

**Datum**  
2024-10-21

**Diarienummer**  
Utr 2024/43

**Ert diarienummer**  
LI2024/01427

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se

## Effektiva sanktioner inom luftfarten

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över förslag till ändringar i luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770). Ändringarna innebär följande:

- Straffbestämmelser i befintliga EU-regleringar gällande luftfart införs i svensk reglering. Bestämmelser om vite samlas i luftfartslagen.
- Bestämmelser i svensk reglering utvidgas till att även omfatta obemannad luftfart.
- Förtydligande av vilka som kan dömas till flygfylleri.
- Transportstyrelsen ges möjlighet att besluta om att erkända utländska flygcertifikat inte ska gälla vid luftfart i Sverige.
- Regeringen ges möjlighet att delegera till en myndighet att meddela föreskrifter om vem som ska ha en skyldighet att rapportera händelser.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

### Övergripande kommentarer

I stor utsträckning utgör förslagen i promemorian anpassningar av regleringar med syftet att befintliga straffbestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen verkligen omfattar alla överträdelse inklusive överträdelse angivna i EU-förordningar. Några helt nya tillägg gällande exempelvis utländska flygcertifikat förändrar inte helhetsintrycket att det är små förändringar. Trafikanalys delar därför utredningens slutsats att konsekvenserna sannolikt är små. Utredningen saknar dock uppgifter om hur vanligt förekommande olika typer av överträdelse är, varför det är svårt att mer exakt bedöma effekten av förslaget.

Uttryckt i termer av transportpolitiska mål kan förslagen bidra positivt till hänsyns målet genom att trafiksäkerheten förbättras något genom exempelvis tydligare regler gällande flygfylleri och möjlighet att bestämma att utländska flygcertifikat inte ska gälla i Sverige. Samtidigt ska det framhållas att det kommersiella flyget i Sverige redan är mycket säkert. I en framtid med fler obemannade farkoster som alstrar störande ljud kan införandet av

ett tydligare regelverk med UAS-zoner och restriktionsområden bidra till en förbättrad miljö.

Promemorian saknar ett tydligt uttalat syfte, vilket försvårar läsningen och gör det svårare att lämna relevanta synpunkter. Utredningens rubrik ger visserligen vid handen att det handlar om att åstadkomma effektiva sanktioner inom luftfarten, varför vi utgår ifrån att promemorian handlar om att sanktionerna ska vara effektiva i bemärkelsen att det ska vara tydligt vilka handlingar som ska vara straffbara, vem som ska bestraffas och att det ska vara enkelt att beivra eventuella överträdelser. Men handlar det också om att förenkla för luftfartsbranschen genom att skapa "ordning och reda" i ett lapptäcke av nationella och internationella regleringar? Eller är syftet att åstadkomma effektiv reglering utifrån politiska målsättningar som exempelvis transportpolitiska mål eller miljömål? En ytterligare aspekt, som tycks vara relevant i promemorian, är att reglering behöver ändras för att även omfatta nya företeelser som exempelvis obemannade luftfarkoster.

### **Trafikanalys synpunkter på förslagen**

Trafikanalys ser positivt på de föreslagna förändringarna. Det blir tydligare för användarna när bestämmelser mot vite samlas i luftfartslagen och inte återfinns utspridda i olika regleringar.

Trafikanalys bedömer även att det är positivt för trafiksäkerheten att Transportstyrelsen ges möjlighet att besluta om att erkända utländska flygcertifikat inte ska gälla vid luftfart i Sverige. Detta är ett sätt att komma runt problematiken kring att utländska flygcertifikat enbart kan återkallas av den utfärdande utländska myndigheten. I dagsläget medför det att en person med ett erkänt utländskt certifikat egentligen inte löper några risker, i förhållande till sitt certifikatsinnehav och användningen av detta, om denne i Sverige flyger på ett trafikfarligt sätt.

Trafikanalys är också positiv till att regleringen på luftfartsområdet börjar anpassas till obemannad luftfart. Fokus i förslaget är *sanktioner* för exempelvis fylleri och felaktig användning av UAS-zoner. För att få acceptans för obemannat flyg bedömer dock Trafikanalys att processen för hur dessa områden definieras skulle kunna vara minst lika viktig som tydligare regler och sanktioner. Exempelvis att företrädare för medborgare lokalt har deltagit i processen. Denna fråga ligger kanske utanför utredningens uppdrag, vilket dock varit svårt att avgöra eftersom utredningen saknar ett tydligt uttalat syfte.

Trafikanalys noterar att det anges i promemorian att Transportstyrelsen är "ansvarig myndighet för luftfarten i Sverige". Transportstyrelsen har enligt instruktion flera olika ansvarsområden som rör luftfarten, men inte ett uttalat ansvar för luftfarten i sin helhet. Det finns också andra myndigheter som ansvarar för frågor om luftfart, exempelvis ansvarar Trafikverket för långsiktig infrastrukturplanering för alla trafikslag och avtal om transportpolitiskt motiverad interregional flygtrafik, och Sjöfartsverket ansvarar för flygräddning.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Backa Fredrik Brandt. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör