

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2025-02-11

Ref LI2024/01634

## Svenska Flygsporfförbundets svar på remiss LI2024/01634 – ”En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige”

Svenska Flygsporfförbundet är ett specialidrottsförbund inom Riksidrottsförbundet och arbetar för att skapa bra förutsättningar för flygsporften i Sverige. Verksamheten omfattar tävlingsgrenar inom ballong, fallskärm, hängflyg, konstflyg, modellflyg, motorflyg, segelflyg och skärmflyg. Förbundet har drygt 300 medlemsföreningar med totalt 16 000 medlemmar.

Svenska Flygsporfförbundet anser:

- att det snarast bör tillsättas en nationell samordnare för svenskt luftrum för att skapa bättre förutsättningar för all luftburen verksamhet att utvecklas i Sverige.
- att lagen om spridningstillstånd skyndsamt ses över så att flygsporftare kan dela med sig av sin sport på sociala medier utan att bli brottslingar.
- att avgiftsmodellen bör spegla att flygsporft är en fritidssysselsättning och inte en näring.
- att staten ur ett strategiskt perspektiv bör bära de grundläggande kostnaderna för den obemannade luftfarten.
- att kravställningen på de nya teknikerna för synlighet måste stå i proportion till nyttan.
- att ett mer pragmatiskt förhållningssätt hos bland annat Transportstyrelsen skulle undanröja en hel del av de kulturellerade problemen kring arbetet med förändringar.
- att remiss- och förändringsprocesser måste inkludera flygsporftens utövare på riktigt.
- att de medicinska kraven på drönarpiloter och piloter inom allmänflyget likställs och att det för dessa grupper räcker med en förenklad självdeklaration avseende aktuell hälsostatus.
- att modellflyget måste särskiljas från resten av drönarkollektivet eftersom det är en fritidssysselsättning alltså något utövarna gör på sin fritid som rekreation – avgifter och andra krav måste stå i proportion till detta

### Svenska Flygsporfförbundets syn på förändringsarbete

Svenska Flygsporfförbundet är generellt positivt till utvecklingen kring drönare och obemannad luftfart och arbetet med att ta fram moderna och ändamålsenliga regelverk som fungerar för både bemannad och obemannad luftfart. Att många bereds möjlighet att svara på remissen är mycket positivt, men sett till tidigare erfarenheter kring förändringar inom luftfarten så önskar förbundet påtala en del möjligheter till förbättringar.

Förbundet har under flera år observerat trenden och kulturen där den kommersiella flygbranschens samt Försvarsmaktens intressen i princip alltid får företräde rörande frågor om luftfart. Förbundet har gång efter annan noterat att remissrundor kring förändringar initieras men att avgivna synpunkter inte tas i beaktan vilket skapar stor frustration hos förbundets medlemmar.

Vi är införstådda med att alla önskemål inte kan tillgodoses, men då de för flygsporsten vanligast förekommande remisserna – bortsett från remisser om avgiftsförändringar – ofta handlar om luftrumsförändringar som påverkar flygsporstföreningarnas verksamheter anser vi att Flygsporstförbundets synpunkter och erfarenheter måste tas i större beaktan än vad som tidigare skett. Det lagstadgade remissförfarandet kring luftrum kan uppfattas som en möjlighet att påverka men vår erfarenhet säger att remissarbetet i princip infaller när arbetet är färdigt och den reella möjligheten till påverkan är passerad. Det pedagogiska problemet med detta förfarande är stort och spiller till viss del över på andra viktiga frågor kring luftfarten.

Här kan förbundet se tillämpandet av de svenska reglerna kring luftrumsklasserna som ett exempel där en mer pragmatisk syn, hos bland annat Transportstyrelsen, skulle undanröja en hel del av de kulturrelaterade problemen.

Flygsporstförbundet menar att remiss- och förändringsprocesser måste inkludera flygsporstens utövare på riktigt, inte minst för att skapa acceptans och en vilja till efterlevnad av reglerna, men även för att flygsporsten ska överleva på sikt.

## Synlighet

Förbundet ser med glädje att remissen tar upp flera alternativ för att skapa synlighet i luften än enbart den traditionella tekniken med transponder (ADS-B). Den i flygsporsten sedan länge etablerade tekniken med ADS-L (FLARM) är ett kostnadseffektivt sätt att skapa synlighet i luften och har därmed väsentligt bidragit till att höja säkerheten inom bland annat segelflyget.

Dock kan förbundet inte nog understryka vikten av att kravställningen på de nya teknikerna för synlighet **måste** stå i proportion till nyttan av att utrustningen får acceptans och används, så att inte administrativa krav och kostnader för utrustningen innebär ytterligare pålagor för flygsporstens utövare; det måste vara lätt att kunna göra rätt. Speciellt viktigt är detta för flygsporstens viktmässigt lättare grenar, som till exempel skärmflyg och motsvarande där utrustning med låg vikt är av högsta betydelse. Prisdärd teknik som bygger på standardiserade mobilkommunikationsnätverk är för denna grupp sannolikt mycket intressant.

Förbundet upplever att remissen inte tar höjd för diskussionen om synlighet utanför kontrollerad luft och/eller U-space. Förbundets uppfattning är att det finns företrädare för drönarbranschen som gärna ser att synlighetskravet införs överallt, vilket är en ståndpunkt förbundet inte kan acceptera då det inte finns något skäl till en sådan överreglering och åtgärden inte kan anses motsvara nyttan.

Utifrån de kommersiella analyserna av marknaden för drönarbaserade tjänster, så kommer marknaden utanför svenska storstadsområden (huvudsakligen Stockholm, Göteborg, Malmö/Köpenhamn) vara liten. Att då förordna synlighet överallt utifrån något slags resonemang att man kanske vill bedriva drönarverksamhet på landsbygden är kostnadsdrivande och ställer krav på kostsam infrastruktur utan något egentligt syfte.

Dagens modell där man som pilot i okontrollerad luft (luftrumsklass G) själv ansvarar för att inte krocka med andra luftfartyg, är naturligtvis rimlig att tillämpa även på drönarpiloter. Konceptet är sedan länge välfungerande och det rimliga är att drönarbranschen anpassar sig till dagens förutsättningar. Drönarkorridorer är ett alternativ för de fall man vill flyga drönare längre sträckor på landsbygden.

Förbundet vill även framhålla att det är mycket viktigt att flygsporstens företrädare bereds möjlighet att vara med i diskussioner om upprättande av U-space-luftrum, D- respektive R-områden samt andra lösningar, eftersom flygsporsten till skillnad mot kommersiella operatörer, länsstyrelser, kommuner och andra, har god kännedom om var flygsporsten utövas och vilka konsekvenser förändringar i luftrummet får för sportens utövare. Att förbundet bjuds in tidigt i processen är en förutsättning för att resultatet ska bli så bra som möjligt för samtliga inblandade.

## Luftrum och infrastruktur

Förbundets starka uppfattning är att inte mer luftrum än nödvändigt ska vara kontrollerat. Dagens regelverk som bygger på luftrumsklasserna C- och G-luft skapar långt mycket större områden av kontrollerad luft än nödvändigt, sett till trafikmängder och jämfört med andra europeiska länder.

Utifrån regeringens vilja att skapa bra förutsättningar för drönarbranschen att utvecklas (denna remiss), är det rimligt att anta att dagens luftrumsregelverk med största sannolikhet kommer ställa betydligt högre krav än nödvändigt på drönarbranschen, eftersom drönarflygning i kontrollerad luft per definition innebär en administrativ pålaga jämfört med flygning i okontrollerad luft.

Ju mindre kontrollerad luft desto lättare blir det för de kommersiella aktörerna att upprätta U-space-luftrum i tätortsnära läge, utan att det blir konflikt med den kontrollerade bemannade luftfarten. Det räcker med att titta på hur frånvaron av radarbilder under 2024 skapade långt mycket större problem än nödvändigt, bara på grund av regelverket är relaterat till luftrumsklass C.

Luftfartsverkets förslag till översyn av det undre luftrummet (Transportstyrelsens remiss **LI2024/00040**) kommer på sikt innebära att områdena med kontrollerad luft blir mindre eller försvinner helt, till gagn för drönarbranschen.

Förbundet förordar snarast möjliga implementation av förslaget.

## Finansieringsmodeller

Förbundet noterar att remissen är tydlig med att intäkter från den bemannade luftfarten inte ska användas för att täcka kostnaderna för den obemannade luftfarten. Dock vill förbundet trycka på att modellflygarna inte kan eller ska förväntas vara med och finansiera på samma villkor som den kommersiella drönarbranschen förväntas göra, eftersom det i grund och botten är två fundamentalt olika verksamheter där modellflyget är en rekreativ aktivitet som utövas inom noggrant avgränsade områden och av jämförelsevis få aktörer.

Det är förbundets åsikt att det enda rimliga är att de eventuella administrativa pålagor som faller på modellflygarna täcks via subventioner.

Här vill förbundet även trycka på att man generellt inom svensk flygspor upplever att avgiftstrycket är högt och att med nuvarande modell som Transportstyrelsen tillämpar riskerar sporten att bli en syssla för endast få och väl bemedlade. Förbundet är väl medvetet om styrningen som gäller för Transportstyrelsens avgiftssättning, men driver man kravet på självfinansiering in absurdum är det förbundets uppfattning att svensk flygspor riskerar att själv dö inom en 20-årsperiod. Förbundet anser att frågan om huruvida det är rimligt att utövarna av en sport avgiftsbeläggs enligt samma principer som kommersiella aktörer behöver belysas och utredas.

Förbundet har i övrigt inga speciella synpunkter på EY Swedens utredning kring finansieringsmodeller och att den kommersiella drönarbranschen till stor del bär sina egna kostnader är logiskt, även om det är rimligt att staten ur ett strategiskt samordningsperspektiv ser till att finansiera de grundläggande funktionerna, vilket även EY Sweden påpekar.

## Samordningsfunktion

Gällande den i remissen föreslagna samordningsfunktionen för drönarrelaterade frågor så föreslår förbundet att man från myndighetens sida även snarast ser till att det inrättas en nationell samordningsfunktion för det svenska luftrummet, vars behov påtalats i ett flertal utredningar de senaste åren (bland annat i Trafikverkets rapport **Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037**, avsnitt *Det behövs ett utpekat ansvar och en långsiktig planering av luftrummet*, TRV 2023/70321).

Med en samordningsfunktion för luftrummet är det högst rimligt att anta att arbetet med att inrätta bland annat U-space-luftrum förenklas och att administrativa utmaningar identifieras i tid.

## Spridningstillstånd

Gällande lagstiftningen för spridningstillstånd så behöver den ses över och anpassas till dagens förutsättningar. Särskilt som det redan finns lagstiftning gällande förbud mot avbildning av skyddsobjekt och att det i en dom nyligen (december 2024) fastslagits att lagstiftningen inte är tillämplig på bilder som sprids i ett grundlagsskyddat medium och att ett ingripande förhindras av censurförbudet i 1 kap. 11 § YGL.

I remissens förslag 8 nämns den civila drönanvändningen men förbundet anser att det även gäller flygsporten i stort, speciellt som man från lagstiftarens sida inte gör någon skillnad på vem som tagit bilden, bara att den tagits från ett luftfartyg.

Dagens situation där rekreativ flygande utövare av sporten inte bereds möjlighet att dela med sig av bilder man tagit under aktivitetens utövande, med mindre än att bilderna godkänts av statliga Lantmäteriet, är orimlig och tar i anspråk dyrbara resurser hos Lantmäteriet, resurser som hade kunnat användas bättre. Att snabbt och enkelt kunna sprida bilder relaterade till flygsporten på bland annat sociala medier, är en mycket viktig del i marknadsföringen av sporten och möjligheterna att rekrytera nya utövare. Men även viktig indirekt när det gäller att inspirera ungdomar att utbilda sig till något yrke relaterat till flygbranschen.

## Övriga synpunkter

Förbundet anser att det är rimligt att det ställs medicinska krav på piloter som framför drönare, på samma sätt som man ställer hälsokrav på piloter inom den bemannade luftfarten. Här ser förbundet att de medicinska kraven på drönapiloter och piloter inom allmänflyget likställs och att det för dessa grupper **räcker** med en förenklad självdeklaration avseende aktuell hälsostatus.

Dock vill förbundet understryka att modellflygare måste undantas från alla medicinska krav, eftersom det är en aktivitet man utövar inom ett begränsat område under kontrollerade former och som kan jämföras med radiostyrda mark- och vattenburna farkoster, där utövarna inte omfattas av några hälsokrav.

Förbundet ser positivt på det som föreslås under **4.1 Dagens ansvarsfördelning** att fler myndigheter förväntas vara delaktiga i det framtida arbetet med obemannad luftfart, men vill också påpeka problemet och svårigheterna med att upprätthålla kompetensen inom ett område man normalt sett inte verkar inom. Är till exempel kommunerna mest lämpade att fatta beslut om anläggandet av vertikalflygplatser?

Gällande **9.11 Kommuners möjlighet att påverka upprättande av U-space-luftrum och Förslag 19: Sveriges regioner bör av regeringen tilldelas mandat att hålla samman lokala och regionala samråd vid upprättande av U-space-luftrum** ser förbundet vissa utmaningar gällande förmågan hos regioner, länsstyrelser och kommuner att upprätthålla relevant kompetens, detta särskilt i ljuset av att man idag inte ens på statlig nivå har tillsatt en centralt placerad kompetens gällande luftrumsfrågorna, det vill säga den efterfrågade samordningsfunktionen för luftrum.

I kombination med att många instanser också ofta saknar kunskap om var det bedrivs flygsport, gör det att frågan blir ännu viktigare och att man i slutändan måste ifrågasätta om det är rimligt att Transportstyrelsen lägger tid på att samråda med intressenter som sannolikt saknar kompetensen?

Länsstyrelserna nämns i remissen som den instans som utfärdar tillstånd för start respektive landning i nationalparker. Förbundet ställer sig frågande till de inskränkningar som föreligger gällande möjligheterna att utöva flygsport i nationalparker där det inte finns några belägg för någon påverkan på natur och djurliv.

Att länsstyrelserna ska reglera tillstånd för start och landning i nationalparkerna till exempel för den mycket lilla grupp som utövar skärmflyg, uppfattar förbundet som onödigt byråkratiskt och ett exempel där förbundets kompetens skulle kunna bidra till en mindre kostsam och arbetsbelastande hantering.

## Avslutning

Förbundet tackar för att man med flera intressenter i och med denna remiss tidigt beretts möjligheten att yttra sig i frågan om den obemannade luftfarten framtida styr, utvecklings- och regleringsbehov, eftersom det är något som berör oss alla.

Med vänlig hälsning  
Svenska Flygsportförbundet

Tina Acketoft  
Ordförande

Kjell Folkesson  
Generalsekreterare