

Regeringskansliet
Finansdepartementet
Enheten för digital infrastruktur och säkerhet
103 33 Stockholm

Remissyttrande – Europeiska kommissionens förslag till förordning om digitala nät KOM(2026)16

Transportstyrelsen varken tillstyrker eller avstyrker förslaget då vi inte ser att det direkt påverkar våra verksamhetsområden.

Transportstyrelsen har i uppdrag att bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Målen hänsynsmål inbegriper säkerhet inom samtliga trafikslag. Myndigheten har därför i sin granskning av förslaget till förordning valt att fokusera på eventuella effekter av förslaget på trafiksäkerheten vad gäller spektrumtilldelningens följdkonsekvenser för trafiksäkerheten inom samtliga trafikslag. Transportstyrelsens bedömning är att förslagen kan komma att påverka säkerheten framförallt inom sjöfart och luftfart, positivt såväl som negativt. Vidare bedömer myndigheten att eventuella negativa effekter kommer kunna hanteras genom en i förväg väl genomtänkt implementering av förslaget.

Mot ovanstående bakgrund redovisas i detta remissvar aspekter som bör beaktas i det fortsatta arbetet med förordningen och dess implementering.

Operativa nätverk och Satellitsystem

Integration av markbundna nät och satellitnät, non-terrestrial networks, Artikel 45 och skäl (135)

Förordningsförslaget öppnar för en ökande integrationen av markbundna nät och satellitnät ”non-terrestrial networks” (NTN). För flygets satellitkommunikation är det avgörande att förslaget fastslår principen att delad användning av spektrum mellan mark- och satellitsystem endast får ske med medgivande och under ansvar av den primära innehavaren samt att detta inte får äventyra luft- eller markbundna tjänster. Det är en vital princip där flygtrafiken måste ges företräde för att förhindra störningar.

Tekniska restriktioner och nya tillämpningar (5G och Drönare)

Begränsning av effektnivåer och företräde för kritisk kommunikation, Artikel 13, Artikel 16 samt skäl (84) och (85)

Av förordningsförslaget framgår att nationella myndigheter kan införa begränsningar av effektnivåer och krav på spektrummasker i syfte att undvika skadlig störning och skydda medborgare. Transportstyrelsen anser att detta är ett helt avgörande verktyg som proaktivt och rigoröst måste tillämpas för att skydda miljön kring flygplatser vid all utbyggnad av alla former av elektronisk kommunikation som kan påverka luftrummet. Vidare öppnar förslaget upp för spektrumdelning där säkerhetskritisk kommunikation ska kunna ges företräde framför andra tjänster. Transportstyrelsen förstår de positiva delarna av denna princip, men bedömer det som angeläget med uttryckliga garantier för att en sådan delning inte tillåts göra intrång på, eller riskera funktionen hos, de frekvenser som är strikt avsedda för flygtrafiken.

Specialiserade nättjänster och "cellular sensing", Artikel 16 och skäl (35)

Förordningsförslaget uttrycker att specialiserade nättjänster, som network slicing, är avgörande för säker operation av drönare (UAS). Det föreslås även att mobilnät i ökande grad ska fungera som "cellular sensing", vilket innebär att de fungerar som ett överlagrat radarsystem för att upptäcka flygande objekt. Transportstyrelsen ser positivt på teknik som kan öka situationsmedvetenheten för säker integrering av U-space i det gemensamma luftrummet. Myndigheten varnar dock för att felriktade antenner och ökad sändningseffekt medför en förhöjd risk för att flygets radiohöjdmätare störs av signalerna. Integrationen behöver därför ske under fullständig kontroll av och i samverkan med berörda myndigheter samt med beaktande av luftfartens regelverk. Detta för att undvika skadlig störning och negativ påverkan på trafiksäkerheten.

Bevisbörda vid nya användningar, Artikel 15, Artikel 16 samt skäl (35) och (67)

Förordningsförslaget öppnar för nya användningar (exempelvis drönare/luftburna system), men befintliga studier täcker inte alla operativa scenarier. Nya tillämpningar bör därför inte tillåtas innan det visats att flygsäkerhetskritiska funktioner inte påverkas. Transportstyrelsen anser att bevisbördan ska ligga på den som planerar att införa användningen. "Safety of Life" måste alltid gå före generella spektrumdelningsprinciper.

Generella principer för spektrumdelning och skydd av liv

Nationella begränsningar för en komplex radiomiljö, Artikel 13, Artikel 15 samt skäl (79) och (82)

Förordningsförslaget ambition är att främja ett effektivt spektrumutnyttjande genom att göra spektrumdelning till norm. Transportstyrelsen vill understryka vikten av att kunna göra de undantag som regelverket medger. Detta gällande att spektrumdelning och tjänsteneutralitet kan begränsas av nationella myndigheter med hänvisning till att undvika skadlig störning och skydda människoliv (safety of life). Det är viktigt att detta tydligt omfattar säkerhetskritiska system för sjö- och luftfart, till exempel radiohöjdmätare, kommunikations-, navigerings- och övervakningsutrustning. Detta är en förutsättning för att medlemsstater fortsatt ska kunna införa skyddsåtgärder i form av restriktioner nära flygplatser, effektbegränsningar och andra tekniska krav. Förslaget till förordning uttrycker att fler ska dela på frekvenser (t.ex. 5G tillsammans med andra användningar), men det behöver säkerställas att detta inte sker på bekostnad av trafiksäkerheten (safety of life). Med "andra användningar" avses, utöver 5G/6G, drönare (UAS), privata nät, Fixed Wireless Access (FWA) och satellitbaserade nät (NTN), vilket sammantaget skapar en mer komplex radiomiljö med ökad risk för störningar på säkerhetskritiska system för sjö- och luftfart.

Övergripande säkerhetsläge och yttre hot

Hot mot globala satellitnavigeringssystem och gränsöverskridande störningar, Artikel 14, Explanatory Memorandum, avsnitt 1, samt skäl (78)

Förordningsförslaget lyfter hotet från drönare och allvarliga konsekvenser av störningar mot globala satellitnavigeringssystem (GNSS), särskilt nära väpnade konflikter vid EU:s gränser. Samtliga trafikslag är beroende av GNSS för precisionsnavigering och tidsgivning. Transportstyrelsen stödjer införandet av nya solidaritetsmekanismer och de utökade befogenheterna för den nya Radio Spectrum Policy Body (RSPB) att operativt hantera och lösa gränsöverskridande störningsproblem från tredjeland.

Beredskapsfrågor kopplat till Artikel 13 samt Skäl (73), (78) och (85)

Implementeringen av internationell rätt från IMO och ITU är fragmenterad avseende Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) och SAR (Search and Rescue). Transportstyrelsen föreslår därför att regeringen beaktar relevanta uppgifter i rapporterna från Letta och framför allt Niinistö i det fortsatta arbetet med att omhänderta beslutad förordning i nationell rätt. Riskerna finns annars att ett nationellt ikraftsättande bidrar med negativa effekter för trafiksäkerheten.

Transportstyrelsen vill också uppmärksamma om att olika former av hybridoperationer medför en ökad risk för tillbud eller olyckor inom samtliga trafikslag. Det finns därför goda skäl för en formaliserad samverkan mellan spektrumtilldelningsmyndigheter och myndigheterna inom transportsektorn samt en mer robust nationell reglering. Detta för att sammantaget kunna agera snabbare och mer resolut som stat för att bibehålla en hög säkerhet i alla beredskapslägen.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ANS-inspektör Andreas Gröndal, avdelningsdirektör Kajsa Möller och analytiker Carl Magnus Berglund, den senare föredragande.