

Promemoria

Uppgifter i operatörsregistret ska få användas
vid tillämpningen av regelverket för U-space

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås en ändring av luftfartygsregisterförordningen som innebär att personuppgifter i operatörsregistret ska få behandlas av Transportstyrelsen för att uppfylla kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space. Det föreslås även en ändring som innebär att uppgifter i operatörsregistret får lämnas ut till leverantörer av flygtrafikledningstjänst genom elektroniskt utlämnande för vissa ändamål.

Förordningsändringen föreslås träda i kraft den 1 juni 2023.

Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.....	3
2	Nya EU-regler för obemannade luftfartyg och luftrum för dessa.....	6
2.1	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space.....	6
2.2	Olika termer i U-space-förordningen	7
3	Luftfartygsregisterförordningen behöver uppdateras	8
3.1	Luftfartygsregisterförordningen bör komplettera U-space-förordningen.....	8
3.2	Behandlingen av uppgifter i operatörsregistret.....	9
4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	13
5	Konsekvenser.....	14
5.1	Statsfinansiella konsekvenser	14
5.2	Konsekvenser för statliga myndigheter	14
5.3	Konsekvenser för enskilda och företag	15
5.4	Övriga konsekvenser	16

1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

Härigenom föreskrivs att 1, 11 a, 11 b och 37 b §§ förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna förordning innehåller i anslutning till luftfartslagen (2010:500) föreskrifter om registrering i luftfartygsregistret samt om anteckningar i bihanget till detta.

Förordningen innehåller även föreskrifter som kompletterar bestämmelserna om operatörsregister i artikel 14 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (*genomförandeförordningen*).

Förordningen innehåller även föreskrifter som kompletterar bestämmelserna om operatörsregister i artikel 14 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (*drönarförordningen*) och bestämmelsen om tillgång till data från operatörsregistret i artikel 3.5 a i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space (*U-space-förordningen*).

Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som myndigheten utför enligt denna förordning och *genomförandeförordningen*.

Transportstyrelsen är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som myndigheten utför enligt denna förordning och *drönarförordningen*.

11 a §²

Utöver de uppgifter som anges i artikel 14.2 i *genomförandeförordningen* ska operatörsregistret innehålla uppgift om det unika digitala registreringsnummer som ska utfärdas enligt artikel 14.6 i den förordningen. För fysiska personer ska operatörsregistret även

Utöver de uppgifter som anges i artikel 14.2 i *drönarförordningen* ska operatörsregistret innehålla uppgift om det unika digitala registreringsnummer som ska utfärdas enligt artikel 14.6 i den förordningen. För fysiska personer ska operatörsregistret även

¹ Senaste lydelse 2020:1065.

² Senaste lydelse 2020:1065.

innehålla person- eller innehålla person- eller samordningsnummer. samordningsnummer.

11 b §³

Personuppgifter får behandlas i operatörsregistret om det är nödvändigt för att hantera frågor om

1. tillståndsprovning och tillsyn av *efterlevnaden* av reglerna i *genomförandeförordningen* och om *utövande av marknadskontroll enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem, eller*

2. avgifter.

Personuppgifter får även behandlas i operatörsregistret om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om operatörer som behövs i en verksamhet som stat, kommun *eller* leverantör av flygtrafikledningstjänst ansvarar för enligt lag eller förordning, när det gäller

1. statlig eller kommunal räddningstjänst, eller
2. säkerhets-, flygsäkerhets- eller miljöändamål.

Personuppgifter får även behandlas i operatörsregistret när det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om operatörer som behövs i

1. Polismyndighetens, Säkerhetspolisens, Kustbevakningens eller Tullverkets verksamhet för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott,
2. Polismyndighetens och Kustbevakningens verksamhet för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet, eller

1. tillståndsprovning och tillsyn av *att* reglerna i *drömnarförordningen* och i *U-space-förordningen* följs,

2. *utövande av marknadskontroll över att produkter överensstämmer med kraven i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem, eller*

3. avgifter.

Personuppgifter får även behandlas i operatörsregistret om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om operatörer som behövs i en verksamhet som stat, kommun, leverantör av flygtrafikledningstjänst *eller leverantör av U-space-tjänster* ansvarar för enligt lag eller förordning, när det gäller

3. Försvarsmaktens arbete med att försvara Sverige och främja samhällets säkerhet.

37 b §⁴

Uppgifter i operatörsregistret får lämnas ut till statliga myndigheter och kommuner på medium för automatiserad behandling för de ändamål som anges i 11 b § andra och tredje stycket.

Uppgifter i operatörsregistret får lämnas ut till statliga myndigheter, kommuner och leverantörer av flygtrafikledningstjänst genom elektroniskt utlämnande för de ändamål som anges i 11 b § andra och tredje stycket.

Denna förordning träder i kraft den 1 juni 2023.

⁴ Senaste lydelse 2020:1065.

2 Nya EU-regler för obemannade luftfartyg och luftrum för dessa

2.1 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg, hädanefter drönarförordningen, började tillämpas den 31 december 2020. I förordningen finns bestämmelser för myndigheter och individer om drift av obemannade luftfartygssystem, hädanefter UAS (Unmanned Aircraft System). Det ställs bland annat krav på medlemsstaten och dess behöriga myndighet att utifrån bestämmelserna utföra tillståndsprövningar och bedriva tillsyn samt hantera frågor om upprättande av geografiska UAS-zoner. Medlemsstaterna ska även införa och upprätthålla system för registrering av UAS-operatörer vars verksamhet kan utgöra en risk för säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet, skydd av personuppgifter och skydd av miljön. I syfte att leva upp till dessa krav samt för att säkerställa att Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i operatörsregistret levde upp till kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), hädanefter EU:s dataskyddsförordning, infördes det i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. (luftfartygsregisterförordningen) bestämmelser om vad operatörsregistret ska innehålla samt hur uppgifterna i registret får behandlas, dvs. vem som får ta del av och använda uppgifterna och för vilka syften. Transportstyrelsen är behörig myndighet när det gäller drönarförordningen och ansvarar för operatörsregistret.

EU har därefter fattat beslut om en förordning som ska reglera införandet av ett koncept av nya tjänster och förfaranden, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space, hädanefter U-space-förordningen. U-space är ett koncept av nya tjänster och förfaranden som på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska möjliggöra en integrering av UAS, som även är den term som används i U-space-förordningen, i luftrummet. I förlängningen ska konceptet stödja en säker och effektiv tillgång till luftrummet för ett stort antal UAS samtidigt som den säkra och effektiva tillgången för den bemannade luftfarten bibehålls. Konceptet ska införas stegvis inom EU med målsättningen att det ska vara fullt utbyggt till 2035. Tjänsterna möjliggör för UAS att bl.a. flyga bortom synhåll, i stor skala och på ett automatiserat sätt som dessutom är säkert för människor, byggnader och övrig luftfart. Flygning sker i geografiska UAS-zoner, vilket är avgränsade luftrum, med krav på U-space-tjänster som Transportstyrelsen beslutat om

i enlighet med artikel 15 i drönerförordningen och artikel 3 i U-space-förordningen.

U-space-förordningen ska tillämpas från och med den 26 januari 2023 och är det första steget för att på sikt få en helt integrerad luftfart där bemannade luftfartyg och UAS kan operera i samma luftrum utan att detta innebär några ytterligare säkerhetsrisker eller behov av speciallösningar. Det kommer troligen inte att finnas teknik eller möjligheter att redan ifrån U-space-förordningens tillämpningsdatum etablera U-space-luftrum med fungerande U-space-tjänster. Men U-space-förordningen ger myndigheter och leverantörer ett ramverk för utveckling av regler och teknik samt en första etablering inom de närmsta åren.

U-space-förordningen innehåller närmare bestämmelser om införandet av det koncept av nya tjänster och förfaranden som etableras i geografiska UAS-zoner och bestämmelser avseende personer och organisationer som är involverade i konceptet.

U-space-förordningen innehåller flera bestämmelser som direkt riktar sig till de olika aktörer som ska verka i ett U-space-luftrum, bland annat UAS-operatörer och leverantörer av U-space-tjänster. Förordningen ställer även krav på medlemsstaterna och dess behöriga myndighet. Transportstyrelsen har i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område pekats ut som behörig myndighet för U-space-förordningen och ansvarar för att utföra de uppgifter som Sverige ska utföra enligt förordningen.

För att Transportstyrelsen ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt U-space-förordningen behöver myndigheten ha tillgång till uppgifter ur operatörsregistret. Det är dock inte endast den behöriga myndigheten som kan behöva tillgång till information från operatörsregistret utan även den leverantör av U-space-tjänster som verkar inom ett U-space-luftrum. Medlemsstaten har i enlighet med U-space-förordningen en skyldighet att säkerställa att de får det.

Luftfartygsregisterförordningen behöver ändras så att den kompletterar U-space-förordningen. Därutöver behöver vissa redaktionella ändringar göras i förordningen. Anledningen till det är dels att det genom den nya hänvisningen till U-space-förordningen förs in ytterligare en genomförandeförordning från kommissionen i luftfartygsregisterförordningen, dels att det har införts en ny marknadskontrollförordning, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011. Marknadskontrollförordningen tillämpas från 2021.

2.2 Olika termer i U-space-förordningen

I U-space-förordningen används termer som sedan tidigare är etablerade inom EU men även nya termer som endast förekommer i förordningen.

En geografisk UAS-zon är en del av luftrummet som inrättats av den behöriga myndigheten för att underlätta, begränsa eller utesluta drift av

UAS i syfte att hantera de risker för säkerhet, personlig integritet, skydd av personuppgifter, luftfartsskydd eller miljö som följer av drift av UAS.

Ett U-space-luftrum är en geografisk UAS-zon som utsetts av medlemsstaterna, där UAS-drift endast får äga rum med stöd av U-space-tjänster.

En U-space-tjänst är en tjänst som använder digitala tjänster och automatisering av funktioner som är utformade för att stödja säker, trygg och effektiv tillgång till U-space-luftrummet för ett stort antal UAS.

Den gemensamma informationstjänsten är en tjänst som består av spridning av statiska och dynamiska data för att möjliggöra tillhandahållande av U-space-tjänster för trafikledning av UAS.

I denna promemoria används termerna i den betydelse de har i aktuella EU-förordningar.

Utöver detta används i promemorian beteckningen operatörsregistret. Det är det register som används för UAS-operatörer vars verksamhet kan utgöra en risk för säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet, skydd av personuppgifter och skydd av miljön. Registret förs och hanteras av Transportstyrelsen.

3 Luftfartygsregisterförordningen behöver uppdateras

3.1 Luftfartygsregisterförordningen bör komplettera U-space-förordningen

Förslag: Luftfartygsregisterförordningen ska innehålla föreskrifter som kompletterar U-space-förordningen.

Skälen för förslaget: I U-space-förordningen ställs krav på att Sverige och den behöriga myndigheten, Transportstyrelsen, ska genomföra förordningens bestämmelser. Transportstyrelsen ska upprätta U-space, utfärda tillstånd samt utöva tillsyn över dem som verkar inom U-space, vilket innefattar bl.a. UAS-operatörer. Det finns även krav på att medlemsstaten ska säkerställa att leverantörer av U-space-tjänster vid behov ska få del av uppgifter i operatörsregistret.

Eftersom uppgifterna om UAS-operatörerna finns i operatörsregistret, och reglerna om operatörsregistret och hur uppgifter i det får behandlas finns i luftfartygsregisterförordningen bör förordningen lämpligen även komplettera U-space-förordningen.

3.2 Behandlingen av uppgifter i operatörsregistret

Förslag: Uppgifter i operatörsregistret ska få lämnas ut till leverantörer av flygtrafikledningstjänster genom elektroniskt utlämnande.

Uppgifter i operatörsregistret ska få användas för tillståndsprövning och tillsyn av att reglerna i U-space-förordningen följs.

Leverantörer av U-space-tjänster ska, för att kunna utföra sina uppgifter i ett U-space-luftrum, vid behov kunna få del av de uppgifter som finns i operatörsregistret.

Skälen för förslaget

Tidigare överväganden

När bestämmelserna om operatörsregistret infördes genom drönerförordningen gjordes bedömningen att det ur ett dataskyddsperspektiv behövdes särskilda bestämmelser i svensk lag eller förordning för att reglera i vilka situationer uppgifterna i registret fick användas och av vem.

Anledningen till detta var att bestämmelserna i drönerförordningen var av grundläggande karaktär och inte berörde flera aspekter av personuppgiftsbehandlingen, som t.ex. ändamålet med behandlingen av personuppgifterna. Bestämmelserna i drönerförordningen innebar även svårigheter för Transportstyrelsen att leva upp till de krav som följer av principen om integritet och konfidentialitet, eftersom det inte fanns någon ledning att hämta i drönerförordningen i fråga om vilka som skulle få tillgång till uppgifterna. Det behövdes reglering om detta för att skydda de enskilda registrerades integritet.

De nationella bestämmelserna om operatörsregistret placerades i luftfartygsregisterförordningen. I luftfartygsregisterförordningen fanns sedan tidigare bestämmelser om registrering av luftfartyg. I drönerförordningen finns bestämmelser om registrering av UAS som även de behövde kompletteras med nationell reglering. Det logiska var då att föra in dessa bestämmelser i luftfartygsregisterförordningen. För att UAS-operatörerna inte skulle behöva använda sig av flera olika nationella regelverk gjordes bedömningen att även de nationella bestämmelserna om operatörsregistret skulle föras in i luftfartygsregisterförordningen.

Personuppgifter ska enligt artikel 5.1 b i EU:s dataskyddsförordning samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och får inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål (principen om ändamålsbegränsning). Ändamålen måste vara fastställda innan insamlingen av personuppgifter ska börja.

Ändamålet med operatörsregistret bedömdes vara att Transportstyrelsen ska ha information om de operatörer som omfattas av registreringskravet. Myndigheten behöver uppgifterna i registret för att kunna utöva tillsyn över att operatörerna följer drönerförordningens regler och för att utföra den tillsyn som drönerförordningen kräver. Syftet med tillsynen är att minska de risker som användningen av UAS kan medföra för säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet, skydd av personuppgifter och skydd av miljön. Därtill konstaterades att uppgifterna i operatörsregistret behöver användas för andra ändamål vilka rymms inom områdena säkerhet,

luftfartsskydd, personlig integritet, skydd av personuppgifter och skydd av miljön.

Av intresse här är särskilt frågan om flygsäkerhet, där bedömningen gjordes att uppgifter om operatörer är av stor betydelse för flygsäkerheten och att leverantörer av flygtrafikledningstjänst kommer att ha ett behov av tillgång till uppgifter från operatörsregistret. Uppgifterna behövs bl.a. vid behandling av inlämnade UAS-färdplaner i det färdplaneringssystem som håller på att tas fram. Utöver att kontrollera att operatören är den som den utger sig för att vara behöver det även kontrolleras att operatören har den kompetens och de tillstånd som den uppger. Detta behöver kontrolleras för att det ska gå att avgöra om UAS-operatören har rätt att använda systemet. Det finns även behov av att omedelbart kunna kontakta en operatör i nära anslutning till en flygning eller under pågående flygning om en färdplan måste ändras eller om en flygning måste avbrytas eller omdirigeras, till exempel vid störningar vid flygplatser eller liknande. Uppgifterna kan även komma att behövas i samband med incidentutredningar. Uppgifterna i operatörsregistret skulle därför även få behandlas för ändamål som är förknippade med flygsäkerhet.

I luftfartygsregisterförordningen infördes därför bestämmelser som tydliggjorde ändamålet och syftet med behandlingen av de personuppgifter som lagras i operatörsregistret. I förordningen ges Transportstyrelsen en rätt att behandla personuppgifter i operatörsregistret vid tillståndsprövning och tillsyn av att reglerna i bl.a. drönarförordningen följs. Personuppgifter i operatörsregistret får även behandlas för att tillhandahålla uppgifterna till bland andra leverantörer av flygtrafiktjänst när det gäller flygsäkerhetsändamål.

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster

Ändringarna i luftfartygsregisterförordningen initierades av Transportstyrelsen genom Framställan om ändring i förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.; Behov av kompletterande regler avseende behandling av personuppgifter till följd av nya EU-regler om drönare (dnr I2019/03440), vilken remitterades våren 2020. I framställan konstaterades att vissa aktörer hade ett sådant behov av uppgifter från operatörsregistret i sin verksamhet att tillstånd behövde ges till Transportstyrelsen att behandla uppgifterna om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om operatörer som behövs i bl.a. en verksamhet som aktören ansvarar för enligt lag eller förordning. Som anges ovan behövde leverantörer av flygtrafikledningstjänster uppgifterna för flygsäkerhetsändamål. Behovet av uppgifterna var även sådant att vissa aktörer, bl.a. leverantörer av flygtrafikledningstjänst, kunde behöva tillgång till uppgifterna dygnet runt, alla dagar om året. Med anledning av detta föreslogs det att dessa aktörer skulle kunna få tillgång till uppgifter ur operatörsregistret genom elektroniskt utlämnande. I den paragraf i förordningsförslaget som skulle möjliggöra detta angavs dock inte leverantörer av flygtrafikledningstjänst som en av de aktörerna. Det innebär att det i dag i luftfartygsregisterförordningen saknas stöd för att ge leverantörer av flygtrafikledningstjänst tillgång till uppgifter i operatörsregistret genom elektroniskt utlämnande, tvärt emot det förslag

och de skäl som framgick av och utvecklades i Transportstyrelsens framställan.

Det finns dock fortfarande grund för förslaget och de skäl som angavs i framställan. Transportstyrelsen bör därför få lämna ut uppgifter ur operatörsregistret genom elektroniskt utlämnande även till leverantörer av flygtrafikledningstjänst.

Nytt koncept för UAS och nya aktörer

U-space-förordningen innebär som sagt ett helt nytt koncept för UAS samt introducerar nya aktörer inom UAS-segmentet. Förordningen innehåller närmare bestämmelser för de personer och organisationer som är involverade i konceptet.

Transportstyrelsen är den myndighet som i Sverige ska utföra medlemsstatens uppgifter samt är utsedd till behörig myndighet när det gäller U-space-förordningen. Det innebär att Transportstyrelsen ska se till att U-space-förordningen genomförs samt bevilja tillstånd och bedriva tillsyn över tillämpningen av bestämmelserna i förordningen. Eftersom U-space är till för UAS kommer de UAS-operatörer som använder U-space-luftrummet att omfattas av flera bestämmelser i U-space-förordningen. Även om det rör sig om ett nytt koncept, nya bestämmelser samt delvis nya aktörer så är det alltjämt Transportstyrelsen som utfärdar tillstånd och utövar tillsyn över de UAS-operatörer som finns i operatörsregistret. Transportstyrelsen kommer därför i tillsynen av UAS-operatörerna enligt U-space-förordningen att behöva tillgång till operatörsregistret.

I U-space-konceptet finns det även andra aktörer som kan behöva tillgång till de aktuella uppgifterna i operatörsregistret. En av dessa aktörer är leverantören av U-space-tjänster. Det är leverantörerna av U-space-tjänster som kommer att erbjuda den tekniska lösning som administrerar och styr luftfarten för de UAS som använder ett U-space-luftrum. När leverantörer av U-space-tjänster ska utföra sina uppgifter, som bl.a. innefattar att genom avtal ge tillgång till den tekniska lösning som leverantören använder, att bevilja färdplaner (flygtillstånd) samt att styra luftfarten i U-space-luftrummet, kan det finnas ett behov för denne att få tillgång till uppgifter om de UAS-operatörer som använder luftrummet. Tillgången kan till exempel behövas för att säkerställa att nödvändiga tillstånd finns, att det finns sådan utbildning som krävs för UAS-operatören samt för att komma i kontakt med operatören, antingen före, under eller efter flygningen. Syftet med detta är att se till att den luftfart som bedrivs i U-space-luftrummet är säker. De uppgifter som leverantören av U-space-tjänster utför liknar de uppgifter som en leverantör av flygtrafikledningstjänst utför i förhållande till UAS och UAS-operatörer. Den stora skillnaden är att en UAS inte får flyga inom ett U-space-luftrum utan att använda sig av de tjänster som leverantörer av U-space-tjänster tillhandahåller. Behovet för en leverantör av U-space-tjänster att ta del av uppgifter i operatörsregistret är därigenom ännu större.

Skyddet för uppgifterna

Genom den föreslagna ändringen i luftfartygsregisterförordningen ges Transportstyrelsen möjlighet att använda uppgifterna i operatörsregistret även för att uppfylla sina skyldigheter i enlighet med U-space-

förordningen och för att vid behov tillhandahålla dessa till en ny aktör inom UAS-segmentet. Behandlingen av uppgifterna innebär dock inte någon större ökning av Transportstyrelsens behandling av personuppgifter.

Den nya behandlingen av personuppgifter från operatörsregistret är nödvändig för att Transportstyrelsen ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt U-space-förordningen. Vidare är behandlingen en uppgift av allmänt intresse och innefattar myndighetsutövning mot enskilda. De rättsliga grunderna för personuppgiftsbehandlingen är därmed artikel 6.1 c och e i EU:s dataskyddsförordning. Den rättsliga grunden är därmed fastslagen i enlighet med artikel 6.3 dataskyddsförordningen. Förslaget bedöms inte medföra behandling av känsliga personuppgifter enligt artikel 9.1 i dataskyddsförordningen.

Det som ändras i förhållande till hur det är i dag är endast enligt vilka regelverk Transportstyrelsen behandlar och tillhandahåller uppgifter. Den föreslagna ändringen innebär inte att den behandling av personuppgifter i operatörsregistret som Transportstyrelsen kommer att utföra gör att det uppstår ett nytt syfte eller ändamål med behandlingen i enlighet med artikel 5.1 b i EU:s dataskyddsförordning.

Transportstyrelsen kommer alltså att behandla uppgifter från operatörsregistret i den tillsyn och tillståndsprövning som är riktad mot de aktörer som bedriver UAS-verksamhet. Det är alltså samma typ av personuppgifter, krets av individer och samma område som kommer att beröras av denna behandling även framöver. Men den kommer även att ske enligt ett nytt regelverk.

Ett tillhandahållande av uppgifter från operatörsregistret till leverantörer av U-space-tjänster innebär inte heller en ändring av ändamålet eller syftet med behandlingen. De uppgifter som det nu är tillåtet att tillhandahålla till leverantörer av flygtrafikledningstjänst för flygsäkerhetsändamål kommer framöver, om det är nödvändigt, att tillhandahållas leverantörer av U-space-tjänster på samma grund, nämligen flygsäkerhetsändamål. Den enda skillnaden är att det är en ny aktör som i framtiden även kan komma att behöva uppgifterna för flygsäkerhetsändamål.

Sammanfattningsvis innebär förslaget inte att något nytt syfte eller ändamål med hanteringen av uppgifterna uppstår och förslaget är därför i linje med kraven i dataskyddsförordningen.

Genom att det föreskrivs tydliga begränsningar för när och hur uppgifterna i operatörsregistret får användas i förhållande till U-space-förordningen och till vem uppgifterna får tillhandahållas bibehålls det skydd för uppgifterna som finns i dag. Det blir även tydligt för både operatörer, myndigheter och övriga intressenter på vilket sätt och av vem uppgifterna får användas.

Den personuppgiftsbehandling som kommer att utföras bedöms inte medföra några nämnvärda nackdelar i integritetshänseende för enskilda och anses sammantaget vara proportionerlig.

Hur ska tillgången till uppgifter i operatörsregistret säkerställas?

Genom den föreslagna ändringen får Transportstyrelsen använda de aktuella uppgifterna både i sin egen verksamhet som avser tillståndsprövning och tillsyn över UAS-operatörer och vid behov i vissa

situationer tillhandahålla uppgifterna till de leverantörer av U-space-tjänster som kommer att certifieras. För att Transportstyrelsen ska få utföra den behandling som innebär att uppgifter lämnas till en annan aktör finns ett krav på att det ska vara nödvändigt att tillhandahålla uppgifterna för vissa specifika ändamål.

Det är i dag inte möjligt att säga i vilka situationer leverantörer av U-space-tjänster kommer att behöva uppgifterna. Det går inte heller att säga i vilken omfattning och hur ofta som uppgifterna kommer att behövas. Behovet av tillgång kommer troligtvis att bero på flera olika faktorer där teknikutveckling och regelutveckling, både nationellt och inom EU, är viktiga inslag. Behovet kommer troligen även att påverkas av utformningen av de individuella U-space-områdena, vilka tekniska krav som ställs av Transportstyrelsen samt vilka tekniska lösningar som väljs i det aktuella U-space-området. Det finns i dag inte heller några certifierade leverantörer av U-space-tjänster eller leverantörer av gemensamma informationstjänster som kan tillfrågas och bidra med information så att frågan om vilket behov som finns och kommer att finnas kan utredas.

Eftersom det inte går att fastställa något generellt behov går det inte heller att avgöra om det finns behov av att få tillgång till uppgifterna genom elektroniskt utlämnande eller genom direktåtkomst. Det går alltså inte i nuläget att avgöra om ett visst behov är så nödvändigt att Transportstyrelsen ska få hantera uppgifterna genom att ge tillgång till uppgifterna genom elektroniskt utlämnande eller genom direktåtkomst.

När U-space-förordningen träder i kraft kommer en leverantör U-space-tjänster därför initialt att, om behov av uppgifter ur operatörsregistret uppstår, behöva kontakta Transportstyrelsen för att få informationen och myndigheten får då, i den specifika situationen, avgöra om det är nödvändigt att tillhandahålla uppgifterna till leverantören av U-space-tjänster.

I takt med att U-space-lufttrum etableras, leverantörer av U-space-tjänster certifieras och myndigheter och leverantörer av U-space-tjänster får erfarenhet, kommer behovet av uppgifter och behovets omfattning att klarna. Möjligheten finns då att överväga om tillgången till uppgifterna i operatörsregistret ska säkerställas på andra sätt än att det i alla situationer behöver tas en kontakt med den ansvariga myndigheten med en begära om att ta del av uppgifterna.

4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Förslaget ska träda i kraft den 1 juni 2023. Några övergångsbestämmelser behövs inte.

Skälen för förslaget: U-space-förordningen trädde i kraft i maj 2021 och ska börja tillämpas från och med den 26 januari 2023. Luftfartygsregisterförordningen ska komplettera U-space-förordningen samt göra det möjligt att använda uppgifter i operatörsregistret vid

tillämpningen av U-space-förordningen. Transportstyrelsen har dock uppgett att det troligen inte kommer att finnas teknik eller möjligheter att redan ifrån U-space-förordningens tillämpningsdatum etablera U-space-luftrum med fungerande U-space-tjänster i. Men för att se till att ett färdigt regelverk finns på plats i god tid innan förordningens bestämmelser börjar tillämpas i praktiken bör förslaget träda i kraft den 1 juni 2023.

Några övergångsbestämmelser behövs inte.

5 Konsekvenser

5.1 Statsfinansiella konsekvenser

Bedömning: Förslagen medför inga konsekvenser för statsbudgeten.

Skälen för bedömningen: Förslagen medför inga konsekvenser för statsbudgeten eftersom det i dagsläget inte går att förutse att det uppstår några kostnader hos staten eller statliga myndigheter av förslaget, se avsnitt 5.2. Eventuella merkostnader som uppstår ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

5.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

Bedömning: Förslagen innebär att personuppgifter i operatörsregistret ska få behandlas av Transportstyrelsen för att uppfylla kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space. De innebär också att Transportstyrelsen får lämna ut uppgifter i operatörsregistret till leverantörer av flygtrafikledningstjänst genom elektroniskt utlämnande för vissa ändamål. Transportstyrelsen påverkas av förslagen i egenskap av förvaltare av operatörsregistret. Att Transportstyrelsen ska behandla uppgifter i registret och lämna ut dessa till leverantörer av U-space-tjänster följer dock redan av att den är behörig myndighet för relevanta artiklar U-space-förordningen. Rätten att behandla uppgifter i syfte att tillhandahålla dessa till leverantörer av flygtrafikledningstjänster framgår redan av luftfartygsregisterförordningen. Det går i dagsläget inte att förutse att det uppstår några kostnader hos Transportstyrelsen av förslagen. Inga andra myndigheter bedöms påverkas av förslagen. Eventuella merkostnader för Transportstyrelsen eller andra myndigheter ska finansieras inom befintliga ekonomiska ramar.

Skälen för bedömningen: Transportstyrelsen är i egenskap av ansvarig myndighet för att tillhandahålla och hantera uppgifter i operatörsregistret den enda myndighet som berörs av förslagen. Förslagen reglerar ändamålet och syftet med behandlingen av de uppgifter som finns i operatörsregistret. Ändringarna kompletterar bestämmelserna i U-space-

förordningen, som Transportstyrelsen redan är skyldig att följa, på så sätt att kraven i förordningen blir möjliga att genomföra. Därtill öppnas möjligheten för Transportstyrelsen att tillhandahålla uppgifter till leverantörer av flygtrafikledningstjänst, inte bara på förfrågan utan även genom elektroniskt utlämnande.

Utifrån ovanstående är konsekvenserna i snäv bemärkelse begränsade. Det går i nuläget inte att säga i vilken omfattning leverantörer av U-space-tjänster kommer att behöva ha tillgång till uppgifterna i operatörsregistret. Det beror på hur den validering av UAS-operatörer som leverantörerna kommer att behöva göra genomförs. Läggts ansvaret på UAS-operatören att tillgodose leverantören med dokument kommer leverantörerna troligen inte att behöva få tillgång till samma uppgifter från operatörsregistret. Läggts i stället ansvaret på leverantören kommer leverantören troligen för varje operatör som registrerar sig hos dem behöva begära ut uppgifter från registret. Om man ser till helheten, att leverantörer av U-space-tjänster kommer att kunna begära ut uppgifter från operatörsregistret, kan detta innebära merarbete för Transportstyrelsen, men det är inget som direkt följer av dessa förslag och det går sammantaget därför inte att förutse att det uppstår några direkta kostnader hos Transportstyrelsen.

Så är även fallet avseende möjligheten att tillhandahålla uppgifter till leverantörer av flygtrafikledningstjänster genom elektroniskt utlämnande. Ändringen innebär inget krav på Transportstyrelsen att se till att detta sker utan är endast en möjlighet. Några direkta kostnader uppstår därför inte genom förslaget.

Eventuella merkostnader av förslaget för Transportstyrelsen eller andra myndigheter ska finansieras inom befintliga ekonomiska ramar.

5.3 Konsekvenser för enskilda och företag

Bedömning: Förslagen har inte några direkta konsekvenser för enskilda. De som påverkas av förslagen är de UAS-operatörer som är registrerade i operatörsregistret, på så sätt att de uppgifter som finns om dem i registret får användas för att uppfylla kraven i U-space-förordningen och får lämnas av Transportstyrelsen till leverantörer av flygtrafikledningstjänst även genom elektroniskt utlämnande. För företag kan förslagen på sikt ha positiva konsekvenser på så sätt att de är beståndsdelar av utvecklingsprocessen för U-space, som när det är fullt utvecklat och genomfört bidrar till förbättrad transportlogistik och service samt arbetstillfällen för företag med UAS-verksamhet, och därigenom en del av utvecklingen av en fungerande UAS-marknad. Förslagen har inte några direkta konsekvenser för företag.

Skälen för bedömningen: De enskilda som påverkas av förslaget är UAS-operatörer som registrerat sig i operatörsregistret. De uppgifter som finns i operatörsregistret, för att registret ska uppfylla kraven i drönerförordningen och luftfartygsregisterförordningen, kommer enligt förslaget också att få behandlas utifrån krav i U-space-förordningen. Detta medför inga direkta konsekvenser för dessa UAS-operatörer. Det är också

rimligt att anta att operatörerna i fråga har ett intresse av att regelverket genomförs och upprätthålls.

Förslagen har inte några direkta konsekvenser för företag. Förslagen kan dock på sikt ha positiva konsekvenser för företag på så sätt att de är beståndsdelar av utvecklingsprocessen för U-space, som när det är fullt utvecklat och genomfört bidrar till förbättrad transportlogistik och service samt fler arbetstillfällen för företag som sysslar direkt eller indirekt med UAS-verksamhet.

5.4 Övriga konsekvenser

Bedömning: Förslaget har inte några direkta konsekvenser på miljön och klimatet. Indirekt har förslaget positiva konsekvenser på sysselsättningen, den offentliga servicen och tillgängligheten i landet. Förslaget har inte någon påverkan i övrigt.

Skälen för bedömningen: För miljön eller klimatet bedöms inte förslaget ha några direkta konsekvenser. På sikt kan det dock ha positiva konsekvenser i form av en utvecklad och fullt fungerande UAS-marknad där UAS i vissa avseenden kan komma att ersätta viss luftfart och transporter som sker med personbil och lastbilar och därigenom bidra till minskade utsläpp.

Som nämnts i avsnitt 5.3 kan förslaget indirekt ha en positiv påverkan på tillgänglighet och sysselsättning i landet. Följaktligen kan även den offentliga servicen i olika delar av landet gynnas positivt.

Förslaget bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.