

Enligt sändlista

Omremiss

Förslag till nya nationella föreskrifter och allmänna råd om obemannade luftfartygssystem (UAS)

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

I Sverige har verksamhet med obemannade luftfartygssystem, UAS, reglerats bl.a. genom de nationella föreskrifterna, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:110) om obemannade luftfartyg.

Den 1 juli 2019 trädde två EU-gemensamma förordningar ikraft som reglerar användning av obemannade luftfartygssystem (UAS); Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem (nedan kallad delegerade förordningen) samt Kommissionens genomförande-förordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (nedan kallad genomförandeförordningen).

De nya EU-förordningarna för UAS medförde behov av anpassning av de gällande nationella föreskrifterna. Delar av TSFS 2017:110 är inte längre aktuella eftersom kraven istället finns i EU-förordningarna. Andra delar av TSFS 2017:110 är fortfarande aktuella eftersom de omfattar områden som alltså regleras nationellt. Bestämmelserna i dessa delar behöver uppdateras. Det finns också behov av kompletterande nationella bestämmelser till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947.

Förslagets innehåll i korthet

De föreslagna föreskrifterna är uppdelade i tre huvudområden:

1. Den första delen gäller för all UAS-verksamhet oavsett om verksamheten omfattas av EU-regelverket eller nationella bestämmelser.
2. Den andra delen innehåller kompletterande bestämmelser för UAS-verksamhet som är reglerad genom EU:s förordningar och undantagsbestämmelser.
3. I den tredje delen reglerar endast verksamhet som undantas från EU-regelverket enligt artikel 2.3 i förordning (EU) 2018/1139 och som ska regleras nationellt.

Ändringar inför omremiss

Den första remissomgången renderade ett stort antal svar och synpunkter. Följden har blivit ett flertal ändringar i föreskriftsförslaget för att justera och förtydliga regleringen.

Några av remissvaren ansåg att det var svårt att förstå vilka delar som rör vilken verksamhet. För att tillmötesgå de synpunkterna har kapitelordningen justerats. Utöver detta belyses följande större förändringar i föreskriftsförslaget för aktuella kapitel.

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområdet har justerats och förtydligats.

2 kap. Gemensamma bestämmelser

Kapitlet innefattar bl.a. omarbetade bestämmelser rörande luftrum och flygtrafikledningstjänst.

Kraven för behörighet att använda flygradio har förtydligats så att det nu krävs att operatören och fjärrpiloten kan bevisa kompetens, och hur den har uppnåtts om flygradio används. Det finns inte möjlighet att kravställa om enskilda radiotelefonicertifikat för fjärrpiloter.

Det har införts bestämmelser rörande transponderanvändning.

Det förtydligas vilka förankrade obemannade luftfartyg som omfattas av de föreslagna föreskrifterna.

4-7 kap. Drift som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139

I detta kapitel finns bestämmelser för verksamhet med UAS som genom artikel 2.3 a i förordning (EU) 2018/1139 undantas från EU-bestämmelserna och istället ska följa nationella regler. Dessa bestämmelser rör främst sådan verksamhet som utgör annan luftfart för statsändamål enligt 14 kap. 1 § 4 luftfartslagen (2010:500).

Det har gjorts ett flertal justeringar i 4-7 kap. Här listas några av de ändringar som har genomförts:

- Bestämmelserna om farligt gods för verksamhet som regleras nationellt har omarbetats för att bättre överensstämma med den senaste versionen av förordning (EU) 2019/947.
- Kraven på ledningspersonalens kompetens har ändrats för att bättre harmonisera med bestämmelserna i förordning (EU) 2019/947.
- Ett allmänt råd har lagts till som förtydligar att kravet på drifthandbok omfattar samtliga nationella kategorier.
- Enligt föreskriftsförslaget utesluts inte längre brandbekämpning i nationell specifik kategori.
- Ett förtydligande om att begreppet nödinsats i föreskriftsförslaget även avser räddningsinsats.
- Utbildningskraven för fjärrpiloter i nationell specifik kategori har ändrats och förtydligats.
- Ett allmänt råd har lagts till om att obemannade luftfartyg som har möjlighet att visa grönt blinkande ljus under mörker, även bör ha detta aktiverat vid nedsatt sikt under dagerförhållanden.

Första remissomgången resulterade i många synpunkter. Utöver ovan beskrivna ändringar har ett flertal mindre justeringar gjorts i föreskriftsförslaget utifrån de kommentarer som kommit in.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft sex månader efter publicering av föreskrifterna. Ikraftträdande är planerat till den 1 mars 2026.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning och remissammanställning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 5 juni 2025. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2023-40 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

luftfart@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Karl-Axel Edén
Flyginspektör
karl-axel.eden@transportstyrelsen.se

Victor Krusell
Flyginspektör
victor.krusell@transportstyrelsen.se

Karin Schärman
Jurist
karin.scharman@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Karl-Axel Edén
Flyginspektör

Bilagor

1. Föreskriftsförslag
2. Konsekvensutredning
3. Sändlista

Sändlista

Ängelholm Airport
Arvidsjaur Airport
Dalaflugget flygplats
Trollhättan Vänersborgs flygplats
Höga Kusten Airport
Hemavan Airport
Norrköpings flygplats
Örebro Airport
Örnsköldsvik Airport
Sundsvall Timrå Airport
Skavsta flygplats
Skellefteå Airport
Småland Airport
Västerås Airport
Frivilliga flygkåren (FFK)
Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
Modellflygförbundet
Stockholms radiosegelsällskap
Gefvert försäkringsbolag
Inter-Hannover försäkringsbolag
Branschorganisationen för företag inom bild
Svenska fotografers förbund
Journalistförbundet
Svensk pilotförening
Transportföretagen
UAS SWEDEN
AOPA
KSAK
Sveriges kommuner och Regioner
Härjedalen kommun
Region Kronoberg
Lycksele kommun
Pajala kommun
Torsby kommun
Uppsala kommun
Vilhelmina kommun
Integritetsskyddsmyndigheten (IMY)
Försvarets materielverk (FMV)
Lantmäteriet
Försvarmakten
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Säkerhetspolisen
Sjöfartsverket
Skogsstyrelsen
Trafikverket
Länsstyrelsen Blekinge län
Länsstyrelsen Dalarnas län
Länsstyrelsen Gävleborgs län
Länsstyrelsen Gotlands län
Länsstyrelsen Hallands län
Länsstyrelsen Jämtlands län
Länsstyrelsen Jönköpings län
Länsstyrelsen Kalmar län
Länsstyrelsen Kronobergs län
Länsstyrelsen Norrbottens län
Länsstyrelsen Örebro län
Länsstyrelsen Östergötlands län
Länsstyrelsen Skåne län
Länsstyrelsen Södermanlands län
Länsstyrelsen Stockholms län
Länsstyrelsen Uppsala län
Länsstyrelsen Värmlands län
Länsstyrelsen Västerbottens län
Länsstyrelsen Västernorrlands län
Länsstyrelsen Västmanlands län
Länsstyrelsen Västra Götalands län
Swedavia
ACR-Sweden
Kommerskollegium
Luftfartsverket (LFV)
Aerospace Cluster Sweden
SOS Alarm
Storstockholm brandförsvär
Linköpings universitet
Linnéuniversitetet
Tullverket