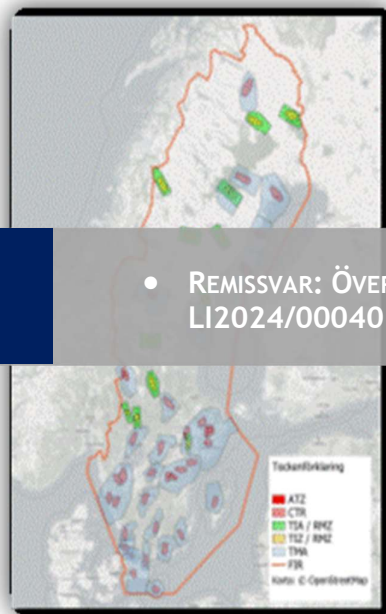


2024-04-10

SFSA HOLDING KB

- REMISSVAR: ÖVERSYN AV DET UNDRE LUFTRUMMET
LI2024/00040



Till:

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 10 april 2024

Ref LI2024/00040

Remissvar av rapporten Översyn av det undre luftrummet Dnr LI2024/00040

SFS Holding KB är ett flygkonsult- och flygrådgivningsföretag samt driver en tjänst för piloter under namnet SFS Flight Support med uppgifter om flygplatser i Sverige, inklusive tillgång till AIP tillhandabållen av LfV AB. Tjänsten innehåller även möjligheter att boka hotellrum, hyrbilar och transfer samt flygresor via partners. Vi har över 6 miljoner registrerade användare till denna tjänst spridda över hela Europa. Dessa representerar bland annat flygplansägare, piloter och flygoperatörer. SFS Holding KB är officiell remissinstans för flygbranschen i Sverige

Utöver detta är SFS Holding KB medlemmar i

- Landsbygds- och Infrastrukturdepartementets Luftfartsråd
- Medlemmar i Transportstyrelsen-Luftfart Branschråd
- Transportföretagen - Drönarnätverket

SFS Holding KB har tagit del av inbjudan om att lämna synpunkter på Luftfartsverkets översyn av det undre luftrummet och avger därför följande remissvar.

SFS Holding KB SAMMANFATTNING

LFV AB (utredaren) har lämnat 4 (fyra) förslag på luftrum enligt nedanstående sammanfattning
En fördjupning av förslagen återfinns i kapitlet 8–12 i själva utredningen som finns här:
<https://www.regeringen.se/contentassets/61e1856b68db4f57ab40eb78d8dbd4567/oversyn-av-det-undre-luftrummet.pdf>

Förslag 1 – Kontrollzoner med luftrumsklass D

Flygplatsernas kontrollzoner ändras från luftrumsklass C till luftrumsklass D.

Luftrumsklass D ger en ökad tillgänglighet för samhällsviktig flygtrafik och allmänflyg samtidigt som den minskar risken för regularitetsstörningar för linjetrafik. Luftrumsklass D minskar också sårbarheten i de situationer då det saknas radartäckning och luftrumsklassen innebär även en harmonisering med övriga Norden och stora delar av Europa.6
Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att meddela föreskrifter som stöder berörda flygplatserns övergång till luftrumsklass D i kontrollzonen.

Address
SFS Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Förslag 2 – Minskade kontrollzoner

Den horisontella utsträckningen av flygplatsernas kontrollzoner bör minskas om det inte finns särskilda skäl.

Vid en analys av instrumentflygprocedurerna till och från en flygplats kan det fastställas om och i vilken omfattning kontrollzonen kan minskas. Mindre kontrollzoner ökar andelen okontrollerat luftrum vilket innebär en ökad tillgänglighet för obemannad luftfart, samhällsviktig flygtrafik och allmänflyg. Regeringen ger Transportstyrelsen uppdrag att meddela föreskrifter som ger flygplatser tydligare stöd vid deras femårsöversyner att utvärdera behovet av de flygprocedurer som är dimensionerande för utformningen av kontrollzonen och att anpassa kontrollzonen därefter.

Förslag 3 – Utökat kontrollområde i södra Sverige

Suecia kontrollområde utökas i södra Sverige ner till 1 350 meters höjd från dagens 2 900 meter.

Det utökade kontrollområdet ska ha luftrumsklass E och tilläggskrav på transponder ska gälla i området.

Denna förändring skapar ett luftrum där linjetrafik kan genomföra säkra inflygningar på ett miljöeffektivt sätt, samtidigt som tillgängligheten bibehålls för övriga användare i detta luftrum.

Regeringen ger en myndighet uppdrag att planera, kostnadsberäkna, ansöka om och inrätta ett utökat kontrollområde enligt förslag 3. Införandet kan ske i två steg där det utökade kontrollområdet i ett första steg sänks ner till 2 300 meters höjd¹ och i ett andra steg ner till 1 350 meters höjd².

Förslag 4 – Översyn av terminalområdenas utformning

LFV föreslår att regeringen ger en myndighet uppdrag att ta fram riktlinjer som stöd för en framtida översyn av utformningen av terminalområden.

Ett utökat kontrollområde i södra Sverige enligt LFV:s förslag 3 ger förutsättningar för en översyn av terminalområdenas utformning. Mindre terminalområden kan vara gynnsamt för Försvarsmaktens handlingsfrihet och tillgänglighet till luftrummet men även för allmänflygets tillgänglighet.

LFV bedömer att en översyn av berörda terminalområden bör vägledas av övergripande riktlinjer och principer och LFV föreslår därför att regeringen ger en myndighet uppdrag att ta fram sådana riktlinjer som stöd för en framtida översyn av utformningen av terminalområden.

¹ 2 300 meter = 7546 fot

² 1 350 meter = 4429 fot

Address
SFS Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Transportföretagens remissvar till samma utredning

SFSA Holding KB delar deras sammanfattande remissvar till fullo enligt följande:

- Det saknas förslag för den akuta frågan hur alltfler aktörer, både bemannat och obemannat, ska kunna samsas i det undre luftrummet. Översynen hanterar endast kontrollerad luft och inte den okontrollerade där de största utmaningarna finns. Utvecklingen av obemannad luftfart är inte omhändertagen.
- De fyra förslagen har både positiva och negativa effekter.
- De ekonomiska konsekvenserna av förslagen är inte väl beskrivna. Förslagen innebär att flygplatser och flygtrafikledning får ökade kostnader samtidigt som flygplatsernas ersättning för flygtrafikledning minskar om förändringarna ger nya beräkningar av Enrouten.
- LfV är ett affärsverk, ett statligt organ med myndighetsuppdrag och affärsverksamhet på en konkurrenssatt marknad. Förslagen måste ses ur det perspektivet.
- En fortsatt översyn av det undre luftrummet med fokus på okontrollerad luft behövs och bör utföras av Trafikverket som har det långsiktiga infrastrukturansvaret och som dessutom är sektorsansvarig myndighet.

Vårt förslag:

SFSA Holding KB ser dock positivt på alternativ tre för att minska risken för kollision med andra luftfartyg utan transponder i okontrollerad luft.

SFSA Holding KB helhetsvar på utredningen

Det som saknas i utredningen

Trots att det tydligt framgick i regeringens uppdragsbeskrivning och trots att LfV AB själva konstaterar att ökade obemannad luftfart ger ökade behov av lösningar, så omfattar inte översynen av det undre luftrummet obemannad luftfart mer än i anslutning till flygplatsers kontrollzoner.

De stora utmaningarna som det innebär med allt fler luftrumsanvändare, med både obemannade och bemannade luftfarkoster, och det stora behovet av tydliga riktlinjer för samverkan i okontrollerad luft i det undre luftrummet, saknas alltså i utredningen.

I själva Regeringsuppdraget till LfV AB så innehåller skrivningen följande:

"I det undre luftrummet finns ett stort antal flygplatser och ett stort antal användare.

Flygtrafiktjänsten i det undre luftrummet utförs av flera leverantörer. Det undre luftrummet nyttjas av alla typer av luftfartyg. Det finns därmed ett antal behov och funktioner att beakta vid utformningen av det undre luftrummet. Avgörande för en optimal utformning är att den civila luftfartens olika behov fortsatt kan tillgodoses inom ramen för säkerhets- och miljökrav och att Försvarmaktens behov tillgodoses. Utformningen behöver också vara kostnadseffektiv och beakta utvecklingen av den obemannade luftfarten (drönare). I detta arbete behöver därför de olika användarna och verksamhetsföreträdarna involveras så att avvägningen mellan olika behov blir väl underbyggd."

I LfV:s utredning och under nedanstående angivna kapitel-punkter skriver LfV:

5.1.9: *"Om komplexiteten och arbetsbelastningen i det undre luftrummet ökar, kan detta därför påverka kapaciteten negativt i det övre luftrummet."*

Här redogör LfV hur de omhändertagit behoven som obemannad luftfart för med sig:

5.2.4: *"Behoven hos den obemannade luftfarten har fått ett genomslag i utredningen genom det förslag som berör utformningen av kontrollzoner."*

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

5.9: "På lång sikt förväntas den obemannade luftfarten kunna använda luftrummet på samma sätt som den bemannade luftfarten. I perioden fram till dess kommer det dock att behövas särskilda lösningar för den obemannade luftfarten för att säkra förutsättningarna för denna typ av trafik."

Men några sådana lösningar innehåller inte översynen.

Skälet till ovanstående kan läsas i Kapitel 4 om avgränsningar som innehåller följande skrivning:

"Det finns regelverk som föreskriver hur nära och på vilka höjder obemannade luftfartyg får operera i närheten av svenska flygplatser. Inom ramen för detta uppdrag har **befintligt regelverk utgjort ett ramverk och inga förändringar av detta har utretts.**"

Vad som inte heller framgår av förslagen är hur de angivna kostnaderna kommer att drabba allmänflyget *Se punkterna 9.2, 10.2 och 11.3.*

Särskilt om dessa kostnader i slutändan kommer att överföras på allmänflygets aktörer i form av nya eller ökade avgifter.

Dessutom skriver LfV följande:

"Det finns ingen sammanhållande bransch- eller intresseorganisation för den obemannade luftfarten som LfV inom ramen för regeringsuppdraget kunnat samverka med."

SFSA Holding KB svar med kommentar: Transportföretagen har startat något som heter "Drönarnätverket" och bör ses som den av LfV saknade sammanhållande bransch- eller intresseorganisationen.

De fyra förslagen har både positiva och negativa effekter

Här delar vi Transportföretagens syn på saken enligt följande:

"Samtliga fyra förslag handlar om olika typer av kontrollerad luft. Ur ett direkt brukarperspektiv är förslagen överlag positiva, även om det finns detaljer som diskuteras mer ingående nedan. Från ett flygplats- och flygtrafikledarperspektiv innebär förslagen dock stora flygsäkerhetsarbeten för införandet och det finns en risk för ökad belastning på främst radiofrekvens. Dessutom tillkommer de ekonomiska konsekvenserna som beskrivs i nästa avsnitt."

Förslag om ändring från klass C till D i kontrollzon - Övergång från C- till D-luftrum innebär stora komplicerade flygsäkerhetsarbeten för flygplatserna som äger luftrummet, eftersom det kan krävas nya omgjorda procedurer och liknande. Samt för ATS-leverantören.

En luftrumsklassändring från C till D kan generera höga kostnader för flygsäkerhetsarbete samt utbildning vid LfV AB samt ACR – Aviation Capacity Resources AB/ACR Group ATS enheter.

För luftrumsbrukare är förändringen positiv då det inte kräver samma separation mellan IFR-, VFR-trafik och obemannad luftfart. Det gör luftrummet i kontrollzonerna mer tillgängligt.

Dessutom gör förslaget att regulariteten kommer att öka för den kommersiella trafiken vid luftrumsklass D2 vilket är positivt.

Förslag om minskade kontrollzoner – Eftersom flygplatser oftast finns i nära anslutning till tät bebyggelse innebär minskade kontrollzoner att det generellt ökar möjligheterna för bemannad och obemannad luftfart att betjäna samhälle, näringsverksamhet och hobbyverksamhet.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Saknade förändringar av den undre gränsen för kontrollzoner

I flera andra länder är flygning med drönare tillåten upp till 120m/394 fot från marknivå i kontrollzoner (CTR) och nära dess utkanter.

Maximala flyghöjden minskar till 50m/164 fot närmare rullbanorna för att sedan helt begränsas, utan flygtrafikledningens tillstånd, inom 1–3 km/0,5 – 1,6 NM från rullbanorna.

Dessa zoner kunde med fördel regleras genom restriktiva geografiska UAS³ zoner istället för schablonmässig 0m/0 fot inom 5km/2,7 NM och 50m/164 fot i resten av kontrollzonen (CTR).

Vilka konsekvenser förändringen får för flygplatser och flygtrafikledning är ett grundligt flygsäkerhetsarbete då procedurer måste göras om.

Vidare finns ekonomiska konsekvenser som inte belysts, se separat stycke om kostnader nedan.

Förslaget om utökat och sänkt kontrollområde i södra Sverige

Säkra, klimatsmarta och effektiva inflygningar bidrar till att sänka flygets energiförbrukning och därmed minska utsläppen. Ur den aspekten är förslaget positivt. Drönarnäringen påverkas inte direkt av förslaget men annan VFR-trafik får ett minskat luftrum att röra sig i. Det blir trängre luftrum att röra sig i helt enkelt och det ställer krav på transponder. En farhåga som LFV själva lyfter i kapitel 5.1.9 är att *”om komplexiteten och arbetsbelastningen i det undre luftrummet ökar, kan detta därför påverka kapaciteten negativt i det övre luftrummet.”* Vår bedömning är också att det riskerar att öka belastningen på LFV:s Enroute-sektorer i det undre luftrummet, främst i form av radiofrekvensbelastning. Detta kommer mest troligt att kräva ett införande av fler sektorer, vilket i sin tur kostar mycket både rent tekniskt, personellt och därmed ekonomiskt. Dessa konsekvenser är inte beskrivna i utredningen.

Förslaget om terminalområdenas (TMA) utformning

Ett alternativ till ovanstående förslag om utökat och sänkt kontrollområde som nämns i utredningen är att anpassa terminalområdena för respektive flygplats. LFV:s invändning emot det förslaget är att det inte säkert skulle passa framtida flygmönster. Men samma argument kan användas emot utökat och sänkt kontrollområde. På flera ställen i utredningen påtalar LFV att det finns riktlinjer från ICAO att ta så lite luftrum i anspråk som möjligt som kontrollerad luft. Individuellt anpassade terminalområden skulle innebära att ICAO:s riktlinje följs.

³ Unmanned Aerial Systems

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Bankgiro
360-6027

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Bank
SEB

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

IBAN
SE725000000052731014229

MOMS/VAT
SE 969711270501

BIC
ESSESESS

Kostnader

Tyvärr finns det stora ekonomiska konsekvenser som inte någonstans beskrivits.

Under kostnadsbedömningen har inte hänsyn tagits till flygsäkerhetsarbetet med att klassa om kontrollzoner från C till D samt för minskade kontrollzoner.

Sammantaget innebär förslagen stora förändringar av den kontrollerade luften i Sverige.

Men översynen tar inte alls upp de ekonomiska aspekterna av genomförandet och den påverkan detta kan ha på den svenska EnRoute-avgiften (kostnadsbasen). Däremot nämns vid flera ställen att förslagen innebär investeringar för LfV. Med tanke på den ansträngda ekonomiska situationen för det svenska luftfartssystemet befinner sig i, behöver de ekonomiska konsekvenserna och hur det påverkar EnRouten utredas nog innan förändringar genomförs.

SFSA Holding KB deltar tillsammans med Transportföretagen samt ett flertal andra aktörer flera gånger per år sedan över 10 år tillbaka i diskussionerna om Referensperioderna där den senaste perioden heter RP3 och nästa period RP4 påbörjas vid slutet på augusti 2024.

Det svenska luftfartssystemet är avgiftsfinansierat och riggat för en stadig, årlig tillväxt.

Denna stadiga, årliga tillväxten hade vi fram till år 2017. Sedan dess har luftfarten drabbats hårt av nationella särregler, pandemi och krig. Just nu finns ackumulerade underskott i systemen som innebär stora kostnadsökningar, samtidigt som de största och mest kostsamma kliven i flygets omställning väntar de närmsta åren. Därför är det av yttersta vikt att ekonomiska konsekvenser förtydligas och genomgår en noggrann avvägning.

Allmänflyget-General Aviation

Särskilt saknas det uppgifter inom förslagen om hur kostnaderna kommer att drabba Allmänflyget-General Aviation och då specifikt punkterna 9.2, 10.2 och 11.3.

Primärt avses det följande exempel:

- installation av ny utrustning
- utbildning
- etc.

De kostnader som skall hanteras av myndigheterna kan komma att, om inget annat föreslagits dessförinnan, debiteras aktörer inom allmänflyget i form av nya eller ökade avgifter.

Allmänflyget är för er upplysning sedan flera år redan drabbat av osedvanligt höga avgifter.

Därmed motsätter vi oss alla försök till höjning av dessa redan höga avgifter i samband med eventuellt införande av de föreslagna förändringarna.

SFSA Holding KB förslag:

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren men invänder helt mot alla försök att höja avgifterna med anledning av de i remissen föreslagna ändringarna.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Framtida utredare av luftrummet

LFV AB är som de flesta vet ett statligt organ med myndighetsuppdrag men också en affärsverksamhet på en sedan 2010 konkurrensutsatt marknad.

LFV AB erbjuder flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart i Sverige. I detta ingår flygledningstjänst, kommunikationstjänst, navigationstjänst, övervakningstjänst, vädertjänst, flygbriefingtjänst samt numer även exklusiv leverantör av informationstjänster för obemannad luftfart.

Därför besitter de naturligtvis en stor kunskap om luftrumsfrågor och luftrumsdesign.

Dock är det olyckligt att LFV genom utredningsuppdraget nu utrett och lämnat förslag på utformningen av luftrummet som är en konkurrensutsatt marknad där de själva är en stor aktör i konkurrens med t ex ACR – Aviation Capacity Resources AB/ACR Group.

SFSA Holding KB anser i likhet med Transportföretagen att det ur ett konkurrensfrämjande perspektiv inte är optimalt på något sätt och föreslår därför att en fortsatt utredning behövs men av annan myndighet som inte kan anses ses som en konkurrent.

En jämförelse

Kort kan man göra en jämförelse med det nuvarande uppdraget för LFV AB med att detaljhandelsföretaget ICA eventuellt skulle börja utreda samt bestämma om vad det konkurrerade detaljhandelsföretaget HEMKÖP skall ha på sina hyllor i sina butiker.

Självklart skulle detta aldrig kunna ske men så har det nu faktiskt skett här.

Det undre luftrummet, i såväl kontrollerad som okontrollerad luft, står i korselden från flera olika intressenter. Specifikt bör planeringen av det undre luftrummet ske med helhetssyn på RNP metoder, så som PinS till helikopterflygplatser, lågflygningsrutter (LLR)⁴, D/R-områden för BVLOS⁵ flygningar med drönare samt snart U-space luftrum. Regeringsuppdraget angående översynen av det undre luftrummet kan inte enligt Transportföretagen anses fullbordat utan en närmare analys av trender rörande och beskrivning av dessa behov. Det vore av yttersta vikt att angående PinS⁶, LLR, D/R-områden samt U-spaceluftrum framhålla behoven av:

- Offentlig tillgång till information om samtliga luftrumsstrukturer. Idag är till exempel inte PinS-metoder offentliga, även om arbete pågår att inkludera dem i AIP
- Remissrundor vid etableringen av luftrumsstrukturer eller procedurer som påverkar användningen av det nedersta luftrummet
- Förtydligande av vilka krav som kommer ställas på digital synlighet i de olika luftrummen, som transponder (Mod S) eller ADS-B.
- Helhetssyn över kommande och förväntade luftrumsbehov som en del av AIRAC cykelplaneringen

SFSA Holding KB förslag:

Detta föreslagna fortsatta utredningsuppdrag som vi alltså delar med Transportföretagens skall ges till Trafikverket.

⁴ Low Level Route

⁵ Beyond Visual Line of Sight

⁶ Point in space

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Myndigheternas olika roller

LFV AB/Luftfartsverket har en oklar roll:

Luftfartsverkets (LFVs) roll inom drönarsektorn måste därför slutgiltigt klargöras då denna är otydlig.

Detta har även påpekats av LFV AB i kapitel 2:

"LFV pekade också på att det övergripande ansvaret för utveckling av svenskt luftrum är otydligt och därmed också ansvaret för den föreslagna strategin. LFV föreslog därför, som en del av luftrumsstrategin, att regeringen skulle utse en myndighet som ska ha ansvar för övergripande långsiktig utveckling av det svenska luftrummet."

Luftrum är de facto att betrakta som en del av flygets infrastruktur.

Då Trafikverket är den myndighet som har det övergripande ansvaret för och den långsiktiga planeringen av all infrastruktur i Sverige är de också lämpliga uppdragstagare av en fortsatt utredning av det undre luftrummet.

Trafikverket har även det övergripande sektorsansvaret för luftfart.

Detta skulle främja konkurrensen även om LFV AB bidrar med sin expertis i en sådan utredning.

Till denna utredning ska då även ACR, Aviation Capacity Resources AB bidra med expertis.

I Sverige har LFV fått regeringsdirektiv inför 2022 att *"etablera system och tjänster för obemannad luftfart (så kallad UTM) på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och enligt regelverket för U-Space där det är tillämpligt"*.

LFV AB kommer sannolikt att få rollen som Common Information Service-provider (CIS) i Sverige för det så kallade undre luftrummet.

Men enligt EASA:s tidigare sk "High-level regulatory framework for the U-space", Opinion 01/2020, fick de inte som CIS samtidigt vara U-Space Service Provider (USSP) dvs den som övervakar drönartrafiken i det undre luftrummet, eftersom det enligt EASA kunde leda till en intressekonflikt, marknadsfördelar och därmed vara konkurrenshämmande för andra USSP's som till exempel ACR, Aviation Capacity Resources AB.

Slutligen

Sveriges outnyttjade och lågt nyttjade flygfält och flygplatser

En återaktivering av Sveriges outnyttjade och lågt nyttjade flygfält och flygplatser är för oss ett högprioriterat ämne.

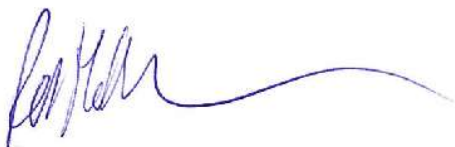
Precis som Transportföretagen-Flyg och IBG AB menar i sina gemensamma svar så skapar utvecklingen av drönartjänster ett behov av tillgång till det undre luftrummet samt en återaktivering av Sveriges ca 200 (av totalt ca 250) nedlagda eller lågt nyttjade flygfält och flygplatser som naturliga platser för service och underhåll av drönarfarkoster.

En möjlighet att på ett enklare sätt skapa ett nationellt kompetent system för drönartransporter.

SFSA Holding KB tackar för möjligheten att få lämna synpunkter och står till förfogande för ytterligare information och frågor.

Med vänliga hälsningar,

Per M Olsson



CEO

SFSA Holding KB

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS