

2024-10-21

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

LFVs svar på remiss av promemorian Effektiva sanktioner inom luftfarten

Luftfartsverkets (LFV) huvuduppgifter är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart.

LFV har ombetts lämna synpunkter på innehållet och förslagen i promemorian Effektiva sanktioner inom luftfarten. Sammanfattningsvis välkomnar LFV flera av förslagen men lyfter också fram förslag vilka LFV finner saknas i promemorian. Det rör sig då bland annat om att det inte tydligt framgår vad som gäller vid flygningar i kontrollerat luftrum där tillstånd eller klarering saknas för flygningen.

LFV redogör för synpunkterna nedan genom angivande av kapitel, avsnitt och sidor i promemorian. Därutöver finns det även ett avsnitt som omhändertar sådant som LFV bedömer saknas i promemorian eller bör förtydligas i aktuellt regelverk samt ett avsnitt rörande frågan huruvida de föreslagna ändringarna rymms inom myndigheternas befintliga anslag.

LFV vill härmed framföra följande synpunkter på promemorian:

Kapitel 1 - Författningsförslag

Sidan 4, 1 kap. 2 § luftfartslagen

Begreppet *svenskt område* är inte tydligt definierat och bör därför förtydligas. Det kan exempelvis avse svensk flyginformationsregion (Sweden FIR), svenskt territorium, svensk ekonomisk zon eller liknande.

Sidan 6, 1 kap. 19 § luftfartslagen

LFV ser positivt på skrivningen i bestämmelsen. Idag saknas nämligen tydlig styrning från EU om vilka standarder som utrustning för nätverksidentifiering samt

Dokumentnummer

D-2024-386773

Ärendenummer

Ä-2024-022081

Ert datum

2024-06-28

Er beteckning

LI2024/01427

Handläggare

Wahlin Tideklev, Marie

T

marie.wahlin.tideklev@lfv.se

Godkänt av

Persson Grivas, Ann

Informationsklass

Öffentlig

LFV

Koncernfunktioner

601 79 Norrköping

011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F

lfv@lfv.se

www.lfv.se

Org nr. 202100-0795

elektronisk synlighet i U-space luftrum ska leva upp till. Denna paragraf skapar möjlighet att föreskriva kring detta på nationell nivå.

Sidan 7, 1 kap. 20 § luftfartslagen

LFV ser positivt på skrivningen i bestämmelsen. Idag finns EU-krav på drönaroperatörer att använda sig av vissa tjänster i s. k. U-spaceluftrum. Dock finns inga U-spaceluftrum i nuläget och dess andel av svenskt luftrum beräknas under många år framöver vara liten. Paragrafen ger möjlighet för Transportstyrelsen att föreskriva att drönaroperatörer ska använda sig av vissa s. k. UTM-tjänster (som kan vara en delmängd av ovannämnda U-spacetjänster) även utanför U-spaceluftrum. Detta skulle kunna gynna såväl tillgängligheten till luftrummet och flygsäkerheten i detsamma.

Sidan 11, 6 kap. 8 § luftfartslagen

LFV finner det vara otydligt huruvida definitionen av flygplats (som finns i 1 § i samma kapitel) även omfattar så kallade vertiports eller övriga särskilt iordningställda platser för start eller landning med drönare eller så kallade Vertical Take-Off and Landing (VTOL) luftfartyg. Definitionen av flygplats bör därför förtydligas. Denna kommentar är relevant även i övriga bestämmelser där regler för flygplatser avhandlas.

Sidan 29, 1 kap. 4 § luftfartsförordningen

Vad gäller angivandet av flygsäkerhet som ett skäl för Transportstyrelsen att i ett enskilt fall få besluta om restriktionsområde ser LFV risker med att detta skäl nu införs i bestämmelsen. De skäl som anges idag såsom militära skäl, ordning och säkerhet samt friluftsliv talar tydligare om vad som ska beaktas än begreppet flygsäkerhet. Detta leder till en flexibilitet som i sin tur medför att skälet kan komma att användas i allt för stor utsträckning vid beslut om restriktionsområde.

LFV vill vidare härvid framföra att det är av yttersta vikt att tillämpningen av detta skäl inte medför allt för stor påverkan på annan luftfart till förmån för enskild aktör och att det används restriktivt. En följd kan annars vara att det riskerar påverka flygsäkerheten negativt. Exempel på att detta kan bli effekten är om ett stort antal restriktionsområden tillåts utan djupare föregående analys om dessa i sin tur leder till trängre övriga luftrumsvolymer. Detta leder även till nya konfliktpunkter och därigenom försvårat arbete och börda för flygledaren i det berörda luftrummet.

Sidan 29, 1 kap. 7 a § luftfartsförordningen

LFV välkomnar att Transportstyrelsen får möjligheten att meddela nationella föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten i fråga om obemannad luftfart. Detta eftersom nuvarande EU-regelverk på området inte alltid är tillämpligt på svenska förhållanden, t. ex. avseende U-spaceregulverket. Det är av vikt att denna möjlighet tas tillvara, t. ex. genom att föreskriva användande av UTM-tjänster även utanför s. k. U-spaceluftrum.

Möjlighet till delegering av vissa uppgifter från Transportstyrelsen till annan part är också något som LFV ser positivt på.

Sidan 40, 13 kap. 1 § luftfartsförordningen

LFV välkomnar att oaktsamhet tillkommit som ett skäl att dömas till böter då detta tros öka efterlevnaden av regelverket.

Kapitel 5 – Obemannade luftfartyg, sidan 55

LFV rekommenderar att det tas fram en klar definition över vilka obemannade luftfartygssystem som anses omfattas av begreppet statsluftfart. Detta då den definition som finns i t ex Chicagokonventionen (ICAO) inte kan anses vara komplett.

Kapitel 7 – EU-rätten och straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen

Sidan 61-68, avsnitt 7.2

LFV välkomnar förslaget att alla straffbestämmelser i luftfartslagen ska gälla även när överträdelsen avser EU-bestämmelser.

Sidan 69-76, avsnitt 7.3

LFV välkomnar förslaget att överträdelser av Transportstyrelsens föreskrifter inom ett visst område ska vara straffbara oavsett med vilket stöd föreskrifterna har meddelats.

Sidan 86-87, avsnitt 7.6

LFV välkomnar förslaget att geografiska UAS-zoner och U-spaceluftrum i straffrättsligt hänseende ska likställas med restriktionsområden och att det ska vara straffbart att bryta mot föreskrifter eller beslut som meddelats av Transportstyrelsens om de olika luftrummen.

Kapitel 8 – Sanktionsbestämmelser för luftfarten behöver i vissa andra avseende anpassas till nuvarande förhållanden

LFV välkomnar de förslag som anges i kapitel 8 mot bakgrund av att sanktionsbestämmelser för luftfarten behöver anpassas till nuvarande förhållanden.

Kapitel 9 – Övriga ändringsbehov i luftfartslagen och luftfartsförordningen

Sidan 115, avsnitt 9.4

LFV välkomnar att det ska förtydligas att det mandat som Transportstyrelsen har att föreskriva för luftfartyg av särskild beskaffenhet även omfattar obemannade luftfartygssystem.

Kapitel 10 – Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

LFV välkomnar att de föreslagna ändringarna träder i kraft snarast möjligt.

Kapitel 11 – Konsekvenser

LFV instämmer i bedömningen att förslagen bedöms bidra till ökad regelefterlevnad och ökad trafiksäkerhet inom den civila luftfarten. LFV vill däremot påpeka att det är svårt att förutspå vilken effekt ökad regelefterlevnad gällande begäran av drönarflygtillstånd kan få för flygtrafiktjänsten.

Undersökningar gjorda av Polismyndigheten indikerar att mellan 60 % och 70 % av drönarflygningarna i vissa områden sker i strid mot gällande regelverk. Om viljan att följa regelverket ökar, med anledning av att det föreligger en risk för att drabbas av straffsanktioner, så kan detta få stor påverkan på antalet drönarflygtillståndförfrågningar som görs till flygtrafiktjänsten, vilket kan leda till ökade kostnader. Ett sätt att mitigera denna ökning kan vara att genom föreskrifter hänvisa drönaroperatörer att använda sig av vissa grundläggande UTM-tjänster, inte

bara i s.k. U-spaceluftrum, utan i även i andra typer av luftrum. Ett annat sätt att minska belastningen för flygtrafiktjänsten och därmed även kostnaderna, är att minska utsträckningen på de områden där flygtillstånd krävs, t. ex. kontrollzoner runt flygplatser eller nuvarande femkilometerszoner runt start och landningsbanor (enl. 3 kap. 3 § TSFS 2017:110). Det sistnämnda under förutsättning att det kan ske utan negativ påverkan på flygsäkerheten.

Bestämmelser eller förtydliganden som LFV anser saknas i promemorian

I 6 kap. 13 § luftfartslagen beskrivs flygtrafiktjänster och det framgår att: *"Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänst ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande får återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls. Flygtrafikledningstjänsten ska ombesörjas av den myndighet som regeringen bestämmer..."*

LFV anser att det borde finnas en motsvarande paragraf gällande tjänster (UTM) till den obemannade luftfarten. En sådan borde inte finnas enbart för s. k. U-spaceluftrum utan avse alla delar av luftrummet där tillgänglighet och flygsäkerhet kan vara betjänade av sådana tjänster.

I 6 kap. 13 § luftfartslagen finns fortsättningsvis följande skrivning: *"Utan tillstånd av den som driver en flygplats får inte någon beträda en sådan del av ett flygplatsområde där det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Motsvarande gäller för andra anläggningar för luftfarten."*

LFV finner det vara oklart om begreppet beträda även avser fallet då en drönare eller annat fjärrstyrt fordon beträder området innanför stängslet, även om fjärrpiloten eller fjärroperatören befinner sig utanför detsamma. Bestämmelsen bör därför förtydligas.

LFV föreslår vidare att det i kapitel 13 luftfartslagen eller i kapitel 13 luftfartsförordningen inkluderas sanktioner för den som underlåter att lämna in flyghinderanmälan enligt 6 kap. 23 § luftfartslagen. Undersökningar utförda av LFV i samarbete med Lantmäteriet har visat att efterlevnaden av denna paragraf är till viss mån bristfällig. Möjligtvis skulle då sanktioner kunna bidra till bättre efterlevnad.

Avslutningsvis framgår det i varken luftfartslagen eller luftfartsförordningen tydligt vad som gäller för den som flyger i kontrollerat luftrum, såsom exempelvis en flygplats kontrollzon utan tillstånd/klarering. Tydliggör därför vilka sanktioner en pilot, fjärrpilot/drönaneroperatör kan dömas till om denne flyger i kontrollerat luftrum utan tillstånd/klarering.

Fråga huruvida förslagets konsekvenser rymms inom befintligt anslag

I kapitel 11 i promemorian redogörs för de konsekvenser som bedöms följa av att förslagen träder i kraft. Däribland nämns att kostnaderna som förslagen medför bedöms rymmas inom befintligt anslag till myndigheterna.

För LFVs del kommer lagförslagen att leda till ökade förfrågningar till LFVs flygledare med följd att resursbehov och därmed kostnader ökar. De medel som LFV erhåller genom En-routeavgiften får inte användas för att täcka dessa kostnader. Vidare har LFV erhållit anslagsfinansiering för att täcka kostnaderna för att ta fram tjänster för den obemannade luftfarten. Denna finansiering gäller till och med 2027.

LFV vill i och med ovan anförda avslutningsvis påpeka att ytterligare anslagsbehov inte kan uteslutas på lång sikt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Ann Persson Grivas efter föredragning av koncernjuristen Marie Wahlin Tideklev. I handläggningen av ärendet har även chefsjuristen Petra Sernulf, koncernjuristen Erik Ygge, koncernjuristen Annika Sandström Johansson, UTM manager Roger Li, stabschef operation Charlotte Rydberg, totalförsvvarssamordnaren Liselotte Oberger och ATM-experten Anders Andersson deltagit.

Norrköping,

Ann Persson Grivas