Datum
2026-10-19

Dnr/Beteckning
TSG 2026-6732

Ert datum
2026-07-06

Er beteckning
Ju2026/01714

Justitiedepartementet
Enheten för immaterialrätt och transporträtt

Utkast till lagrådsremiss "En ny lag om rymdverksamhet"

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget och har följande synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen (TS) välkomnar en modernisering av rymdverksamhetsregleringen. Förslaget innebär en väsentlig förbättring jämfört med den tidigare utredningen (SOU 2021:91), särskilt gällande gränsdragningen mellan luftfart och rymdverksamhet.

TS berörs på flera nivåer och är involverad som samverkansmyndighet.

TS lämnar följande synpunkter med fokus på flygsäkerhet, luftrumsanvändning, cybersäkerhet och praktisk tillämpning.

1. Gränsdragningen mellan luftfart och rymdverksamhet

En central fråga i denna remiss är gränsen mellan luftfart och rymdverksamhet, särskilt för hybridfarkoster och suborbitala operationer. TS instämmer i lagstiftarens bedömning att en absolut höjdgräns är olämplig. Dock kvarstår betydande osäkerhet.

1.1. Problem med nuvarande definition (1 kap. 5 § 1.e)

Definitionen av rymdverksamhet som "verksamhet i luftrummet som, med hänsyn till höjd och teknik, kan jämställas med verksamhet i rymden" är nödvändig men otydlig. Lagstiftningen anger att "vad som i övrigt kan jämställas med rymdverksamhet får utvecklas genom rättspraxis". Detta innebär en långsam, osäker utveckling av regelverket. För verksamhetsutövare, särskilt inom forskning och innovation, är detta problematiskt. Aktörer som utvecklar hybrid- eller suborbitala farkoster behöver kunna få vägledning på ett tidigt stadium om vilket regelverk som

TS1007, v16.00, 2026-04-01

Transportstyrelsen
Generaldirektör
601 73 Norrköping
Besöksadress
Olai Kyrkogata 35, Norrköping

Telefon 0771-503 503
Telefax 011-185 256

transportstyrelsen.se
kontakt@transportstyrelsen.se

är tillämpligt och hur ansvarsfördelningen ser ut när olika delar av samma verksamhet omfattas av olika regelverk.

1.2. TS:s rekommendation

- Lagstiftningen säkerställer att Rymdstyrelsen, efter samverkan med TS, kan ge tydlig och snabb vägledning om gränsdragning för nya farkostkoncept innan tillståndsansökan läggs fram.
- Förordningen eller tillhörande vägledningsdokument innehåller omfattande exempel på vilken typ av verksamhet som omfattas av definitionen (sondraketer, suborbitala flygningar, luftfartyg med framåtrörelse etc.).
- Lagrådsremissens författningskommentarer utvecklas med konkreta scenarier för hybridverksamheter och deras regelverksöverlappning.

2. Obligatorisk samverkan gällande flygsäkerhet och luftfartspåverkan

TS identifierar ett kritiskt problem i samverkansbestämmelserna som måste åtgärdas före lagstiftningen träder i kraft.

2.1. Problemet: "Om det behövs" är för vagt

I 2 kap. 7 § och 5 kap. 3 § sägs att tillståndsmyndigheten respektive tillsynsmyndigheten ska samverka "om det behövs" med andra myndigheter i frågor om flygsäkerhet. Denna formulering innebär att det blir Rymdstyrelsen som bedömer om sådan samverkan är nödvändig. Denna modell är problematisk av två skäl:

- Rymdstyrelsen saknar luftfartsteknisk expertis för att bedöma när luftfartsbehov aktualiseras. Risken finns att viktig luftfartsinformation eller -synpunkter inte inhämtas.
- TS har ansvar för civil luftfartssäkerhet och flygtrafiktjänster. En passiv roll där TS inväntar att Rymdstyrelsen bestämmer behov av samverkan motsvarar inte TS:s lagstadgade ansvar.

2.2. Omfattning av obligatorisk samverkan

TS rekommenderar att samverkansbestämmelserna tydliggör att TS alltid ska involveras när rymdverksamhet kan påverka:

- Flygsäkerhet, inklusive riskbedömning för civil och militär luftfart, nedfallande delar från rymdföremål, påverkan på luftfartygsystem.

- Luftrumsanvändning, inkluderande luftrumskonstruktioner, restriktions- och farliga områden, luftrumsplanering enligt funktionell luftrumsorganisation.
- Flygtrafiktjänster, inkluderande bland annat flygtrafikledning och flödesplanering och påverkan på civil eller militär trafik.

2.3. Omformulering av föreslaget

TS föreslår att 2 kap. 7 § omformuleras enligt följande:
”Tillståndsmyndigheten ska i ärenden om tillstånd att bedriva rymdverksamhet samverka med de myndigheter som regeringen bestämmer i frågor som rör säkerhet för liv, hälsa och egendom samt flygsäkerhet, luftrumsanvändning, flygtrafiktjänster och verksamhetsutövarens försäkringsskyldighet. "Motsvarande ändringar bör göras i 5 kap. 3 § (tillsyn) och ev. 4 § (internationell samverkan)

2.4. Samverkan i ljuset av begränsad överklaganderätt

Lagförslaget anger att samverkansmyndigheter inte ska ha särskild överklaganderätt för tillstånds- och tillsynsbeslut. Denna lösning är godtagbar förutsatt att samverkan är säkerställd från början. Problemet är att om Rymdstyrelsen bedömer att ingen samverkan behövs, och därmed inte konsulterar TS, kommer TS:s synpunkter aldrig till Rymdstyrelsens kännedom. Enligt utredningen beror överklaganderättens begränsning bl.a. på att Rymdstyrelsen har skyldighet att beakta inkomna yttranden från samverkansmyndigheter. Om samverkan aldrig initieras finns dock inget yttrande att beakta. Av denna anledning är TS:s förslag om obligatorisk samverkan av särskilt stor vikt, det säkerställer att TS:s luftfartsperspektiv faktiskt kommer till uttryck i tillstånds- och tillsynsprocessen.

3. Transportstyrelsens roll i flygsäkerhetsbedömning

Lagförslaget anger att flygsäkerhetsbedömning ska göras vid orbitala uppskjutningar, i samverkan med andra myndigheter. TS behöver en obligatorisk roll i denna bedömning - inte bara fakultativ samverkan utan ett tvingande samrådskrav.

3.1. Transportstyrelsens expertis är oersättlig

TS ansvarar för:

- Tillsyn över civil luftfartssäkerhet enligt luftfartslagen
- Strategisk luftrumsplanering
- Internationell representation gällande luftfart (ICAO, EASA)

En rymdverksamhet kan direkt påverka denna expertis. Exempelvis kan en uppskjutning från norra Sverige förändra luftrumskonstruktioner och tvinga omledning av civil och militär luftfart, nedfallande delar från rymdföremål kan skada luftfartyg och störningar i GPS-signaler kan påverka navigationssystem.

3.2. TS:s rekommendation

- Att det i förslaget till förordning tydligt föreskrivs att TS ska ge ett obligatoriskt yttrande i flygsäkerhetsbedömningen för orbitala uppskjutningar, inte bara vara en av flera samverkande myndigheter.
- Att det i förslaget till förordning specificeras vilka luftfartsfrågor som TS:s yttrande ska täcka (airspace usage, ATS-påverkan, traffic flow effects, etc.).
- Att det i tillståndsansökan (2 kap. 13 §) ska krävas att verksamhetsutövaren presenterar en egen analys av påverkan på luftfarten - inte bara "riskanalys för liv, hälsa och egendom".

4. Cybersäkerhet och tillverkarkompetens

TS noterar att den nya rymdlagen kan få indirekta effekter på cybersäkerhetstillsynen.

4.1. Ökat antal operatörer påverkar tillverkarkretsen

Den nya rymdlagen innebär att fler privata och statliga aktörer tvingas registrera sig och få tillstånd för rymdverksamhet. Detta ökar efterfrågan på komponenter och system för rymdverksamhet. En följdeffekt är att mindre underleverantörer inom flyg- och rymdkomponenter kan växa och på sikt kliva över tröskeln för cybersäkerhetslagens tillämpning (SNI 30.30, tillverkare av rymdfarkoster, minst 250 anställda eller omsättning över 50 miljoner EUR).

4.2. TS:s rekommendation

- Att konsekvensanalysen för den nya rymdlagen kompletteras med denna bieffekt på cybersäkerhetstillsynen.
- Att en överenskommelse på sikt etableras mellan Rymdstyrelsen och TS angående informationsutbyte om nya operatörer och tillverkare, för att möjliggöra proaktiv tillsynsplanering.

5. Lagtekniska observationer

TS noterar följande lagtekniska frågor som bör åtgärdas:

5.1. Uppgiftsskyldighet och sekretess (2 kap. 11 §)

Bestämmelsen att Rymdstyrelsen får begära uppgifter från statliga myndigheter är ändamålsenlig, men kan skapa sekretessfrågor gällande luftrum- och försvarskänslig information.

TS förespråkar ett undantag från utlämnandeskyldigheten för information som omfattas av:

- 15 kap. 2 § Offentlighets- och sekretesslagen (OSL) (försvarsintressen)
- Säkerhetsskyddsklassificerad information från SÄPO eller Försvarsmakten

5.2. Innehåll i tillståndsansökan (2 kap. 13 §)

Punkt 6 bör kompletteras med krav på att ansökan ska innehålla "hänsyn till flygsäkerhet och påverkan på luftfart". Detta motsvarar redan den samverkansskyldighet som framgår av 2 kap. 7 §.

5.3. Övergripande säkerhetskrav (3 kap. 1 §)

Samma observation: flygsäkerhet bör nämnas explicit i denna paragraf, inte bara implicit via samverkansbestämmelserna.

5.4. Rapporteringsskyldighet (3 kap. 5 §)

Verksamhetsutövaren ska rapportera driftavbrott och onormala omständigheter till tillsynsmyndigheten. TS förespråkar att tillsynsmyndigheten vidarebefordrar rapporter som rör luftfart eller försvar till relevanta myndigheter.

5.5. Överlåtelse av tillsynsuppgift (5 kap. 2 §)

Möjligheten att överlåta delar av tillsynen till ett annat land måste säkerställa att svenska luftfarts- och luftrumskrav fortsatt gäller.

TS rekommenderar ett tillägg: ”I det fall tillsyn överlåts till annan stat förblir svenska bestämmelser om luftrum, flygsäkerhet och andra luftfartsrelaterade områden tillämpliga”

5.6. Undantag från tillståndsplikt

Lagförslaget möjliggör undantag från tillståndsplikt för vissa kategorier av rymdverksamhet. TS ifrågasätter om operatörer som är undantagna från tillståndsplikt kan förväntas förstå och följa luftrums- och flygsäkerhetskrav. Denna fråga bör förtydligas.

6. Resurspåverkan och kostnader

I lagrådsremissens konsekvensanalys (avsnitt 16) görs bedömningen att samverkansmyndigheternas kostnader är begränsade och kan hanteras inom befintliga ramar. Denna bedömning är, enligt TS, otillräckligt analyserad och behöver kompletteras för TS del.

6.1. TS:s nya uppgifter

Om lagförslaget antas i sin föreslagna ordalydelse och om TS (som rekommenderat) pekas ut som obligatorisk samverkansmyndighet, kommer myndigheten att få följande nya eller utökade uppgifter:

- Deltagande i tillståndshandläggning (obligatorisk samverkan)
- Bedömning av flygsäkerhetsrisker vid orbitala uppskjutningar (med bindande yttrande)
- Luftrumsplaneringsbidrag för varje operativ rymdverksamhet
- ATS/flygtrafiktjänst-bedömning för påverkan på civil och militär trafik
- Tillsynsbidrag för löpande rymdverksamhet
- Möjlig hantering av säkerhetsskyddsklassificerad information från SÄPO/Försvarsmakten

6.2. TS:s rekommendation

- Att konsekvensanalysen preciseras med faktisk volym- och tidskalkyl för TS insatser innan lagstiftningen träder i kraft.
- För att TS ska kunna täcka kostnaderna för de nya samverkans- och tillsynsuppgifter som lagförslaget medför föreslår TS ett bemyndigande för avgiftsuttag, i enlighet med myndighetens finansieringsprinciper.

7. Övriga synpunkter

7.1. EU-rymdförordning och framtida lagändringar

TS ser positivt på det pågående arbetet med den kommande EU-förordningen om rymdverksamhet (förväntat ikraftträdande 2030). Detta initiativ innebär en värdefull möjlighet att harmonisera regelverken och stärka rymdsektorn. För att säkerställa att svenska luftfarts- och luftrumsintressen tillvaratas på bästa sätt, är det av stor vikt att Sverige engagerar sig aktivt i förhandlingsprocessen.

Framtida uppdateringar av den svenska rymdlagen bör harmoniseras med utvecklingen på EU-nivå för att skapa ett sammanhängande och modernt regelverk. TS bidrar gärna med sin expertis i detta arbete.

7.2. Framtida förordning och vägledning

Eftersom många viktiga frågor behöver hanteras genom tillhörande förordning och vägledning snarare än direkt i lag, ser TS stora fördelar med ett tidigt och nära samarbete. Myndigheten deltar gärna i arbetet med förordningen ända från start för att bidra med perspektiv från den civila luftfarten. Det är också värdefullt om det utvecklas en tydlig vägledning som underlättar gränsdragning, ansvarsfördelning och praktisk tillämpning av lagstiftningen. För att skapa en så smidig process som möjligt ser TS fram emot att tillsammans med Rymdstyrelsen utarbeta en gemensam processkarta för hur samverkan kring tillstånds- och tillsynsärenden bör ske på bästa sätt.

8. Avslutande kommentarer

TS välkomnar moderniseringen av rymdlagstiftningen och ser möjligheter för både säkerhet och innovation. Det är dock kritiskt att gränsdragningen mellan luftfart och rymdverksamhet blir tillräckligt tydlig, att TS involveras när luftfarten påverkas, och att budgetpåverkan för samverkansmyndigheter analyseras och beskrivs korrekt. Med de rekommendationer som presenteras ovan bedömer TS att lagförslaget kan bli ett effektivt verktyg för säker och hållbar rymdverksamhet i Sverige.

———

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Joel Smith. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog chefen för sektionen för utveckling, utredning och omvärld Karin Fransson och verksamhetsutvecklare Rémi Vesvre, den senare föredragande.