

## Konsekvensutredning av föreskrifter om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum

### Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsens föreslår att det skapas föreskrifter om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum.

## A. Allmänt

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Sedan den 24 maj 2019 ska kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg tillämpas i Sverige.

Förordningen föreskriver bland annat för vilka syften geografiska UAS-zoner kan upprättas liksom vissa krav på riskbedömningar som i förekommande fall ska genomföras i sådana ärenden samt vem som är ansvarig för att genomföra en sådan riskbedömning.

Sedan den 26 januari 2023 ska kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space tillämpas i Sverige. Konceptet U-space bedöms vara fullt implementerat år 2045. Det innebär att forskning, utveckling och validering av nya tjänster kommer pågå under flera år framöver, vilket i framtiden kan komma att regleras. Det är upp till varje enskild medlemsstat att själva bestämma hur, när och i vilken omfattning konceptet om U-space ska implementeras.

De två förordningarna reglerar, avseende flera aspekter, inte i detalj hur varje medlemsstat ska implementera och tillämpa reglerna avseende utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum.

Transportstyrelsen ser därför att nya föreskrifter om geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum behöver upprättas.

Transportstyrelsen ser framför sig att ett stort antal ansökningar om geografiska UAS-zoner kommer inkomma inom de närmsta åren. Vi bedömer därför att det är nödvändigt att ha en strukturerad och anpassad process för att omhänderta alla ansökningar. Något som bör ingå i den strukturen och processen, och som även kan kopplas till användandet av

geografiska UAS-zoner, är att reglera vem som har ansvar och skyldigheter knutet till varje zon. Det är därmed av vikt att definiera formkrav för vad en ansökan ska innehålla och hur den ska gå till, samt vilka ansvarsförhållanden och skyldigheter den sökande har kopplat till en geografisk UAS-zon.

Det saknas idag närmare bestämmelser om när, hur och i vilken omfattning ett U-space-luftrum kan upprättas, annat än för de skäl som förordningen (EU) 2021/664 tar upp. Förordningen föreskriver exempelvis inte hur en ansökan om U-space-luftrum ska gå till, varken i fråga om formkrav eller vilken information som behöver inkluderas i ansökan för att den behöriga myndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) ska kunna göra en effektiv, rättvis och korrekt bedömning. Detta är i motsats till förordning (EU) 2019/947, där det finns vägledande material som pekar på att den behöriga myndigheten ska reglera hur marknaden kan initiera ett behov av en geografisk UAS-zon. Därför behövs nationell reglering med samma syfte avseende U-space-luftrum.

Vidare är förordning (EU) 2021/664 otydlig i vilket ansvar och skyldigheter den sökande parten har i förhållande till Transportstyrelsen avseende ansökan om upprättande av ett U-space-luftrum. Förordningen saknar också tydliga bestämmelser om vem som är ansvarig för att genomföra den luftrumsriskbedömning som ingår i bedömningen av en ansökan om upprättande av U-space-luftrummet.

Förordning (EU) 2021/664 anger att medlemsstaten ska säkerställa att kriterierna som beskrivs i Bilaga 1 (se hänvisning i art. 3.4) ska beaktas, men inte vilka skyldigheter som vilar på den sökande. Just nu finns i förordningen inga krav på att den sökande ska komma in med en kravuppfyllnadslista avseende luftrumsriskbedömningen i handläggningen av ansökan om upprättande av U-space-luftrum. Transportstyrelsen bedömer att förordningen inte leder till att vi på ett ordnat sätt kan säkerställa att den sökande har beaktat kriterierna, vilket därför föreslås regleras.

## **2. Vad ska uppnås?**

Det övergripande syftet med föreskrifterna är att skapa förutsättningar för en effektiv och marknadsmässig implementering av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum i Sverige. Det är av vikt att marknaden ges tydliga regler och villkor för hur, när och i vilken omfattning geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum kan upprättas i svenskt luftrum och vad som krävs av den som ansöker om sådana luftrumsstrukturer.

De två luftrumsstrukturerna geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum skiljer sig från andra luftrumsstrukturer i den meningen att de primärt påverkar obemannad luftfart. Eftersom de båda luftrumsstrukturerna är förhållandevis nya i luftfartssammanhang, och till viss del vänder sig till en

för luftfarten ny användargrupp, är det viktigt med tydliga och lättförståeliga regler.

Transportstyrelsen vill även säkerställa att den som ansöker om upprättande av en geografisk UAS-zon tar ansvar för att tillse att syftet med den geografiska UAS-zonen bibehålls, och för att underrätta Transportstyrelsen om behov av förändringar. Vi vill också säkerställa den sökandes förmåga att kunna ge ett utlåtande till den som i sin tur ansöker om tillstånd att flyga i zonen. Ansvarsfrågan är central vad gäller geografiska UAS-zoner som begränsar och utesluter drift av UAS. Föreskriftsförslaget är ett sätt att tillse att det finns en ansvarig som ger utlåtande om flygningen, tills Transportstyrelsen fått möjlighet att delegera mandatet att bevilja eller avslå ansökningar om tillstånd att flyga i en sådan zon till andra myndigheter. Transportstyrelsen vill i detta första skede också lägga grunden för att i framtiden säkerställa en rättvis och förutsägbar tillståndshantering i de fall Transportstyrelsen inte är tillståndsgivande myndighet.

Avseende geografiska UAS-zoner som underlättar drift med UAS behöver den sökande inkomma med den dokumentation som krävs för att Transportstyrelsen ska kunna genomföra en riskanalys som en del i bedömningen av ansökan.

Avseende U-space-luftrum vill Transportstyrelsen uppnå en effektiv ansökningsprocess i vilken det är tydligt att den sökande parten har en skyldighet att genomföra en luftrumsriskbedömning i enlighet med förordningskraven, samt att inkomma med annan viktig information.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om ingenting görs är risken att geografiska UAS-zoner blir svåra att implementera på ett harmoniserat sätt, att handläggningstiderna blir onödigt långa och att den sökande får betala onödigt mycket för Transportstyrelsens granskningsarbete.

I ett framtida läge där det finns en mängd geografiska UAS-zoner riskerar även Transportstyrelsen bli hårt ansatt av ansökningar om tillstånd att flyga i geografiska UAS-zoner som begränsar eller utesluter drift av UAS. Utan ett tydliggörande av ansvar och ett utlåtande från den ansvarige för den geografiska UAS-zonen om flygningens lämplighet vid en ansökan om tillstånd att flyga i zonen, riskerar Transportstyrelsens handläggning av ett sådant tillstånd bli onödigt komplex, tidskrävande och dyr för den sökande.

För U-space-luftrum skulle avsaknaden av reglering medföra att ansökningsprocessen blir mer omfattande för den sökande än vad den behöver

vara. Det skulle krävas mer omfattande informationsinsatser från Transportstyrelsen och det skulle bli svårare att säkerställa rättvisa bedömningar.

Avseende U-space-luftrum finns risk för missförstånd eller oklara förhållanden mellan den sökande och Transportstyrelsen som riskerar att göra processen ineffektiv, onödigt dyr och komplex. Dessa oklarheter riskerar att försvåra för den sökande att på ett ändamålsenligt sätt förbereda sin ansökan så att den innehåller allt av vikt när den skickas till Transportstyrelsen. Det riskerar även att försvåra Transportstyrelsens handläggning av ansökningar.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ till reglering om vad en ansökan om upprättande av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum ska innehålla är att genom information och blanketter ange vilken information som ska inkluderas.

Ett alternativ till reglering för att införa ansvar, krav och skyldigheter för den som ansöker om en geografisk UAS-zon är att för varje zon särskilt besluta om detta.

### 3.3 Regleringsalternativ

#### Alternativ 1

Vad som ska ingå i en ansökan om upprättande av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum kan regleras genom allmänna råd.

#### Alternativ 2 (Transportstyrelsens förslag)

**a) Krav på vad en ansökan om upprättande av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum ska innehålla.**

Reglering kring vad en ansökan ska innehålla innebär att det blir tydligt för den som ska ansöka om vilka krav som finns och det förenklar även ansökningsförfarandet, samt gör det tydligt när en ansökan är sådan att det kan prövas i sak av Transportstyrelsen.

**b) Krav på dokumentation som ska kunna underbygga en riskanalys, vid ansökan om upprättande av en geografisk UAS-zon som underlättar drift av UAS.**

Transportstyrelsen kan enligt artikel 15 i förordning (EU) 2019/947 besluta om en geografisk UAS-zon som underlättar drift av UAS efter en riskbedömning som myndigheten ska utföra. Transportstyrelsen gör bedömningen att det är rimligt att ställa krav på den sökande att inkomma med den dokumentation som krävs för genomförandet av riskbedömningen, alltså att vara Transportstyrelsen behjälplig i att samla in all nödvändig data till bedömningen.

- c) **Krav på den som ansöker om upprättande av en geografisk UAS-zon som begränsar eller utesluter drift av UAS att ha förmåga att lämna utlåtande till den som ansöker om tillstånd att flyga i zonen.**

För en geografisk UAS-zon som begränsar eller utesluter drift av UAS ska den sökande om upprättandet kunna ge ett utlåtande till den som kan komma att ansöka om tillstånd att flyga med UAS i zonen. I ansökan ska den som ansöker om upprättande av en sådan zon även inkludera hur och under vilka förutsättningar organisationen anser att ett tillstånd ska kunna ges samt hur utlåtandet ska lämnas.

- d) **Skyldighet att säkerställa syftet av en geografisk UAS-zon, samt att vid behov meddela förändringar av den zon som den sökande fått upprättad.**

Transportstyrelsen föreslår att genom föreskrifter ge en skyldighet till den som ansöker om en geografisk UAS-zon att tillse att syftet med zonen bibehålls samt att meddela Transportstyrelsen i det fall ändringar bör ske.

- e) **Krav på dokumentation om luftströmsbedömning vid ansökan om upprättande av ett U-space-luftrum.**

Transportstyrelsen önskar säkerställa att den som ansöker om upprättande av ett U-space-luftrum har en skyldighet och ett ansvar att genomföra luftströmsriskbedömningen och inkomma med den dokumentation som krävs för att Transportstyrelsen ska kunna granska och senare bedöma luftströmsriskbedömningen. Transportstyrelsen bedömer att förordningen inte leder till att vi på ett ordnat sätt kan säkerställa att den sökande har beaktat kriterierna. En kravuppfyllnadlista är ett lämpligt formkrav på hur informationen ska komma in till Transportstyrelsen

#### **4. Vilka är berörda?**

#### **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.

**Krav på genomförd riskanalys för geografisk UAS-zon som underlättar drift av UAS**

Föreskriftsförslaget innebär att den sökande ska komma in med dokumentation. Den sökande behöver genomföra en analys av potentiella risker, utvärdera konsekvenserna och utforma åtgärdsplaner för att minimera riskerna, vilket kan ta tid i anspråk. Transportstyrelsen gör bedömningen att arbetsbördan inte kommer bli betydande eftersom att en stor del av den efterfrågade dokumentationen redan kan finnas tillgänglig för den sökande, eller är förhållandevis enkel att sammanställa.

**Krav på förmåga att kunna ge ett utlåtande**

Föreskriftsförslaget innebär att den som ansöker om en geografisk UAS-zon som begränsar eller utesluter drift av UAS ska ha förmåga att kunna ge ett utlåtande till en UAS-operatör som avser ansöka om tillstånd att flyga inom den zonen. Utlåtandet ska adressera flygningens lämplighet sett till skälen för att zonen finns. Utlåtandet ska sedan den som söker tillstånd att flyga i den zonen bifoga till sin ansökan som skickas till Transportstyrelsen.

Det går inte att redogöra för hur stor påverkan förslaget har eftersom det till stor del beror på den aktuella geografiska UAS-zonens utbredning, lokalisering och villkor. Den som ansöker om en geografisk UAS-zon behöver vara beredd på att en viss mängd ansökningar om tillstånd att flyga i zonen kan ske. Till en början är det troligt att ansvaret att lämna utlåtande innebär att personresurser behövs i arbetet. I takt med att digitala hjälpmedel utvecklas kan funktionen vara delvis eller helt digital och automatiserad. På sikt kan det medföra en potentiell ekonomisk påverkan i form av systemutveckling och löpande förvaltning av dessa.

**Krav på ansvarstagande för den geografiska UAS-zonen**

Föreskriftsförslaget innebär att den sökande löpande under tiden zonen finns upprättad ska informera om förändringar som kan påverka den geografiska UAS-zonens utbredning eller villkoren för zonens användning. Det ställer krav på den sökande i form av en funktion eller person som inom organisationen tar det ansvaret. Det medför tidsåtgång och möjligen en ekonomisk påverkan om samma organisation har en betydande mängd geografiska UAS-zoner.

**Krav på att inkomma med nödvändig dokumentation för U-space-luftrum**

Kravet innebär att den sökande ska genomföra en luftrumsriskbedömning för det tilltänkta U-space-luftrummet och sammanställa resultatet i ett dokument som ska bifogas till ansökan. Vidare ska den sökande tydligt specificera hur luftrummet kommer att utformas och vilka operativa krav som den sökande bedömer ska gälla för UAS-verksamhet inom luftrummet.

Detta görs i en process där utformning och kriterier löpande kan diskuteras med Transportstyrelsen och samverkas med berörda intressenter. Processen bedöms vara omfattande och resurskrävande, något som naturligt resulterar i kostnader för den sökande.

### **Krav på förslag på U-space-koordinator för U-space-luftrum**

Föreskriftsförslaget bedöms påverka den sökande eftersom den sökande behöver föreslå en eller flera personer eller funktioner som ansvarar för koordinering och samverkan av det planerade U-space-luftrummet med de intressenter som berörs. Den sökande avgör själv omfattningen av arbetet som leder fram till förslagen, men ska beakta det vägledande materialet till förordningen om U-space. Detta medför resursåtgång och möjligen en ekonomisk påverkan.

### **Positiva effekter**

Föreskriftsförslaget har positiva konsekvenser: processen för att ansöka om både geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum blir mer överblickbar och förutsägbar för den sökande. Ansvarsfördelningen och skyldigheterna för den sökande förtydligas och enhetligheten mellan olika ärenden säkerställs.

### **Sammanfattning av kostnad- och resursaspekter**

Transportstyrelsen bedömer att de konsekvenser ovan som belyser kostnad- och resursaspekter av de föreskrifter som införs, inte resulterar i effekter som är av betydelse, jämfört med hur en ansökan om upprättande av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum ska göras med endast respektive EU-förordning som utgångspunkt. Formkrav på underlag vid ansökningar anses ge lätnader till administrativa kostnader, eftersom vi bedömer att det minskar behovet av kompletteringar till ansökningar och därmed också minskar handläggningskostnader för ärendet.

Vi bedömer också att den potentiella ekonomiska påverkan som krav på ansvarstagande av en upprättad geografisk UAS-zon medför är relativt liten och inte ger effekter av betydelse.

## **5.2 Enskilda**

Föreskriftsförslagets konsekvenser för medborgarna bedöms som mestadels positiv. Eftersom föreskriftsförslaget ger bättre och tydligare förutsättningar för att ansöka om geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum ger detta i sin tur bättre och tydligare förutsättningar för UAS-operatörer att använda och förhålla sig till framför allt geografiska UAS-zoner, men även U-space-luftrum.

I ett längre perspektiv ger föreskriftsförslaget en bättre ordnad och säker UAS-verksamhet, vilket kommer kunna resultera i positiva effekter i form av fler leveranser med UAS, bättre samhällsservice i form av medicinska transporter, säkerhetsstödande övervakning och snabbare insatser för blåsljusverksamheten.

### 5.3 Staten, regioner eller kommuner

För myndigheter, kommuner och regioner är konsekvenserna av de föreslagna föreskrifterna till stor del samma som för företag eftersom kraven är samma oavsett vem den sökande är.

För Transportstyrelsen är konsekvenserna positiva eftersom föreskriftsförslaget skapar tydlighet i vilken information och dokumentation ansökningar ska innehålla. Transportstyrelsens arbete med att granska och handlägga bedöms bli effektivare och potentiellt mer rättssäkert eftersom utrymmet för subjektiva tolkningar eller ad-hoc-lösningar minskar.

### 5.4 Miljö

Föreskriftsförslaget bedöms inte ge några nämnvärda negativa effekter på klimatet, exempelvis ökade utsläpp av koldioxidekvivalenter som förstärker växthuseffekten, varken på lokal, regional eller internationell nivå.

Konsekvenser för miljön, exempelvis buller, visuell störning eller ökade utsläpp på grund av upprättande av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum bedöms även de som ringa. Vägtrafikbuller kan med ökad UAS-verksamhet minska samtidigt som buller från den obemannade luftfarten kan öka när exempelvis varuleveranser sker i luftrummet. Eftersom luftrummet kan användas mer fritt och flexibelt än vägnätet, är det sannolikt att det sammanlagda bullret sprids ut över en större geografisk yta. Bullret från UAS filtreras sannolikt ut i stadsmiljöer i andra fall än i samband med start och landning.

Geografiska UAS-zoner som utesluter drift av UAS i exempelvis naturreservat eller parker får en positiv effekt på miljön i form av minskat buller och stärkta naturvärden.

### 5.5 Externa effekter

Föreskriftsförslaget **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Alternativet till reglering (alternativ 1), att informera och besluta om allmänna råd, bedöms inte ge samma resultat som en reglering genom föreskrift. De allmänna råden skulle bli alltför verkningslösa i flertalet delar. Det bedöms heller inte möjligt att påföra ett ansvar att lämna in nödvändigt ansökningsunderlag på den sökande parten genom endast allmänna råd.

Det skulle dessutom bli svårare för Transportstyrelsen att säkerställa att ansökningar om geografiska UAS-zoner och U-space-lufterum handläggs på samma sätt och med samma krav, oaktat vem den sökande är eller när i tid ansökan görs.

Konsekvenserna av Transportstyrelsens förslag till reglering (alternativ 2) är dels att ansökningsförfarandet blir ordnat, mer rättssäkert och enklare att överskåda för den sökande, dels att Transportstyrelsen kan påföra krav och ansvar på den sökande vilket bedöms vara positivt både för Transportstyrelsen själv, men också för branschen som sådan.

Med en reglering som innehåller tydliga krav på ansökningar kommer handläggningen av ärendena hos Transportstyrelsen bli effektivare och beslut kommer att kunna fattas snabbare.

Sammantaget bedöms en föreskrift överträffa alternativet att inte reglera. Transportstyrelsen ska inte reglera mer än nödvändigt. Av den anledningen förordar Transportstyrelsen en kombination av föreskrift och allmänna råd, det senare där behovet av föreskrifter inte bedömts föreligga.

#### **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

1 kap. 7 §, 12 kap. 4 § och 2 § förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.

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

De föreslagna föreskrifterna överensstämmer med det som följer av EU-rättslig reglering.

Den föreslagna regleringen gällande geografiska UAS-zoner och U-space-lufterum förtydligar ansvaret i vissa delar i förordning (EU) 2019/947 och förordning (EU) 2021/664 där Easa lämnat till den behöriga myndigheten att föreskriva om detaljer och förfaranden.

Föreskrifterna innehåller inga tekniska regler varför det inte behöver göras en anmälan till Kommerskollegium enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler. Föreskrifterna behöver inte heller anmälas enligt tjänstedirektivet eftersom de rör tjänster och verksamheter som inte omfattas av tjänstedirektivets tillämpningsområde, icke-ekonomiska tjänster av allmänt intresse och tjänster på transportområdet.

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

Möjlighet att ansöka om geografiska UAS-zoner finns redan i enlighet med förordning (EU) 2019/947 och det finns information om detta och ansökningsblankett på Transportstyrelsens webbsida. Föreskrifternas bör därför träda i kraft så fort som möjligt för att bidra till ansökningar av god kvalitet och ett effektivt användande av geografiska UAS-zoner.

Vad gäller U-space-lufterum så finns det möjlighet att ansöka om upprättande av ett U-space-lufterum, även om det saknas både ansökningsblankett och utförlig information på Transportstyrelsens webbsida. Av den anledningen finns det skäl till att föreskrifterna träder ikraft så snart som möjligt och att Transportstyrelsen till dess säkerställt att det finns en avsedd blankett samt utförlig information på vår webbplats.

Informationsinsatser som rör det planerade arbetet om föreskrifterna och ikraftträdande sker i enlighet med Transportstyrelsens rutiner.

Information till allmänheten om föreskrifterna kan ytterligare förstärkas genom utökad information på Transportstyrelsens webbsidor och i olika mötesforum under de kommande åren. Vi bedömer dock att det inte är nödvändigt att dessa insatser genomförs innan ett ikraftträdande. Det bör vara tillräckligt att informationsinsatser görs kontinuerligt från det att föreskriften är beslutad och fram till en punkt där Transportstyrelsen bedömer att medvetenheten om de nya reglerna har nått en god nivå i branschen.

## **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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

**10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Föreskriftsförslaget går i linje med att funktionsmålet. Tydlighet i ansvar och i hur den sökande ansöker om upprättande av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum bidrar till implementering av de nya luftrumsstrukturerna på ett snabbare och mer rättssäkert sätt, och kommer samhället till nytta. I och med detta kan användandet av UAS förenklas, vilket i sin tur kan leda till förbättrade förutsättningar för leveranser av tjänster, varor och gods.

**11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Föreskriftsförslaget går i linje med hänsynsmålet genom upprättande av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum. Det sker då på ett harmoniserat sätt, vilket bidrar till ett förutsägbart och säkrare användande av UAS i samhället.

Föreskrifterna minskar risker för fragmentering av utformning och av implementering av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum, vilket bidrar till ökad flygsäkerhet och miljöhänsyn.

## C. Sammanställning av konsekvenser

| Berörd aktör            | Effekter som inte kan beräknas                                                               |                                                                                                                  | Beräknade effekter (tkr) | Kommentar                                           |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------|
|                         | Fördelar                                                                                     | Nackdelar                                                                                                        | + / -                    |                                                     |
| <b>Företag</b>          | Tydligare förutsättningar för vad som ska ingå i en ansökan.<br><br>Tydligare ansvarsroller. | Något ökad administration och krav på dokumentation.<br><br>Behov av stöd och resurser för att hantera ansvaret. | -                        | Kostnaderna går inte att uppskatta och kvantifiera. |
| <b>Medborgare</b>       | Tydligare regler och förutsättningar för användandet av geografiska UAS-zoner.               | Inga identifierade.                                                                                              | -                        |                                                     |
| <b>Staten m.fl.</b>     | Tydligare förutsättningar för vad som ska ingå i en ansökan.<br><br>Tydligare ansvarsroller. | Något ökad administration och krav på dokumentation.<br><br>Behov av stöd och resurser för att hantera ansvaret. | -                        | Kostnaderna går inte att uppskatta och kvantifiera. |
| <b>Externa effekter</b> | -                                                                                            | -                                                                                                                | -                        |                                                     |
| <b>Totalt</b>           |                                                                                              |                                                                                                                  | -                        |                                                     |

## D. Förslagets proportionalitet

Den föreslagna regleringen syftar till att skapa bättre och enhetligare förutsättningar avseende geografiska UAS-zoner samt U-space-lufterum i fråga om ansvar, skyldigheter, ansökningsförfaranden, Transportstyrelsens handläggning samt UAS-operatörers användande. Transportstyrelsen har säkerställt att föreslagen reglering är proportionerlig genom att kvalitativt bedöma varje förslag sett till behovet av reglering för att uppnå målbilden.

Transportstyrelsen bedömer att föreskrifterna inte går utanför vad som kan anses proportionerligt och myndigheten har genomgående arbetat fram förslag som avser hålla nere arbetsbördan och de potentiella kostnaderna som uppstår av föreskrifterna.

Vår helhetsbedömning är att det inte införs särkrav som går utöver gällande EU-förordningar eller andra internationella regleringar vilket stödjer bedömningen att förslagen är proportionerliga i förhållande till den målbild myndigheten vill uppnå.

## **E. Uppföljning och utvärdering**

Eftersom geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum är förhållandevis nya i luftfartssystemet finns det både ett mervärde i och är en nödvändighet att utvärdera föreskrifterna inom området.

Vad gäller geografiska UAS-zoner är det rimligt att genomföra en uppföljning av föreskrifterna 2-3 år efter att dessa trätt i kraft. Utvärderingen bör ge svar på om regleringen faktiskt gett önskad effekt samt om Transportstyrelsen nått den målbild som avsågs med regleringen. Särskilt fokus bör läggas på att klargöra om ansvarsfördelningen och hanteringen av utlåtnad kopplat till ansökan om tillstånd att flyga i en geografisk UAS-zon fungerat som tänkt.

Utkomsten av uppföljningen kan initiera en uppdatering av föreskrifterna om önskad effekt inte uppnåtts eller om regleringen till följd av till exempel ändrade förutsättningar i samhället, andra regleringar eller andra ekonomiska förutsättningar har.

Beträffande U-space-luftrum bör en uppföljning ske efter något längre tid, en rimlig målsättning kan vara inom 5 år efter föreskrifternas ikraftträdande. Anledningen till detta är att konceptet fortsatt är i en tidig fas och att det sannolikt inte kommer hinna utvecklas nämnvärt inom 5 år. Även för U-space-luftrum bör utvärderingen ge svar på om regleringen gett önskad effekt och om Transportstyrelsen nått den målbild som avsågs med regleringen.

Utöver uppföljningarna kan ändringar till föreskrifterna initieras av andra orsaker. I samband med en sådan ändring bör då gällande reglering utvärderas för att kunna omhänderta även andra potentiellt nödvändiga förändringar än den som initierade ändringen.

Transportstyrelsen ska också sörja för en god omvärldsbevakning och följa den regelutveckling som sker inom Easa. Förändringar inom EU-regelverken kan få till följd att Transportstyrelsen behöver utvärdera reglerna tidigare än bedömt för att säkra aktualitet, effekt och korrekthet.

## **F. Samråd**

Enligt 1 kap. 7 § luftfartsförordningen ska föreskrifter som Transportstyrelsen tar fram i fråga om obemannad luftfart, och som berör militär verksamhet, meddelas efter samråd med Försvarsmakten. Formellt samråd

med Försvarsmakten sker efter externremissen. Transportstyrelsen ska även enligt överenskommelse med Försvarsmakten höra Försvarsmakten.

---

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

Åsa Standar, gruppledare (till och med 31 juli 2025)

[asa.standar@transportstyrelsen.se](mailto:asa.standar@transportstyrelsen.se)

010-495 61 13

Ola Andersson, gruppledare (från och med 1 augusti 2025)

[ola.andersson@transportstyrelsen.se](mailto:ola.andersson@transportstyrelsen.se)

010-495 54 36

Christoffer Massinger, sakkunnig

[christoffer.massinger@transportstyrelsen.se](mailto:christoffer.massinger@transportstyrelsen.se)

010-495 46 41

Jörgen Andersson, sektionschef

[jorgen.andersson@transportstyrelsen.se](mailto:jorgen.andersson@transportstyrelsen.se)

010-495 36 97

Johan Nilsson, jurist

[Johan.nilsson@transportstyrelsen.se](mailto:Johan.nilsson@transportstyrelsen.se)

010-495 33 23

Eric Elander Duque, jurist

[eric.elanderduque@transportstyrelsen.se](mailto:eric.elanderduque@transportstyrelsen.se)

010-495 32 34