvis konkurrens för kommersiella aktörer krävs att Polismyndigheten och Transportstyrelsen också gör uppföljning av regelefterlevnaden. Därför föreslår vi att regeringen ger direktiv och säkrar resurser hos Transportstyrelsen och Polismyndigheten för detta.

Företaget ska inte behöva konkurrera om uppdrag med aktörer som inte följer lagar och regler. 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 trots att det finns så många drönare i svenskt luftrum, finns endast drygt 42 000 registrerade operatörs-ID avseende privatpersoner och 2 976 avseende organisationer, enligt Transportstyrelsen. Det är inte rimligt och vi kan därför anta att många inte följer lagkravet och registrerar sig. Detta bekräftas av Opinions undersökning<sup>8</sup> 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. Därför är promemorians förslag om skärpta straff för bland annat vårdslöshet som inte är grov och för oaktsamhet 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>7</sup> <https://www.regeringen.se/remisser/2024/07/remiss-av-promemorian-effektiva-sanktioner-inom-luftfarten/>

<sup>8</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.

## **Avslutningsvis**

Sverige har unika förutsättningar att stå stark i Europa och ge förutsättningar för en konkurrenskraftig, mogen dröjarbransch som kan ge stor samhällsnytta i hela landet. Det är förhållandevis små insatser som krävs i ett initialt skede för samordning och minskat regelkrångel.

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, ansvarig för Svenska dröjarnätverket

