



REGERINGSKANSLIET

Rådspromemoria

2014-09-26

Näringsdepartementet*Transport**Tomas Brolin**+46(0)8 405 15 94**+46(0)72 231 19 20**Fax +46(0)8 405 22 98***Rådets möte (TTE) den 8 oktober 2014**

Dagordningspunkt 5.

- 5. Kommissionens meddelande: En ny era för luftfart som öppnar luftfartsmarknaden för användning av fjärrstyrda luftfartyg på ett säkert och hållbart sätt (RPAS) - Orienteringsdebatt**

Dokument: 12856/14

Tidigare dokument: 8777/14 AVIATION 102 TRANS 214 RECH 157
DATAPROTECT 57,

Inte tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden

Bakgrund

Kommissionen presenterade meddelandet om fjärrstyrda luftfartyg eller drönare för civilt bruk i april i år. Meddelandet behandlar möjligheterna med användning av fjärrstyrda luftfartyg och pekar på regelutveckling pågår på olika håll inom unionen i takt med att tekniken utvecklas inom industrier i olika medlemsstater. I syfte att inte splittra en europeisk marknad och inte försvåra för europeisk industri i konkurrens med omvärlden menar kommissionen att viss harmonisering i regelutvecklingen bör eftersträvas. Ett lagförslag är att vänta under våren 2015.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Ännu inte klarlagt. Kommande lagförslag ska beslutas genom medbestämmande mellan Europaparlamentet och rådet.

Svensk ståndpunkt

Sverige är positiv till att harmoniserade regler tas fram för fjärrstyrda luftfartyg. Det finns svensk industri som har väl utvecklade produkter som med en mer enhetlig regelstruktur sannolikt skulle kunna få bättre avsättning för sina produkter. Samtidigt finns det integritetsaspekter som är angelägna att adressera. Det gäller exempelvis de möjligheter till utbildning som ges med de aktuella farkosterna. Sveriges inställning är att gällande generella integritetsregler ska tillämpas. Särreglering bör undvikas om det inte skulle finnas uppenbarliga fördelar med att ta fram sådan.

Förslag till svar på de av ordförandeskapet ställda frågorna är som följer;

1. *The overall objective of European research and development effort and regulatory initiatives is to accommodate the new technologies of RPAS, and allow for the development of this sector without compromising safety. Ultimately, RPAS could fly as 'normal' air traffic, and be integrated among 'normally piloted' aircraft, in a non-segregated airspace open to general air traffic.*

– *Do you agree with these overall objectives?*

Sverige är överens om dessa övergripande mål, och anser att utveckling mot fjärrstyrda luftfartyg har kommit för att stanna och därför måste vissa reglerande åtgärder vidtas. För att uppnå en säker integrering men också med utrymme för affärsmöjligheter måste behovet av nya regler i största möjliga mån samordnas med det regelverk som redan finns för andra luftfartyg. Detta gäller såväl regelverken inom miljö, luftfartsäkerhet och sekretesskydd.

2. *Whilst RPAS activities are a global market, in specific segments they may retain a local character. A strong European market is the best instrument to make European companies cope with global competitors, hence the need for harmonizing European rules. A good balance of rules should be found in order to avoid hampering local developments and heavy regulatory burden.*

- *How could a solid partnership between EASA and the national authorities best be organised and how could the regulatory burden for both administrations and industry be kept as light as possible?*

Det är viktigt att få till ett gemensamt regelverk så snart som möjligt. Det finns redan flera medlemsstater som är på gång att ta fram nationella regelverk för att stödja den tekniska utvecklingen. Vid framtagande av ett gemensamt regelverk bör hänsyn tas till arbete som redan gjorts i medlemsstaterna. Skälen är att effektivt använda redan utfört arbete och att också undvika merarbete, främst i de medlemsstater som ligger i framkant.

Det har också ifrågasatts att behålla dagens uppdelning mellan luftfartyg med en vikt över respektive under 150kg. Ett nytt regelverk bör omfatta alla RPAS med en differentiering i olika viktklasser om det bedöms lämpligt.

3. *RPAS operations should not affect the fundamental freedoms of European citizens, who might feel concerned about privacy or security.*

- *While the main focus of the future regulatory framework might be on safety, should specific rules on data protection or security be developed? Alternatively, should safety legislation merely facilitate the implementation of the existing framework on data and privacy protection or security?*

Vi har sett en ökad användning av RPAS både så väl kommersiellt som för privat bruk. Det har visat sig att det är angeläget att noga väga in aspekterna om personlig integritet och säkerhet. Sveriges grundinställning är att de generella integritetsregler som gäller också ska gälla här. Särskilda regler bör därför inte eftersträvas om det inte är uppenbart nödvändigt.

Miljöfrågorna nämns inte bland frågorna. Här handlar det snarast främst om buller då RPAS kan flyga på helt andra ställen än traditionella flygplan eller helikoptrar. Därför kan de bli störande för många fler personer. Sveriges uppfattning är att buller från RPAS bör hanteras på ett likande sätt som för andra luftfartyg.

Ett annat problem som kan uppstå trängsel på frekvensbandet. RPAS kan störa andra frekvenser både avsiktligt och oavsiktligt. Denna fråga ska dock behandlas på ITU-konferensen 2015.

Europaparlamentets inställning

Är inte känd då Europaparlamentet inte behandlat kommissionens meddelande.

Förslaget

Kommissionen har presenterat ett meddelande varför inget egentligt lagförslag finns. Under TTE-rådet ska en orienteringsdebatt utifrån meddelandet och tre frågor som ORDF har presenterat.

Den europeiska strategi som presenteras i meddelandet syftar till att upprätta ett gemensamt system (regler) för fjärrstyrda luftfartyg i syfte att kunna dra ekonomiska fördelarna utifrån denna innovativa teknik och på att hantera eventuell oro hos medborgarnas genom offentlig debatt och skyddande åtgärder om det behövs. Villkor bör också säkerställas för att skapa en stark och konkurrenskraftig tillverknings- och tjänsteindustrin som kunna konkurrera på den globala marknaden.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

Transportstyrelsen har föreskrifter för fjärrstyrda luftfartyg, och generella sekretessregler finns. Föreskrifterna bedöms värda att ändra om det behövs medan det inte går att bedöma vilka effekter ett kommande lagförslag skulle få på de sistnämnda reglerna om sekretess.

Ekonomiska konsekvenser

Någon statsfinansiell effekt bedöms inte föreligga. Det finns dock svensk industri som ligger långt fram inom detta teknikområde och det är därför stor sannolikhet att en mer enhetlig europeisk regelgivning kan ha näringspolitiska fördelar.