

Konsekvensutredning av ändrade föreskrifter om auktoriserade drönarskolor (ADS), (TSFS 2020:96)

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår

- att föreskrifterna om auktoriserade drönarskolor uppdateras så att tillämpningsområdet även omfattar nationell specifik kategori.
- att föreskrifterna även inkluderar möjligheten för auktoriserade drönarskolor att kunna övervaka A2 prov i den öppna kategorin.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

EU har beslutat om nya gemensamma regler för 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 genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (nedan kallad genomförandeförordningen).

De nya EU-förordningarna trädde i kraft den 1 juli 2019. Den delegerade förordningen började gälla den 1 juli 2019 medan genomförandeförordningen började gälla den 31 december 2020.

I genomförandeförordningen finns bestämmelser för fjärrpiloter och operatörer vid drift av obemannade luftfartygssystem (UAS).

Drift med obemannade luftfartygssystem (UAS) är uppdelad i tre olika kategorier; öppen, specifik och certifierad, beroende på risknivån för flygningen.

Den specifika kategorin och nationella specifika kategorin

I den specifika kategorin kan verksamheten bedrivas enligt ett operativt tillstånd, enligt deklaration av efterlevnad av ett fördefinierat standard-

scenario eller inom ramen för ett lätt drifttillstånd för obemannade luftfartyg. I genomförandeförordningen finns olika bestämmelser om krav på kompetens hos fjärrpiloter som flyger obemannade luftfartyg (UAV).

Av art 8.2 i genomförandeförordningen framgår att fjärrpiloter som använder obemannade luftfartygssystem (UAS) i den "specifika" kategorin ska uppfylla de kompetenskrav som anges i det operativa tillståndet av den behöriga myndigheten eller enligt det standardscenario som anges i tillägg 1 till bilagan eller som anges i LUC, och ska ha åtminstone följande färdigheter:

- a) Förmåga att följa operativa förfaranden (normalläge, beredskaps- och nödfallsrutiner, färdplanering, inspektioner före och efter flygning).
- b) Förmåga att hantera luftfartskommunikation.
- c) Förmåga att hantera ett obemannat luftfartygs flygbana och automatisering.
- d) Ledarskap, lagarbete och självförvaltning.
- e) Problemlösning och beslutsfattande.
- f) Situationsmedvetenhet.
- g) Förmåga att hantera arbetsbelastning.
- h) Samordning eller överlämning, beroende på vad som är tillämpligt.

Av art 12 framgår att det i det operativa tillstånd som myndigheten beviljar för drift i den specifika kategorin bl.a. ska anges den erforderliga kompetensen hos UAS-operatören och, i tillämpliga fall, fjärrpiloterna.

Av punkterna 1 d) (ii) och (iii) i UAS.SPEC.050 del B i bilagan till genomförandeförordningen följer att UAS-operatörer är skyldiga att se till att de fjärrpiloter som utför flygningar följer en kompetensbaserad utbildning för fjärrpiloter som inkluderar de färdigheter som anges i artikel 8.2 i genomförandeförordningen och att de följer en utbildning för fjärrpiloter som fastställts i det operativa tillståndet, vilken i fråga om drift som förutsätter ett sådant tillstånd ska genomföras i samarbete med en enhet som utsetts av den behöriga myndigheten.

En förutsättning för att verksamhet med obemannade luftfartyg (UAS) i den specifika kategorin ska kunna genomföras är att operatörens fjärrpiloter är utbildade och har erforderlig kompetens för den aktuella driften. För den specifika kategorin sker utbildning och prov hos auktoriserade drönarskolor (ADS).

Idag reglerar Transportstyrelsen tillståndskrav för organisationer som bedriver utbildning för fjärrpiloter i den specifika kategorin genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:96) om auktoriserade drönarskolor (ADS).

Transportstyrelsen håller på att ta fram nya föreskrifter om obemannade luftfartygssystem, som kommer reglera den nationella driften av obemannade luftfartygssystem (UAS). I de nya föreskrifterna föreslås bl.a. att utbildning för att erhålla kompetens för den nationella specifika kategorin, ska genomföras vid auktoriserad drönarskola (ADS), eller hos UAS-operatören, om UAS operatören har ett utbildningsprogram som har godkänts av Transportstyrelsen. I och med detta behöver även Transportstyrelsens föreskrifter om auktoriserade drönarskolor (ADS) uppdateras för att säkerställa att en ADS har rätt att tillhandahålla utbildning även för den nationella specifika kategorin.

Den öppna kategorin

Vid drift av obemannat luftfartygssystem i den öppna kategorin är risken som lägst, eftersom flygning inte får ske utom synhåll, inte högre än 120 meter och inte heller på ett sätt som utgör en risk för andra luftfartyg, människor, djur, miljö eller egendom. Det obemannade luftfartyget får inte heller väga mer än 25 kg. För ett obemannat luftfartyg som flygs inom ett avstånd på 50 meter i sidled från ett artificiellt hinder som är mer än 105 meter högt får den maximala höjden på flygningen höjas upp till 15 meter ovanför hindret, om den som ansvarar för hindret begär det.

Idag erbjuder Transportstyrelsen online-utbildning och prov för fjärrpiloter som flyger i den öppna kategorin. Inom den öppna kategorin finns det tre underkategorier för olika typer av flygningar som kräver olika kompetenser: A1, A2 och A3. EASA (Europeiska unionens byrå för luftsäkerhet) har genom AMC (Acceptable Means of Compliance) förtydligat att det skriftliga provet för underkategori A2 ska övervakas av den behöriga myndigheten eller en enhet som utsätts av den behöriga myndigheten (ADS), se AMC2 UAS.OPEN.030(2)(c) i bilagan till EASA:s beslut 2022/002/R. Denna övervakning genomförs idag av auktoriserade drönarskolor, genom att det upprättats kontrakt med Transportstyrelsen. Att en ADS kan övervaka teoriprov i underkategori A2 i den öppna kategorin, efter att uppdragsavtal ingåtts med Transportstyrelsen, regleras idag inte i föreskrifterna.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med ändringarna är att föreskrifterna för auktoriserade drönarskolor (ADS) ska stämma överens med de nya föreskrifterna som föreslås om obemannade luftfartygssystem, där bl.a. nationell specifik kategori inkluderas.

Syftet är även att det av föreskrifterna ska framgå att övervakning av A2-prov inom den öppna kategorin kan ske hos en ADS.

Genom förtydliganden, ändringar och tillägg avseende tillståndskrav för organisationer som kan utföra utbildning och examination av fjärrpiloter i den specifika kategorin och nationella specifika kategorin, samt övervakning av A2-prov, bidrar ändringarna till att uppnå en mer enhetlig kompetensnivå för fjärrpiloter. Det bidrar även till att uppnå en hög säkerhetsnivå för den specifika kategorin.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om föreskrifterna inte uppdateras kommer tillämpningsområdet fortsatt vara begränsat och inte inkludera den öppna kategorin eller den nationellt specifika kategorin, vilket också innebär att föreskrifterna inte stämmer överens med de nya föreskrifterna som föreslås om obemannade luftfartygssystem. Det nämnda innebär att det kommer föreligga en situation där det inte finns något regelstöd för ADS:er att tillhandahålla den utbildning som krävs för att en individ ska kunna bli behörig att framföra ett obemannat luftfartyg inom den nationella specifika kategorin. Dessutom blir det fortsatt otydligt, både för ADS:er och individer som avser att skaffa sig kompetens som fjärrpilot, huruvida de auktoriserade drönarskolorna får övervaka A2-prov, eftersom det inte anges i föreskrifterna idag.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

I Transportstyrelsens nya föreskrifter som föreslås om obemannade luftfartygssystem kommer kompetenskraven för att få flyga i den nationella specifika kategorin regleras. Kraven kan bl.a. uppfyllas genom att genomgå utbildning hos en ADS. Föreskrifterna om auktoriserade drönarskolor måste således uppdateras så att skolorna faktiskt kan utbilda fjärrpiloter även i den nationella specifika kategorin. När det gäller att inkludera bestämmelser om att övervakning av A2-prov kan genomföras av ADS, så är ett alternativ att inte inkludera detta i föreskrifterna och att det enbart hanteras genom upprättade kontrakt med skolan och Transportstyrelsen, såsom det görs idag. Dock är det en fördel att inkludera en bestämmelse gällande detta, eftersom det tydliggör att de auktoriserade drönarskolorna får, efter att uppdragsavtal ingåtts med Transportstyrelsen, övervaka skrivning av teoriprov i underkategori A2 i den öppna kategorin. Det är således lämpligast att denna möjlighet för ADS:er regleras i föreskrifterna.

3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen har övervägt två alternativ.

Alternativ 1

Ursprungligen startades föreskriftsprojektet för att se över tillämpningsområdet för Transportstyrelsens föreskrifter om auktoriserade drönarskolor (ADS), eftersom ett annat föreskriftsprojekt pågick där man föreslog att utbildning för den nationellt specifika kategorin kan genomföras hos ADS. Det första alternativet som har övervägts är därför att enbart ändra nuvarande föreskrifter på ett sätt som medger att auktoriserade drönarskolor även kan genomföra utbildning för den nationella specifika kategorin. I det här alternativet ändras inte tillämpningsområdet så att även övervakning av A2-prov i den öppna kategorin omfattas.

Alternativ 2

Under arbetet med föreskrifterna har Transportstyrelsen haft interna dialoger gällande det faktum att drönarskolor idag övervakar A2 prov genom upprättade avtal. Detta är inget som idag framgår av föreskrifterna.

Genom denna reglering blir det tydligare för både ADS:er och individer som avser att skaffa sig kompetens som fjärrpilot att ADS:er kan övervaka A2-prov i den öppna kategorin.

Transportstyrelsen anser att alternativ 2 är att föredra.

I detta regleringsalternativ föreslår vi följande ändringar:

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:96) om auktoriserade drönarskolor (ADS)

Förslag till tillägg och ändringar för reglering av auktoriserade drönarskolor (ADS)

Vi föreslår att definitionerna i TSFS 2020:96 justeras samt att nya läggs till.

Exempel på nya definitioner:

- Öppen kategori
- A2

Vi föreslår även att:

- Tillämpningsområdet justeras för att även inkludera auktoriserade drönarskolor (ADS) som utbildar och examinerar fjärrpiloter inom ramen för den nationella specifika kategorin. Dessutom justeras

tillämpningsområdet för att även inkludera auktoriserade drönarskolor (ADS) som avser övervaka provskrivning av teoriprov för underkategori A2 i den öppna kategorin.

- Justeringar och tillägg genomförs för att inkludera krav för att auktoriserad drönarskola (ADS) ska kunna få tillstånd att utbilda och examinera fjärrpiloter inom ramen för den nationella specifika kategorin, samt övervaka provskrivning av teoriprov för underkategori A2 i den öppna kategorin.

4. Vilka är berörda?

- Utbildningsorganisationer som avser övervaka fjärrpiloter som ska skriva A2-prov för den öppna kategorin.
- Fjärrpiloter för obemannade luftfartyg som används enligt reglerna för den nationella specifika kategorin samt underkategori A2 i den öppna kategorin.
- Transportstyrelsen

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

I dagsläget finns det totalt åtta stycken auktoriserade drönarskolor, vilka är de organisationer som påverkas av de ändrade föreskrifterna. Dock påverkas dessa skolor enbart om de väljer att utöka sitt tillstånd med utbildning för nationell specifik kategori. Ändringarna är positiva för drönarskolorna, eftersom dessa möjliggör att de även kan utbilda fjärrpiloter i den nationellt specifika kategorin, vilket också kan generera mer intäkter. Samtidigt kan uppdateringar av verksamhetshandboken behöva genomföras, vilket medför viss administrativ börda för skolorna. Regleringen kan även medföra kostnader i form av kompetensutveckling för befintlig personal som kanske inte har undervisat inom denna kategori tidigare.

Företagen påverkas genom att det framöver kommer finnas möjlighet att anställa personal som har gått utbildning i den nationella specifika kategorin hos en ADS och på så vis tillförskaffa sig den kompetensen. Det är både befintliga utbildningsorganisationer och nya aktörer som kan ansöka om och

beviljas tillstånd som auktoriserade drönarskolor. Det är i nuläget inte möjligt att svara på hur många nya drönarskolor som kommer att bedriva utbildningsverksamhet för fjärrpiloter i den nationella specifika kategorin, eftersom detta blir nytt. Dessutom måste inte fjärrpiloter utbilda sig hos auktoriserade drönarskolor (ADS) för den nationellt specifika kategorin, utan de kan i enlighet med Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om obemannade luftfartygssystem (UAS) få utbildning för att erhålla kompetens hos UAS-operatören, om UAS-operatören har ett utbildningsprogram som har godkänts av Transportstyrelsen.

Av föreskrifterna som föreslås ska det även framgå att auktoriserade drönarskolor kan övervaka A2-prov i den öppna kategorin. Detta sker redan idag, genom upprättade avtal, så för organisationerna blir det ingen skillnad gentemot tidigare. Övervakning av A2-prov är dock något som de auktoriserade drönarskolorna kan välja att tillhandahålla. Så de skolor som inte väljer att erbjuda övervakning kommer inte påverkas av ändringen.

Tydligare reglering för vilka krav som ställs på utbildningsorganisationer ger en ökad förutsebarhet för såväl utbildningsleverantörer som operatörer och fjärrpiloter som verkar i den specifika kategorin och nationella specifika kategorin.

5.2 Enskilda

Enskilda påverkas i och med att det framöver även kommer gå att utbilda sig inom den nationella specifika kategorin hos en ADS.

Utbildningsmöjligheterna vidgas således. Det kommer även vara tydligare för enskilda som vill skaffa sig kompetens som fjärrpilot att en ADS kan övervaka teoriprov för underkategori A2 i den öppna kategorin.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Staten, regioner eller kommunal verksamhet som inte omfattas av EU-regelverket omfattas istället av Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om obemannade luftfartygssystem (UAS). I och med att den förändring som föreslås att ADS:er får utbilda fjärrpiloter även inom den nationella specifika kategorin så införs en möjlighet för anställda hos staten, region eller kommun som flyger inom den nationella specifika kategorin att utbilda sig hos en ADS. Staten, regioner och kommuner kommer därför att få utökade möjligheter att säkerställa att anställda fjärrpiloter har rätt kompetens.

5.4 Miljö

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte medför någon miljöpåverkan.

5.5 Externa effekter

Att även fjärrpiloter som flyger inom den nationella specifika kategorin kan utbilda sig hos en ADS medför en ökad kompetens hos dessa individer vilket i sin tur medför en säkrare luftfart.

En extern effekt skulle även kunna vara att det till en början är svårt att hitta utbildningsorganisationer som har tillstånd som auktoriserade drönarskolor att bedriva utbildning för fjärrpiloter i den nationella specifika kategorin.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Alternativen är beskrivna i avsnitt 3 ovan. Här följer en beskrivning av konsekvenserna av de övervägda alternativen:

Alternativ 1

Konsekvenserna för alternativ 1, att enbart ändra nuvarande föreskrifter på ett sätt som medger att auktoriserade drönarskolor även kan genomföra utbildning för den nationella specifika kategorin, skulle innebära att det fortsatt blir otydligt att de auktoriserade drönarskolorna även kan övervaka A2-prov i den öppna kategorin. Även om dessa utbildningsorganisationer redan har möjlighet att göra detta idag genom upprättade avtal med Transportstyrelsen, så finns det risk för att det är otydligt för skolorna och individer som avser att skriva teoriprovet att denna möjlighet finns, eftersom det inte nämns något om det i föreskrifterna idag.

Alternativ 2, det valda alternativet

Vår bedömning är att alternativ 2 är lämpligast. Detta alternativ medför reglering som tydliggör att de auktoriserade drönarskolorna kan övervaka A2-prov i den öppna kategorin. Samtidigt ska föreslagna ändringar medföra att auktoriserade drönarskolor ska kunna erbjuda utbildning inom den nationella specifika kategorin, något som saknas i föreskrifterna idag. Regleringen ger även ökad förutsebarhet för operatörer och fjärrpiloter och bidrar till ökad flygsäkerhet.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden finns i 18 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område samt 7 kap. 3 § och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Bedömningen är att de förändringar som föreslås överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering. EASA har genom AMC2 UAS.OPEN.030(2)(c) i bilagan till EASA:s beslut 2022/002/R gjort tydligt att ett teoriprov i underkategori A2 i den öppna kategorin ska övervakas, antingen av medlemsstatens behöriga myndighet eller en enhet som den behöriga myndigheten har utsett. Eftersom det genom reglering tydliggörs, både för ADS:er och de individer som vill skriva teoriprovet, att ADS:er får övervaka de aktuella teoriproven efter att uppdragsavtal ingåtts med Transportstyrelsen så blir det tydligare att de skyldigheter som följer av EU-rätten efterlevs.

Vår bedömning är att föreskrifterna inte behöver genomgå anmälningsförfarande enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

De ändringar som föreslagits för den nationella specifika kategorin, har tagits fram för att stämma överens med de föreslagna föreskrifterna om obemannade luftfartygssystem (UAS). Det innebär att tidpunkten för ikraftträdandet behöver stämma överens med ikraftträdandet av de föreslagna föreskrifterna om obemannade luftfartygssystem (UAS), vilka beräknas i nuläget träda i kraft under andra kvartalet 2026.

Informationsinsatser kommer genomföras till ADS:er och information kommer även att publiceras på Transportstyrelsens webbplats.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den specifika kategorin och nationella specifika kategorin kan innefatta bland annat sådan verksamhet där obemannade luftfartyg används för att transportera gods. Det här är en framväxande innovativ ny del inom transportsystemet som på sikt kan komma att bli en viktig beståndsdel av helheten och öka tillgängligheten för transportbranschen. För att denna verksamhet ska kunna fortsätta utvecklas i enlighet med de nya reglerna är det nödvändigt att fjärrpiloter med rätt kompetens finns tillgänglig. Denna kompetens kan fås hos de auktoriserade drönarskolorna (ADS).

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Transport med hjälp av obemannade luftfartyg (UAV) istället för med bil kan komma att bli en viktig komponent för att minska transportsystemets totala klimatpåverkan. För att detta ska kunna ske på ett säkert sätt så är det nödvändigt att de människor som deltar i verksamhet med obemannade luftfartygssystem har rätt kompetens för den specifika verksamhet som utförs. Den införda regleringen gällande nationell specifik kategori ger Transportstyrelsen bättre möjligheter att säkerställa att denna kompetens finns och att flygsäkerheten håller en tillräckligt hög nivå för att hänsynsmålet ska kunna anses uppfyllt.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Utökad möjlighet att kunna utbilda i nationell specifik kategori. Möjliggör att kunna anställa personal som gått utbildning i den nationella specifika kategorin hos ADS. Tydligare att ADS:er kan övervaka teoriprov för underkategori A2.	Viss administrativ börda.		
Medborgare	Möjligt att kunna utbilda sig hos ADS inom den nationella specifika kategorin. Tydligare att en ADS kan övervaka teoriprov för underkategori A2.			
Staten m.fl.	Ökad möjlighet att för anställda hos staten, region eller kommun som flyger inom den nationella specifika kategorin att utbilda sig hos en ADS.			

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Externa effekter	Fjärrpiloter som flyger inom den nationella specifika kategorin kan utbilda sig hos en ADS medför en ökad kompetens hos dessa individer vilket i sin tur medför en säkrare luftfart.	Svårt att hitta utbildningsorganisationer som har tillstånd som auktoriserade drönarskolor att bedriva utbildning för fjärrpiloter i den nationella specifika kategorin.		
Totalt	-----	-----	-----	-----

E. Förslagets proportionalitet

Syftet med de nya föreskrifterna är att upprätthålla en hög säkerhetsnivå inom luftfarten genom att så långt det är möjligt harmonisera med befintlig EU-reglering. Dessutom eftersträvas en utökning av tillämpningsområdet. De föreslagna föreskrifterna innebär att de auktoriserade drönarskolorna även kan få tillstånd att utbilda i nationell specifik kategori. Dessutom föreslås reglering som förtydligar att auktoriserade drönarskolor (ADS) kan övervaka A2-prov i den öppna kategorin. Detta bidrar till ökad tydlighet. De omarbetade bestämmelserna bedöms nödvändiga för att säkerställa att föreskrifterna följer det som föreslagits i de nya föreskrifterna om obemannade luftfartygssystem (UAS).

F. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen granskar regeluppfyllnad i samband med tillståndsgivning och tillsyn, vilket gör att avvikelser kan upptäckas. Med anledning av att diskussioner och arbete inom EASA pågår gällande bl.a. utbildning inom den specifika kategorin, kan föreskrifterna för auktoriserade drönarskolor (ADS) påverkas på sikt, och behöva justeras ytterligare. Det är därför svårbedömt huruvida en utvärdering kommer hinna genomföras, innan föreskrifterna på nytt kan komma behöva ändras. Transportstyrelsen bedömer dock att en utvärdering kan genomföras ungefär tre år efter ikraftträdande om inga ytterligare justeringar genomförs, då en del auktoriserade drönarskolor vid den tidpunkten troligtvis har hunnit utbilda fjärrpiloter i den nationellt specifika kategorin. Individer och organisationer har också möjlighet att lämna in förbättringsförslag eller andra förslag.

G. Samråd

Inget samråd har skett.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Sandra Nilsson, gruppleddare, 010 - 495 51 99
sandra.nilsson@transportstyrelsen.se

Abdulah Ramic, sakkunnig och flyginspektör, 010 - 495 45 72
abdulah.ramic@transportstyrelsen.se

Jonathan Sander, jurist, 010 - 495 31 81
jonathan.sander@transportstyrelsen.se

Externremiss