

Datum
2018-08-31Dnr/Beteckning
TSG 2018-1871Ert datum
2018-04-24Er beteckning
Fö2018/00493/RS

Försvarsdepartementet

Remissvar till SOU 2018-26 Några frågor i skyddslagstiftningen

Transportstyrelsen stödjer betänkandet i stort. Nedan redovisas ett antal synpunkter.

Fordon i rörelse som skyddsobjekt

Transportstyrelsen anser att det finns risk för oklarheter och missförstånd mellan trafikanter som framför fordon och fordon i rörelse som förklarats som skyddsobjekt. Dessutom kan det också finnas risk för oklarheter och missförstånd mellan trafikanter och skyddsvakter i anslutning till fordon i rörelse som förklarats som skyddsobjekt.

Av utredningen framgår bland annat följande.

Vi vill vara tydliga med att förslaget **inte ska innebära att naturliga trafikhändelser i det allmänna vägnätet begränsas, t.ex. omkörningar**. Det är således kommitténs slutsats att förslaget inte innebär någon tillkommande inskränkning i enskildas rätt att röra sig fritt i det allmänna vägnätet.

Av meningen efter framkommer trots meningarna innan följande.

Vi menar vidare att det genom den skyltning och möjlighet till eskortfordon vi berört ovan är fullt möjligt att göra det tillräckligt klart för allmänheten att fråga är om ett skyddsobjekt, som **kan kräva extra uppmärksamhet, t.ex. genom att ett lämpligt avstånd hålls**.

Även avsnittet innan talar man om skyltning och är formulerad enligt följande.

Kommittén anser att allmänheten genom denna typ av skyltning på ett tydligt sätt skulle upplysas om att ett fordon är ett skyddsobjekt och att det **kan krävas att de förhåller sig på ett särskilt sätt i förhållande till fordonet**.

Ovanstående är motsägelsefulla formuleringar i utredningen.

Av 10 § skyddslagen (2010:305) framgår att den som vill ha tillträde till ett skyddsobjekt eller som uppehåller sig **invid** ett skyddsobjekt är skyldig att på begäran av den som bevakar skyddsobjektet

1. uppge namn, födelsetid och hemvist,
2. underkasta sig kroppsvisitation som inte avser undersökning av brev eller annan enskild handling, samt
3. finna sig i undersökning av fordon, fartyg och luftfartyg som har medförts till platsen.

Av 11 § framgår att den som bevakar ett skyddsobjekt får besluta om kroppsvisitation och **undersökning av fordon**, fartyg och luftfartyg, om det behövs för att bevakningsuppgiften ska kunna fullgöras eller för att söka efter föremål som kan tas i beslag enligt denna lag.

Av 12 § framgår att den som bevakar ett skyddsobjekt får **om det behövs för att bevakningsuppgiften** ska kunna fullgöras avvisa, avlägsna eller, om en sådan åtgärd inte är tillräcklig, tillfälligt omhänderta en person inom eller invid skyddsobjektet, om personen

1. överträder något förbud som gäller på grund av beslut enligt denna lag,
2. vägrar att på begäran lämna uppgift om namn, födelsetid eller hemvist eller lämnar uppgift om detta som skäligen kan antas vara oriktig,
3. vägrar att underkasta sig kroppsvisitation, eller
4. vägrar att finna sig i undersökning av fordon, fartyg eller luftfartyg.

När ovanstående paragrafer tillämpas i trafiken anser Transportstyrelsen att det finns risk för missförstånd och oklarheter mellan skyddsvakter och trafikanter.

Skyltning

Skyltning för rörliga skyddsobjekt behöver ses över.
--

Skyltning av skyddsobjekt ska enligt utredningen utföras enligt 22 § första stycket skyddslagen. Som exempel görs en jämförelse med skyltar på fordon som trafikerar farligt gods. Sådana skyltar är reglerade i såväl FN, som Sverige valt att ratificera, och EU lagstiftning som föreskrivits om i MSBs föreskrifter om transporter med farligt gods. Motsvarande saknas beträffande skyltar för skyddsobjekt.

Av 14 § andra stycket framgår att innan Försvarsmakten meddelar föreskrifter enligt första stycket 3 ska Polismyndigheten och Säkerhetspolisen höras. Om fordon, åtminstone fordon i rörelse, ska kunna beslutas som skyddsobjekt bör Transportstyrelsen läggas till över de myndigheter som Försvarsmakten ska höra innan de meddelar föreskrifter med stöd av 14 § första stycket 3 (utförande av skyltar). Skälet till detta är

att säkerställa så att Försvarsmaktens skyltar inte kan förväxlas med vägmärken eller andra anordningar.

Vägmärkesförordningen (2007:90) anger bland annat följande. Vägmärken och andra anordningar har den innebörd som framgår av denna förordning. De har den utformning, storlek och färgsättning som framgår av denna förordning eller av föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning. Anordningar enligt denna förordning får inte sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar. Sådana åtgärder får inte heller utföras på något annat sätt än som anges i denna förordning eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den. Inte heller får någon sätta upp en anordning som kan förväxlas med eller har samma innebörd som en anordning enligt denna förordning.

Utformningen på de av Försvarsmakten nu föreskrivna skyltarna för skyddsobjekt kan enligt vår bedömning missförstås av trafikanter. Skyltarna innehåller ordet STOPP i rött och en av symbolerna på skylten liknar tecken av polisman m.fl. stopp.

Trafikants beteende

Rörliga skyddsobjekt kan skapa oklarheter mellan skyddsvakter och medtrafikanter kring vad som gäller.
--

Om det ska ställas krav på trafikanter att hålla avstånd till fordon i rörelse som förklarats vara skyddsobjekt kan det finnas behov av revidering i trafikförordningen (1998:1276).

För ett parkerat skyddsobjekt kan det för andra trafikanter vara svårt att göra ett val om det är tillåtet eller inte att svänga in på en parkeringsficka eller inte där ett skyddsobjekt står parkerat. En sådan situation kan leda till olyckor, oavsett om trafikanten väljer att svänga in eller inte.

Om skylten sitter på fordonet finns det en övervägande risk att konfliktsituationer kan uppkomma där skyddsvakt och trafikant inte är överens om vad som ska tolkas vara invid skyddsobjektet.

Andra anvisningar som kan komma att bli svåra för trafikanten att förstå är anvisningar från militärpolis om dessa inte sker enligt vägmärkesförordningen. Gränsdragningen mellan att ge anvisningar som skyddsvakt och att ge anvisningar till trafiken kan även den vara svår att avgöra för den som ger anvisningen. Detta allra helst beträffande fordon i rörelse, där möjligheten till verbal kommunikation är tämligen begränsad.

Skyddslagens förbud i förhållande till tillträde med drönare

Det behövs en tydligare skyltning för att det klart ska framgå att det inte är tillåtet att flyga över ett skyddsobjekt. Detta med hänsyn till målgruppen som till stor del inte har traditionell luftfartskompetens med kunskap om de regler som de har att förhålla sig till i luftrummet.

Angående skrivningen i SOU 2018:26 s 111: ”Så länge en drönare flygs inom synhåll bör operatören kunna upptäcka skyltning och annan information som klargör skyddsobjektet och de förbud som där råder.”

Transportstyrelsen anser att det är mycket svårt, om inte omöjligt, att utifrån en skylt med text om ett skyddsobjekt dra slutsatsen att det innebär att det är förbjudet att flyga över detta objekt. Det är viktigt att tänka på att målgruppen drönarpiloter ofta inte har traditionell luftfartskompetens. Dessutom ingår även turister i målgruppen. De saknar lokalkännedom och kunskap om vilka myndigheter som reglerar hur drönare kan användas samt att informationen kan vara svår att ta till sig eftersom den ofta enbart är tillgänglig på svenska.

Transportstyrelsen rekommenderar därför att det i Sverige, likt i många andra länder, tas fram en skylt med bild för att informera invånarna om eventuella flygförbud på olika områden, alternativt kompletterar befintliga skyddsobjektsskyltar med en bild i likhet med bilden på fotoförbud.

Utformning av en sådan skylt kräver ytterligare utredning. Här är ett exempel:




Förväntad effekt

Syftet är att förenkla ingripanden av skyddsvakter, vilket får tros uppnås. Det har förekommit incidenter med obehöriga drönare i restriktionsområde, tex. över Haga slott, som man från polisens håll inte kunnat ingripa mot eller lagföra enligt regelverket som gäller för restriktionsområden. (Transportstyrelsen har ett pågående arbete med departementet om att försöka få till en ändring av regelverket.) Eftersom den typen av objekt som tex. Haga slott ofta är både skyddsobjekt och har ett restriktionsområde över objektet så kan man nu, när gränserna för vad som gäller för flygning över skyddsobjekten tydliggjorts och kopplats till en möjlighet att ingripa mot en

överträdelse av en obehörig obemannad farkost över skyddsobjekten, komma åt och ingripa i dessa fall.

Transportstyrelsen ser annars inga större konsekvenser av förslaget för varken drönaroperatörer eller myndigheter. För Transportstyrelsen kan det dock innebära ett krav på tydligare information när myndigheten ger tillstånd för flygning med drönare, så att det tydligt framgår att det kan finnas skyddsobjekt i området att ta hänsyn till.

Beslut i detta ärende har fattats av överdirektör Anita Johansson. Utredaren Thomas Simonsson har handlagt ärendet, med underlag från berörda avdelningar. Säkerhetschef Peter Gustavsson föredrog ärendet och avdelningsdirektör Ingrid Cherfils deltog vid föredragningen.



Anita Johansson
Överdirektör