

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

Remissyttrande gällande "En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige" Ref LI2024/01634

Bakgrund

Frivilliga Flygkåren (FFK) är en svensk ideell organisation och frivillig försvarsorganisation som bildades 1961. Organisationen består av frivilliga piloter och flygplansägare samt UAS-piloter som ställer sina resurser till förfogande för olika typer av uppdrag när samhällets resurser inte räcker till.

FFK bistår myndigheter och organisationer med flyginsatser med flygplan och UAS (drönare) vid exempelvis eftersök av försvunna personer, skogsbränder, övervakning av gränser vägar, utsläpp etc. FFK erbjuder utbildning och träning för sina medlemmar, inklusive flygsäkerhet och navigering. FFK utgör en viktig resurs vid katastrofer och kriser, där vi snabbt mobilisera flygplan, UAS och piloter för att bistå myndigheter för att skapa en gemensam lägesbild. FFK samarbetar med olika myndigheter som länsstyrelser, räddningstjänster, Trafikverket och Försvarsmakten med flera för att stödja deras verksamhet med flygrelaterade tjänster. FFK:s verksamhet bygger på frivillighet och engagemang från dess medlemmar och de spelar en viktig roll i att stärka samhällets beredskap och säkerhet.

Sammanfattning

FFK välkomnar ambitionen att skapa en konkurrenskraftig svensk drönarbransch men anser att Transportstyrelsens förslag inte tillräckligt löser de identifierade problemen. Framför allt behövs elektronisk synlighet mellan bemannade och obemannade luftfarkoster för att möjliggöra säkrare och mer omfattande flygningar.

Elektronisk synlighet är en nyckelfråga för att integrera drönare i luftrummet på ett säkert sätt. Dagens system med D-områden är ineffektivt och byråkratiskt, vilket hämmar utvecklingen. En lösning vore att UAS-operatörer deklarerar sina flygningar med hjälp av elektronisk synlighet, något som kan skötas av LfV för bättre samverkan med befintliga system. Samtidigt behövs en förenkling av regelverket för utbildade UAS-piloter. Istället för att kräva tillstånd för varje enskilt uppdrag borde piloter med certifiering (specifik, LUC utbildning) och operativ manual få flyga fritt inom de säkerhetsföreskrifter som finns, vilket skulle minska administrationen och uppmuntra till ökad utbildning och innovation.

Vidare anser FFK att kravet på spridningstillstånd enligt lagen om skydd för geografisk information bör förenklas, då många inte känner till regelverket. För att skapa säkrare riskanalyser krävs också bättre underlag och samlad statistik från Transportstyrelsen, eftersom de nuvarande uppgifterna är bristfälliga för riskanalyser åt en operatör. Det framtida luftrummet måste dessutom planeras med hänsyn till både bemannad och obemannad flygtrafik för att undvika konflikter och säkerställa en smidig integration mellan de båda.

Slutligen lyfter FFK fram behovet av ökad finansiering för Transportstyrelsen. Myndigheten bedöms vara underfinansierad gällande möjligheter att utföra sitt tillsynsuppdrag. En större del av finansieringen bör komma från staten för att utveckla en samordnad och effektiv verksamhet som kan möta marknadens behov och underlätta en fortsatt utveckling av drönarbranschen.

Frivilliga Flygkårens mer detaljerade 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.

De förslag som nyttjas nu med D-områden är för omständliga och tar för lång tid vilket gör att drönarbranschen hämmas i sin utveckling. Bolag hittar på egna kreativa lösningar för att kringgå ett system vilket i sin tur skapar en risk där UAS flyger utan tillstånd.

FFK ser idag en stor risk med att UAS flyger vid ex. skadeområden då vi i vår flygande verksamhet med bemannade småflyg flyger ner till 60 m. Skulle vi kunna se UAS via elektronisk synlighet ökar säkerheten betydligt. Se exemplet i USA där en liten UAS ställde ett brandsläckningsflygplan på marken.

- För att minska risken bör Transportstyrelsen eller annan lämplig myndighet skapa möjlighet för ökad synlighet med befintlig infrastruktur.
- UAS-operatörer som avser flyga BVLOS bör deklarera sin flygning likt ATS-färdplan och för att få den godkänd ha en elektronisk synlighet för övriga flyget.
- LFV bör få till uppgift att hantera detta för att kunna samverka med ordinarie system.

Förenkling av regelverk för utbildade UAS-piloter

För närvarande krävs det att utbildade UAS-piloter ansöker om tillstånd för att flyga mer komplicerade uppdrag (PDRA och SORA). UAS-operatörer som har piloter som har en operativ manual borde kunna hantera sina risker utifrån de fastställda kraven i en av Transportstyrelsen godkänd manual. Att behöva ansöka för ett uppdrag där ansökningstiden är upp till 6 månader för ett svar gör att administrationen hämmar utvecklingen för ett säkert drönarflyg.

- För att främja en mer dynamisk och konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige, föreslår vi att utbildade (vid en Auktoriserad Drönar flygskola, ADS) och certifierade UAS-piloter ska kunna flyga utan att behöva ansöka om tillstånd, förutsatt att de följer de grundläggande säkerhetsreglerna. (Krav på klassning av drönaren samt utbildade fjärrpiloter)

I den konventionella flygverksamheten så har du en behörighet att flyga enligt VFR och då flyger enligt de reglerna. Har du IFR behörighet så kan du flyga enligt dessa utan att behöva ha ett särskilt tillstånd för varje enskild flygning. Detta skulle inte bara minska den administrativa bördan för piloter och myndigheter, utan också uppmuntra till ökad utbildning, användning och innovation inom drönarbranschen. Vi skulle också få mer utbildade UAS-piloter i landet då de ser nytta med en utbildning.

- Utökade resurser bör tillställas till ex Transportstyrelsen för att kontrollera efterlevandet av regelverken.

Spridningstillstånd för geografisk information

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. Vi kan enkelt se att det är många som inte känner till lagen och än färre vad som gäller kring den.

Risikanalyser

För att kunna skapa säkra riskanalyser krävs bra underlag. Transportstyrelsen eller annan lämplig myndighet behöver kunna tillhandahålla en samlad statistik och tillgängliga data för att skapa bra Air risk (ARC) och ground risk (GRC) analyser för de UAS-operatörer som finns. De data som finns tillgängliga idag bedöms vara bristfälliga för en UAS-operatör.

Luftrum

U-space är en lösning för drönarfraktföretag medans för övrig flygverksamhet utgör det en begränsning. Vid utformning av U-space och annat luftrum för drönare måste hänsyn tas till förslagen med att vertikalstartande UAS och helikoptrar som startar på icke flygplatser, så att inte luftrumets utformning medför inskränkningar för den bemannade luftfarten. Viktigt är att luftrummet utformas så att drönare och bemannade flygplan inte hindrar varandras verksamhet utan att verksamheterna istället integreras och gemensamt utvecklas.

Finansiering

För att kunna utveckla UAS-verksamheten måste det finnas en infrastruktur i form av master som ger tillgängliga data.

Det behövs en samordnande myndighet som har resurser att svara upp mot marknaden i form av tillståndsgivning, kunskapsgivning och samordning med andra myndigheter. Mycket av Transportstyrelsens uppgifter betalas av brukarna. En del finansieras av staten. I dagsläget bedöms Transportstyrelsen ej kunna genomföra den tillsyn som behövs för att upprätthålla flygsäkerheten, detta främst utifrån bristande finansiering.

På Transportstyrelsens hemsida kan man läsa följande: *"Transportstyrelsen arbetar för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg."* För att kunna vara den myndighet som de själva önskar så bedöms att en utökad statlig finansiering behövas för att kunna utveckla och samordna verksamheten mellan olika aktörer. Idag saknas en samlad kraft i området.

Hans Spets

Kårchef

Lars-Göran Johansson

Flygoperativt ansvarig