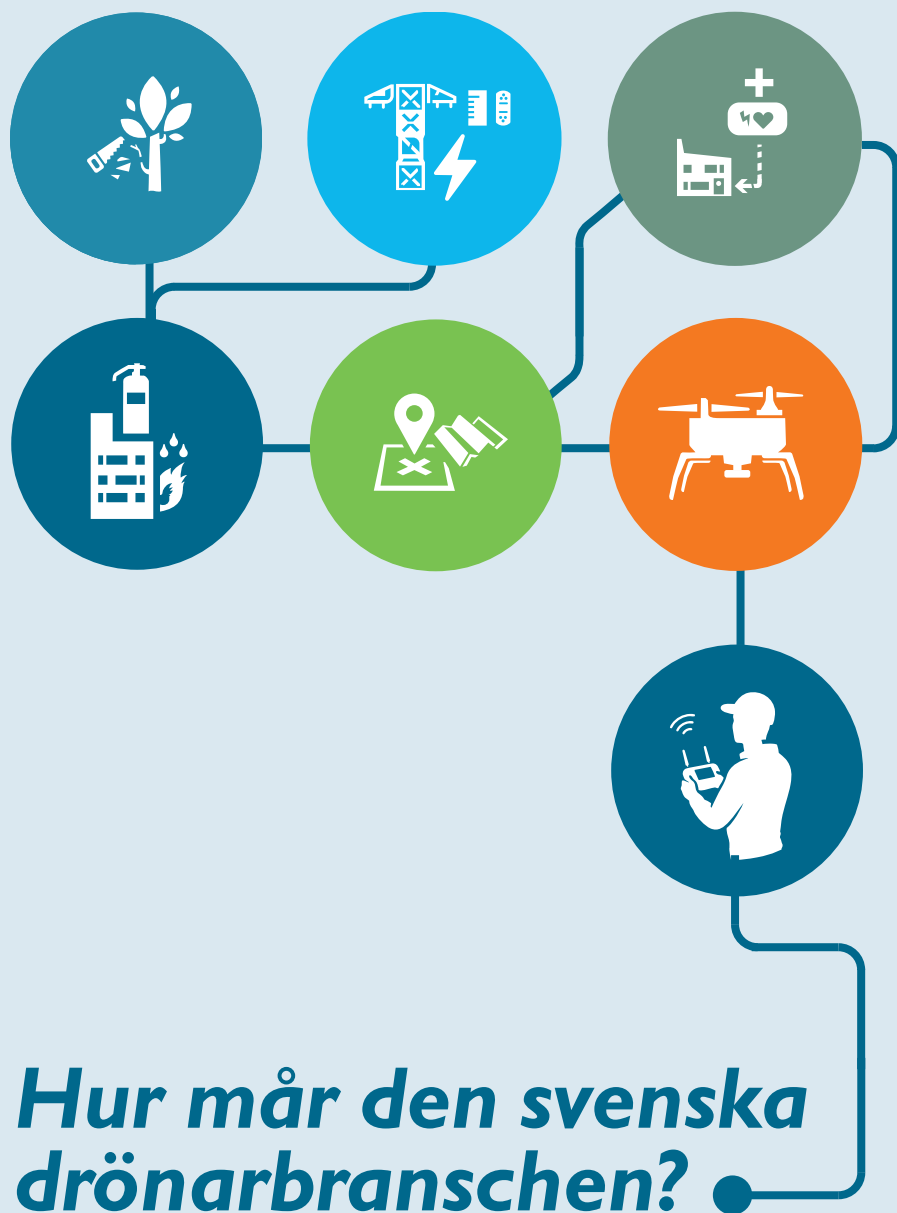
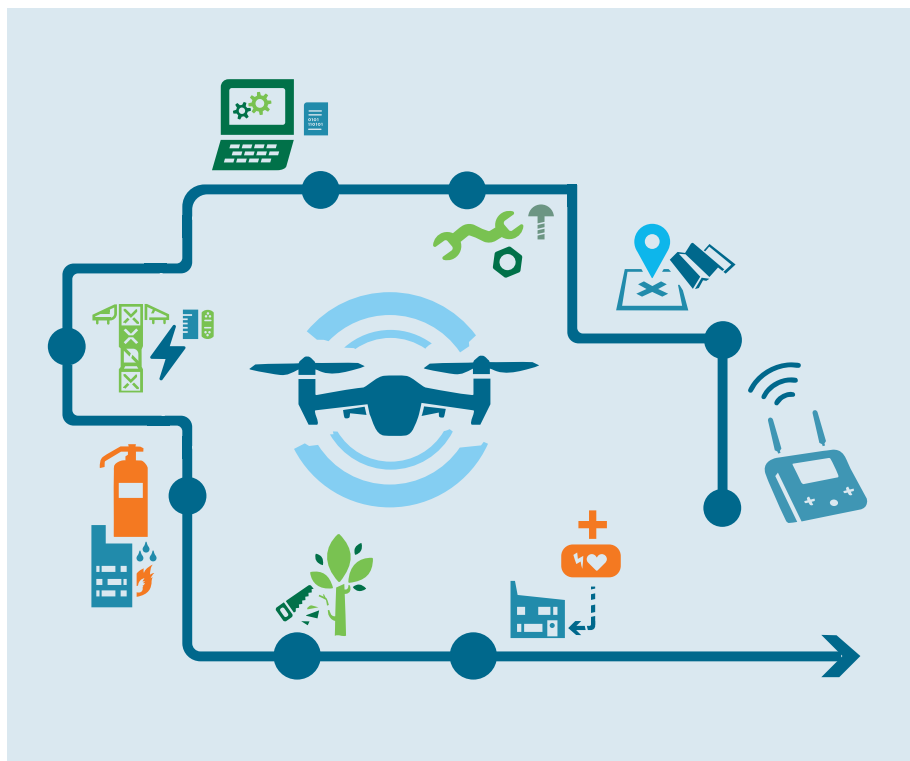




Hur mår den svenska drönarbranschen?

Branschundersökning drönaroperatörer 2026



Sammanfattning

DEN SVENSKA DRÖNARBRANSCHEN MOGNAR.

Lönsamheten har förbättrats kraftigt inom den professionella drönarbranschen, regelefterlevnaden har ökat påtagligt, och synen på branschens utveckling är mer positiv än förra året. Branschen består fortfarande till stor del av små aktörer, en majoritet har färre än tio anställda och lika få drönapiloter, men både lönsamhet och framtidstro pekar tydligt uppåt.

Den positiva utvecklingen är dock ojämnt fördelad. Den avancerade drönarverksamheten, specifik och certifierad kategori, upplever negativ utveckling på flera av de viktigaste hindren samtidigt som branschen i övrigt upplever lättnad.

Kötiderna hos Transportstyrelsen upplevs som ett allt större hinder för denna grupp, under samma period som de upplevs som ett allt mindre hinder för öppen kategori, och skattas nu nästan dubbelt så högt av den avancerade drönarverksamheten som av öppen kategori.

Andelen operatörer i avancerad kategori har heller inte vuxit, och officiell tillståndsstatisik visar att Sverige ligger klart efter Danmark, Norge och Finland i antal operativa tillstånd per registrerad operatör, trots ett i övrigt normalt intresse för drönare. Flaskhalsen är alltså inte bristande efterfrågan utan just stegget från öppen till avancerad kategori.

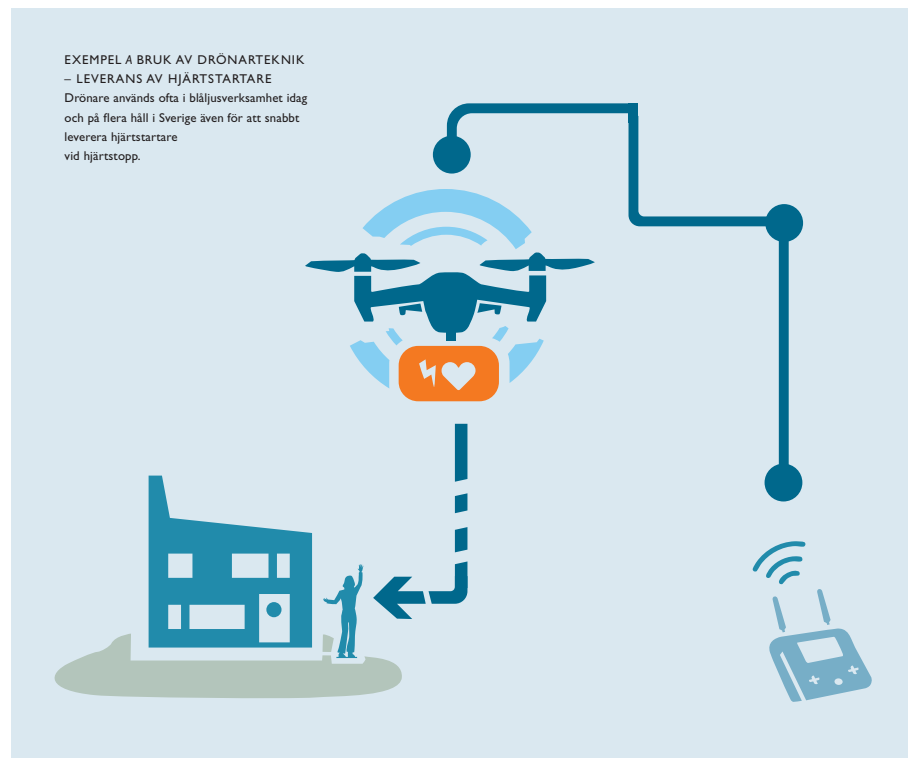
Spridningstillstånd är fortsatt branschens största enskilda hinder. Det drabbar särskilt media-, foto- och filmbranschen, en av de största branscherna sett till antal utövare men samtidigt den mest pessimistiska inför framtiden.

Övriga hinder delar sig i två tydliga

mönster. Spridningstillstånd väger tyngst för bild- och medieproducerande verksamhet, medan kötider och regelutformning väger tyngst för mer tekniska och institutionella branscher samt för den avancerade drönarverksamheten.

Kompetensbrist är inget stort problem för branschen som helhet, men där den finns handlar den i första hand om piloter, inte om avancerad teknisk kompetens.

Kundernas kunskap om både drönar-tjänster och gällande regelverk är samtidigt fortsatt låg hos en betydande andel av kunderna, vilket branschen själv har goda möjligheter att påverka.



Om undersökningen

Syftet med undersökningen är att ge en återkommande bild av hur den svenska drönarbranschen utvecklas, och att fungera som underlag för beslutsfattare inom regering, myndigheter, det offentliga och branschen själv.

Rapporten bygger på Transportföretagens och Svenska Drönarnätverkets årliga

branschundersökning, som skickas till samtliga registrerade drönaroperatörer som är organisationer, hämtade ur Transportstyrelsens register. 2026 års undersökning genomfördes 25 juni–3 augusti, som uppföljning av 2025 års undersökning (3 juni–2 juli). Analysen av enkätsvaren och sammanställningen av denna rapport har tagits fram med hjälp av AI.

TILLFRÅGADE ENKÄT

	2025	2026
Tillfrågade	3 560	3 834
Svar	265	378
Svarsfrekvens	7,4 %	9,9 %

Registret växte med 7,7 procent mellan åren, oberoende av enkätsvaren, och båda åren användes samma urvalsram. 2026 års enkät är väsentligt mer omfattande än 2025 års, med en omarbetad branschindelning (en harmoniseringsnyckel gör jämförelsen rättvisande) och flera nya frågeblock, bland annat roll i drönarekosystemet, BVLOS-status och kompetensbehov per roll, medan intäkt per flygtimme och elektronisk synlighet fanns 2025 men saknas 2026.

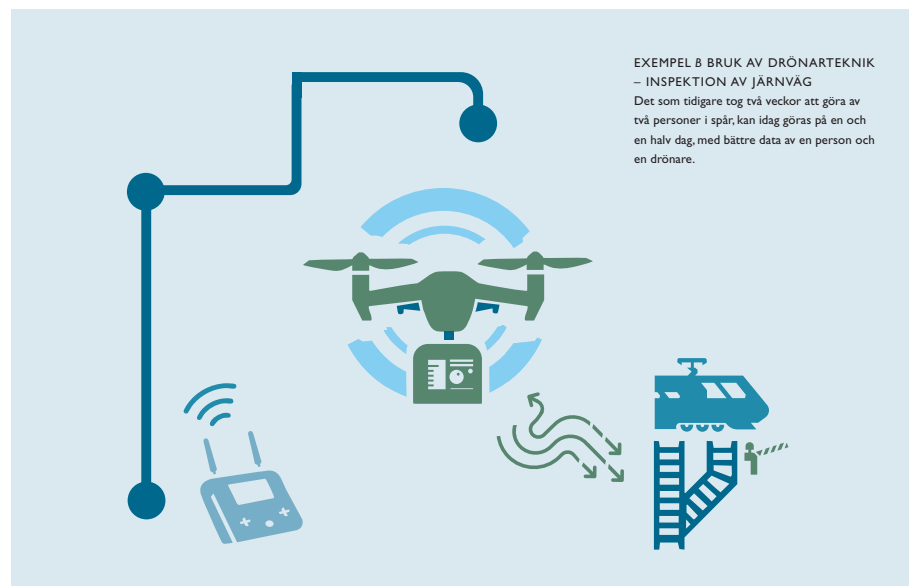
Öppen kategori avser flygkategori A1 till A3. Specifik/certifierad kategori, kallad den avancerade drönarverksamheten, avser operatörsdeklaration, operativt tillstånd (SORA), LUC eller certifierad kategori och är rapportens strategiskt viktigaste men minsta segment (18 respondenter 2025, 21 stycken 2026).

Privata företag där drönare utgör minst tio procent av verksamheten kallas den professionella drönarbranschen (91 organisationer).

Flera frågor besvarades bara av en delmängd, styrt av enkätens routing-logik; basen anges separat per fråga.

Felmarginalen är omkring åtta procentenheter vid jämförelser mellan hela urvalen, och betydligt större för specifik/certifierad kategori år mot år, så resultat för det segmentet bör läsas som riktningssindikationer.

Rapporten är genomgående deskriptiv utan formella signifikanstester, och bygger på respondenternas egna uppskattningar snarare än verifierade siffror, vilket gäller särskilt regelefterlevnad. I branschavsnittet har ”Annan bransch” grupperats om utifrån ett mönster kring media, foto och film i fritextsvaren, en analytisk tolkning snarare än en ursprunglig svarskategori.



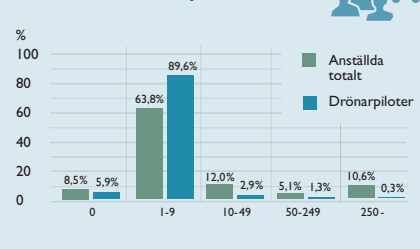
1. Branschöversikt

Den svenska drönarbranschen domineras av privata företag i liten skala. 80,9 procent av de svarande organisationerna är privata företag, 16,4 procent offentlig sektor, och resterande knapp andel fördelar sig på ideella organisationer och universitet.

De flesta organisationerna är små. 63,8 procent har mellan en och nio anställda totalt, medan 10,6 procent har 250 anställda eller fler. Sett till hur många som faktiskt flyger, är bilden ännu mer koncentrerad. 89,6 procent av organisationerna har mellan en och nio drönar-

piloter, anlitade eller ideella. Drönarverksamhet bedrivs alltså i de allra flesta fall av små team, ofta som en del av en bredare verksamhet snarare än som en egen stor organisation.

Antal anställda totalt jämfört med antal drönarpiloter



Tre stora branscher

När det gäller vilka branscher som använder drönare är media, foto och film (24,6 procent) samt bygg, anläggning och samhällsbyggnad (24,3 procent) störst, tätt följt av konsult och tekniktjänster (23,0 procent). Fastigheter, försvar och säkerhet, jordbruk och skogsbruk samt IT och mjukvara utgör också betydande grupper. Frågan tillåter flera svar, så andelarna summerar inte till hundra procent.

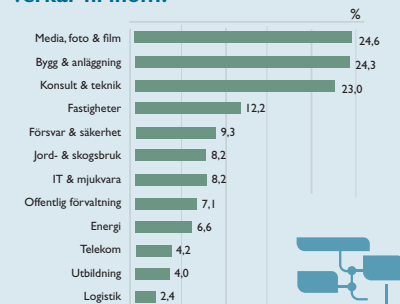
Media, foto och film fanns inte med som ett eget svarsalternativ i årets enkät, då kategorin av ett misstag föll bort i utformningen. Vi har identifierat kategorin i efterhand genom att gå igenom fritextsvaren under "annan bransch", där ett mycket tydligt och genomgående mönster framträdde.

Sett till roll i drönarekosystemet är drönartjänsteleverantörer till externa kunder den vanligaste rollen, nästan hälften av organisationerna. Näst vanligast är att driva drönarverksamhet internt inom en annan huvudsaklig verksamhet, vilket gäller en femtedel.

DJI dominerar marknaden

Utrustningen i branschen är kraftigt koncentrerad kring ett enda märke. DJI används av 93,9 procent av de svarande organisationerna, vilket återspeglar

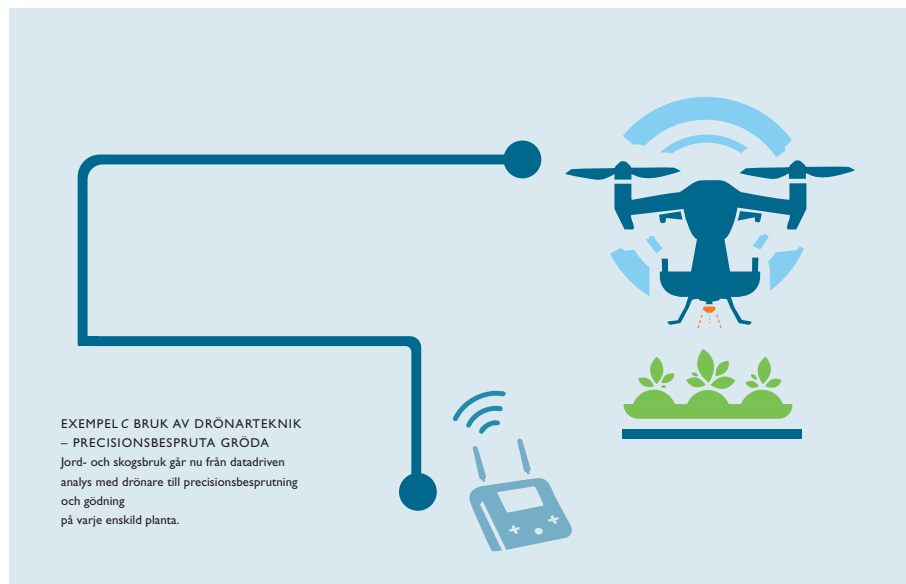
Vilken eller vilka branscher verkar ni inom?



tillverkarens starka globala marknadsposition. Egentillverkade eller specialbyggda drönare (5,3 procent) och Parrot (3,4 procent) är de vanligaste alternativen.

Främst enkla flygningar

Fyra av fem respondenter flyger primärt inom öppen kategori (A1 till A3), medan 5,6 procent flyger i specifik eller certifierad kategori, det vi i rapporten kallar den avancerade drönarverksamheten. Resterande knappt 13,5 procent uppger särskilt nationellt tillstånd eller att de är osäkra på vilken kategori de flyger inom. Fördelningen mellan drönarklasser följer samma mönster. Lättare, CE-märkta drönare i de lägre viktclasserna dominerar i öppen kategori, medan tyngre och mer avancerad utrustning är vanligare inom den avancerade drönarverksamheten, vilket vi återkommer till i ett senare kapitel.



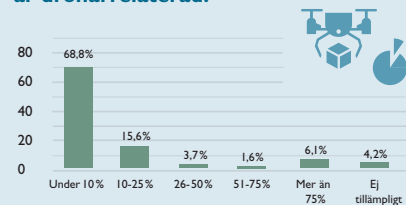
2. Verksamhet och ekonomi

För de flesta organisationer är drönarverksamhet fortfarande en liten del av den samlade verksamheten. Nästan sju av tio uppger att drönare utgör mindre än tio procent av deras totala verksamhet, medan bara sex procent ser drönare som sin kärnverksamhet.

Det speglar sannolikt att drönare i grunden är ett verktyg som används inom många olika branscher, inte minst i större organisationer vars huvudsakliga verksamhet är något annat, till exempel elbranschen, fastighetsbranschen eller lantbruket, snarare än att drönarverksam-

heten som sådan är liten. Det avspeglas också i flygtiden. Drygt sju av tio organisationer flög mellan en och femtio timmar totalt under 2025, medan en mycket liten grupp, knappt fem procent, flög mer än 200 timmar.

Andel av verksamheten som är drönarrelaterad.



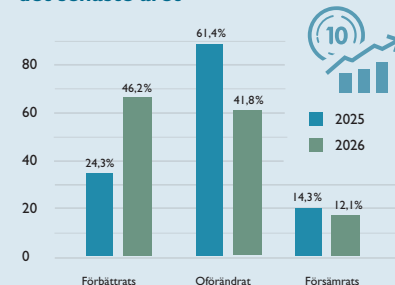
Förbättrad lönsamhet

Lönsamhetsfrågan besvarades bara av den professionella drönarbranschen, det vill säga privata företag där drönare utgör minst tio procent av verksamheten, en grupp om 91 organisationer, ungefär en fjärdedel av samtliga svarande.

Inom den professionella drönarbranschen uppger 46,2 procent att lönsamheten förbättrats det senaste året, 41,8 procent att den varit oförändrad, och 12,1 procent att den försämrats. Samma grupp tillfrågades också om internationell verksamhet. Drygt en tredjedel, 37,4 procent, har kunder eller verksamhet utanför Sverige.

Sammantaget tecknar kapitlet en bild av en bransch där drönare oftast är ett kompletterande verktyg snarare än huvudverksamhet, men där den professionella drönarbranschen, de som satsat mer helhjärtat på drönare som kärnverksamhet, också är den som visar tydligast lönsamhetsförbättring.

Lönsamhetsutveckling det senaste året



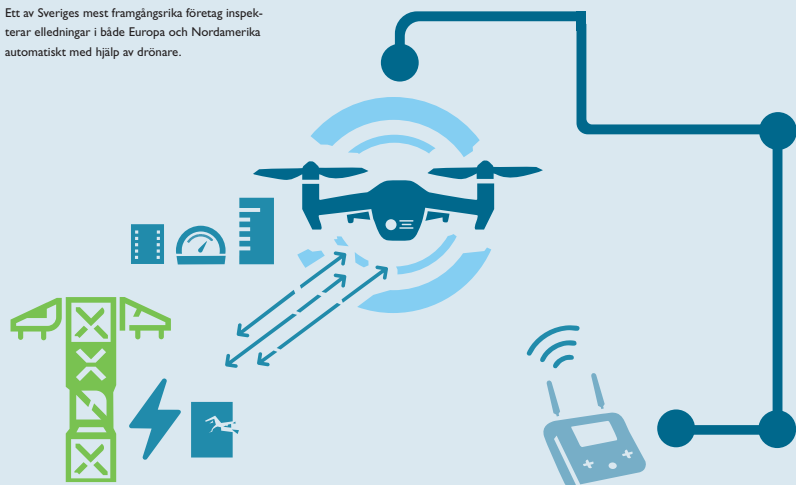
Stabil efterfrågan

Synen på efterfrågan de kommande tre månaderna är övervägande stabil. Sex av tio väntar sig oförändrad efterfrågan, en fjärdedel väntar sig en ökning, och bara fyra procent tror på en minskning. Något mer än var tionde är osäker.

EXEMPEL D BRUK AV DRÖNARTEKNIK

– INSPEKTION AV INFRASTRUKTUR

Ett av Sveriges mest framgångsrika företag inspekterar elledningar i både Europa och Nordamerika automatiskt med hjälp av drönare.



3. Kompetens

Rekryteringssvårigheter är förhållandevis ovanliga i branschen som helhet. Bland de organisationer som har minst en drönarpilot uppges 9,1 procent att de har svårt att rekrytera personal med rätt drönar-kompetens, medan 90,9 procent inte upplever några sådana svårigheter.

Frågan visades bara för organisationer med minst en pilot, 5,8 procent av samtliga svarande har ingen pilot alls och är därför inte inkluderade i den siffran.

Synen på personalstyrkan de komman-

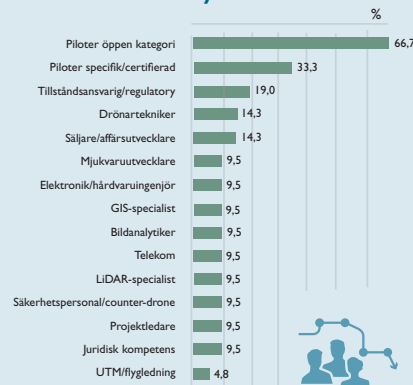
de tre månaderna är i de allra flesta fall stabil. Åtta av tio väntar sig oförändrad bemanning, medan drygt en av tio väntar sig en ökning. Endast ett fåtal räknar med att personalstyrkan ska minska.

Piloter mest efterfrågad

Bland de organisationer som faktiskt har rekryteringssvårigheter, en mindre grupp om 21 organisationer, är bilden desto tydligare. Det är i första hand piloter som saknas. Två tredjedelar efterfrågar piloter i öppen kategori och en tredjedel piloter i specifik eller certifierad kategori. Därefter följer tillståndsansvarig eller regulatory

affairs, en roll som ungefär en av fem efterfrågar, vilket sannolikt hänger ihop med den administrativa börda som beskrivs i kapitlet om hinder och regelverk. Roller som AI-utveckling, riskanalys enligt SORA-processen och utbildare fick inga svar alls i årets undersökning, medan mer tekniska specialistroller som mjukvaruutveckling, GIS och LiDAR efterfrågas av enstaka organisationer vardera.

Vilka kompetenser saknas eller behöver rekryteras?



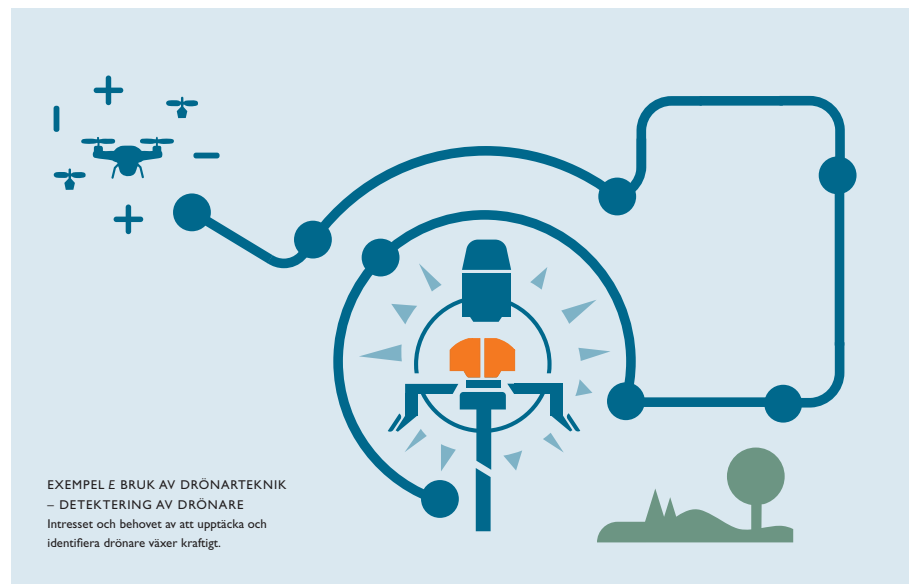
Det här är ett litet underlag och bör läsas som en riktningssnärare än ett statistiskt säkerställt mönster. Ändå är avståndet mellan pilotkompetens och övriga roller så pass stort att slutsatsen sannolikt står sig. Den kompetens som efterfrågas mest i dagens drönarbransch är grundläggande flygförmåga, inte avancerad teknisk specialistkunskap.

Väntad efterfrågan på avancerad pilotkompetens

Det är rimligt att vänta sig att efterfrågan på piloter i specifik och certifierad kategori ökar, i takt med att Transportstyrelsens handläggningstider kortas och fler tar steget in i avancerad drönaranvändning. Redan idag efterfrågar en tredjedel av de med rekryteringssvårigheter sådana piloter, och kötider är ett hinder som ökat särskilt där (kapitel 6). Detta är ett antagande, inte ett mätt resultat.

EFTERFRÅGAN PÅ DRÖNARPILOTER ANTAS ÖKA

Fler branscher använder nu drönare eller UAS (Unmanned Aerial System) i sin drift. Utökningen syns tydligast i de typer av uppgifter som tidigare var svåra, riskfyllda eller tidskrävande att utföra. Efterfrågan på drönarpiloter växer också i takt med att fler branscher ser möjligheter med att komplettera och integrera UAS-lösningar i sin verksamhet.



4. Hinder och regelverk

Respondenterna har fått bedöma hur stort hinder tio olika faktorer utgör för verksamheten, på en skala från ett till fem. Spridningstillstånd för bilder och filmer är fortsatt det enskilt största hindret, med ett medelvärde på 3,32, följt av regelutformningen för obemannad luftfart (2,67) och kötider hos Transportstyrelsen (2,25).

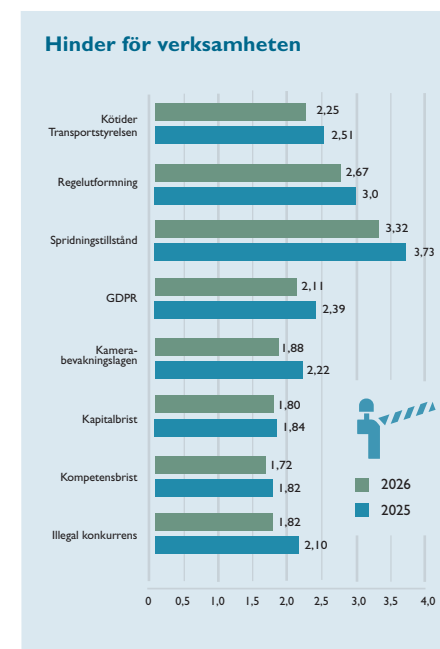
Tillgång till luftrum, en fråga som är ny för i år, hamnar också högt (2,22). I den nedre delen av skalan återfinns brist på kompetens och tillgång till utbildning, båda under 1,8.

Åtta av de tio hindren går att jämföra mot förra året, och den övergripande bilden är att de flesta upplevs som mindre hinder nu än förra året. Spridningstillstånd skattas lägre, från 3,73 till 3,32, liksom regelutformningen, från 3,00 till 2,67, och kötider hos Transportstyrelsen, från 2,51 till 2,25. Samma mönster syns för dataskyddsförordningen, kamerabevakningslagen och illegal konkurrens. Brist på kapital och brist på kompetens skattas i stort sett likadant mellan åren.

Att hindren upplevs som mindre för branschen som helhet är en positiv

utveckling, men bilden är inte enhetlig. Delar av branschen, i första hand den avancerade drönarverksamheten, upplever i stället samma frågor som större hinder under samma period. Det redovisas närmare i kapitlet om specifik och certifierad kategori.

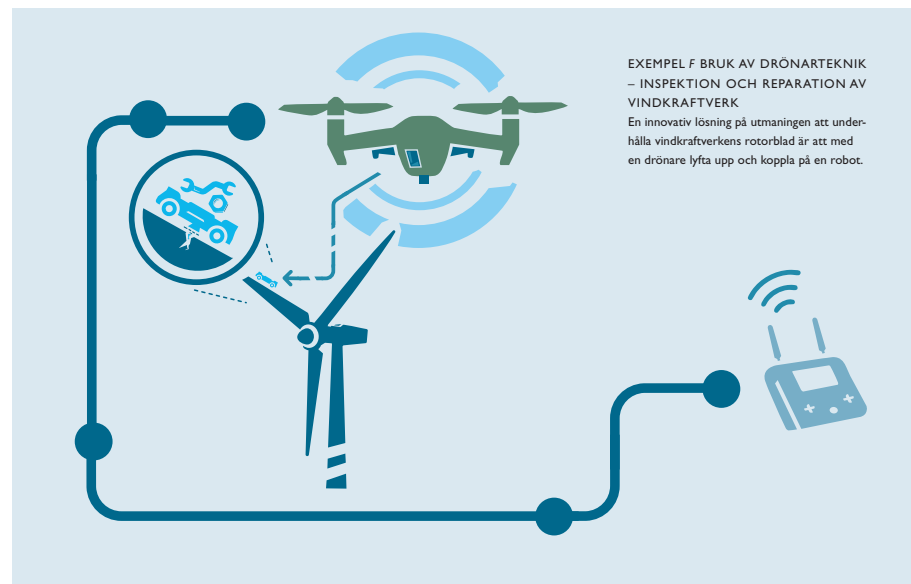
handläggningstimme gör kostnaden svår att förutse.



I fritextsvaren är bilden av spridningstillstånd och kötider hos Transportstyrelsen samstämmig med siffrorna. Flera respondenter beskriver handläggningstider på flera veckor, i vissa fall över en månad, och att uppdrag gått förlorade eller försenats till följd av väntetiden. Flera nämner också att debiteringen per

AVANCERADE DRÖNARVERKSAMHETEN UPPLEVER FORTSÄTTNINGSVIS HINDER

Delar av branschen, i första hand den avancerade drönarverksamheten, upplever hinder som en större utmaning under perioden som undersökningen täcker in.



5. Regelefterlevnad och kunders kunskap

Andelen som uppger att den egna organisationen följer regelverket fullt ut har ökat kraftigt, från 27,9 procent 2025 till 48,7 procent 2026. Andelen som svarar "mycket väl" har samtidigt minskat, från 47,5 procent till 37,6 procent. Tillsammans följer nu 86,3 procent av organisationerna regelverket i mycket hög grad, mot 75,4 procent förra året.

En trolig delförklaring är en regeländring som skedde mellan de två mätningarna.

Från 1 januari 2026 blev det för första gången straffbart att bryta mot flygreglerna även för obemannad luftfart. Det är rimligt att anta att både skärpta konsekvenser och ökad medvetenhet om regelverket bidragit till förbättringen, snarare än enbart en förändring i det faktiska beteendet.

Osäker regelefterlevnad hos andra

Synen på andra aktörers efterlevnad är ett svårare mönster att tolka. 2026 infördes för första gången ett "vet ej"-alternativ på

den frågan, vilket 37,8 procent valde.

Bland de som tog ställning är bilden ungefär oförändrad jämfört med 2025. En majoritet upplever att andra följer regelverket ganska väl eller i viss mån, medan endast 3 procent tycker att andra gör det fullt ut. Att så många väljer att inte svara alls är i sig ett tecken på osäkerhet om hur regelefterlevnaden ser ut i resten av branschen.

Flygreglerna svårast att följa

Bland de organisationer som inte följer regelverket fullt ut, 194 svarande, uppger drygt en tredjedel att flygreglerna i sig, till exempel höjdgränser, avstånd till människor och kontrollerat luftrum, är det som är svårast att efterleva i praktiken. Ungefär lika många pekar ut spridningstillstånd för bilder och film. Att ha rätt tillstånd från Transportstyrelsen följer därefter. Dataskyddsförordningen och kamerabevakningslagen upplevs som mindre problematiska.

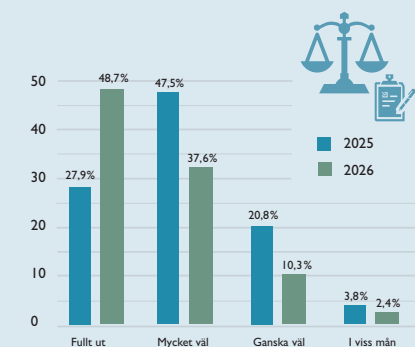
Mycket låg tillsyn

Fem procent av samtliga organisationer har blivit kontrollerade av en tillsynsmyndighet avseende sina drönartillstånd, en minskning från 12,5 procent 2025. Ett nytt svarsalternativ, "vet ej eller ej aktuellt", fanns inte förra året och valdes av 6,6 procent, vilket gör att andelen inte är helt jämförbar mellan åren.

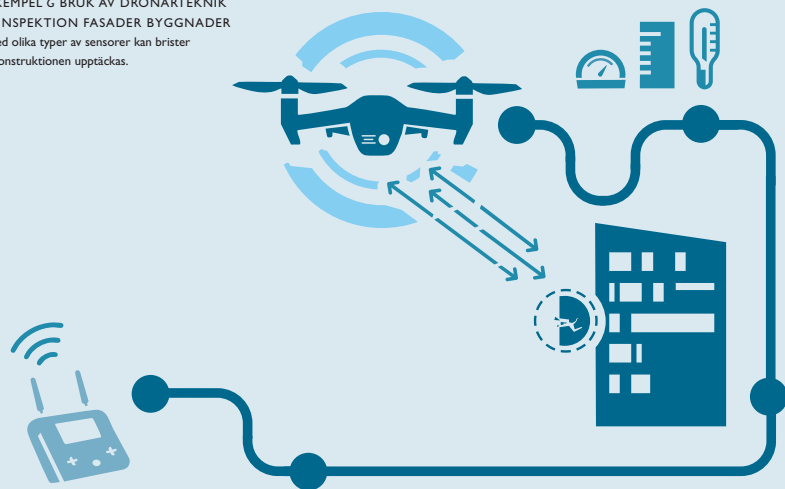
Stora behov av kunskap

Kundernas kunskap är fortsatt en svag punkt. Frågan gick bara till privata företag, med undantag för organisationer vars huvudsakliga roll är in-house-verksamhet, forskning eller myndighetsutövning, en grupp om 289 svarande. Hälften av dem upplever att kundernas allmänna kunskap om drönartjänster är låg eller mycket låg, och nästan sex av tio att förståelsen för vad som är lagligt respektive olagligt är låg eller mycket låg.

Regelefterlevnad, egen organisation



EXEMPEL G BRUK AV DRÖNARTEKNIK
– INSPEKTION FASADER BYGGNADER
Med olika typer av sensorer kan brister
i konstruktionen upptäckas.



6. Fördjupning: Specifik och certifierad kategori

Den avancerade drönarverksamheten, det vill säga de som flyger i specifik eller certifierad kategori, är branschens minsta men strategiskt viktigaste segment. Det är här den mest kvalificerade flygningen sker, bortom synhåll, med tyngre laster och närmare bebyggelse.

18 organisationer svarade att de flög i denna kategori 2025, mot 21 organisationer 2026. I det här kapitlet samlar vi vad undersökningen visar om hur den delen

av branschen utvecklas, eftersom bilden skiljer sig tydligt från branschen i stort.

Upplevelsen av hindren rör sig åt olika håll

Den övergripande bilden i kapitel 4 var att hindren upplevdes som mindre mellan åren. Den bilden håller inte för den avancerade drönarverksamheten. Kötider hos Transportstyrelsen, branschens tredje största hinder totalt, upplevs som ett allt större hinder av denna grupp, med ett medelvärde som ökat från 3,72 till

4,24, medan öppen kategori upplever samma fråga som ett allt mindre hinder, en minskning från 2,36 till 2,16. Regelutformningen för obemannad luftfart visar samma mönster. Den avancerade verksamheten upplever ett större hinder, från 3,28 till 3,38, medan öppen kategori upplever ett mindre hinder. Illegal konkurrens och brist på kapital skattas genomgående klart högre som hinder av den avancerade verksamheten än av öppen kategori båda åren.

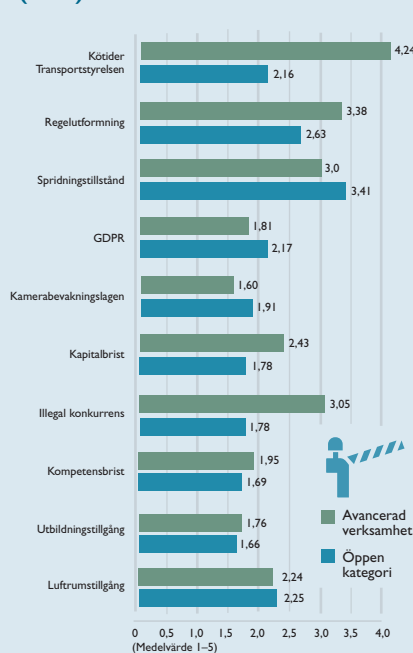
En mer avancerad och mer sårbar del av branschen

Bortom synhåll är redan verklighet för en stor del av gruppen. 33 procent flyger redan BVLOS, mot 4 procent i öppen kategori. Drönare utgör kärnverksamheten, mer än 75 procent av den totala verksamheten, för 43 procent av den avancerade drönarverksamheten, jämfört med bara 4 procent i öppen kategori.

Gruppen är också mer tekniskt inriktad i sin roll i drönarekosystemet. OEM-tillverkning, ingenjörstjänster och utbildning är alla klart överrepresenterade jämfört med öppen kategori, även om drönartjänster till externa kunder är den vanligaste rollen i båda grupperna. Företagsstorleken skiljer däremot förvånansvärt lite, båda grupperna domineras av organisationer med en till nio anställda, vilket tyder på att skillnaden handlar om verksamhetens inriktning snarare än organisationens storlek.

Den avancerade drönarverksamheten litar också mindre på att andra aktörer följer regelverket. Ingen i gruppen svarar att andra gör det fullt ut, och andelen som svarar "inte alls" är nästan fem gånger så hög som i öppen kategori. Det rimmar väl med att gruppen upplever betydligt mer illegal konkurrens. Samtidigt blir den avancerade verksamheten kontrollerad av tillsynsmyndighet ►

Samtliga tio hinder, öppen kategori mot avancerad drönarverksamhet (2026)



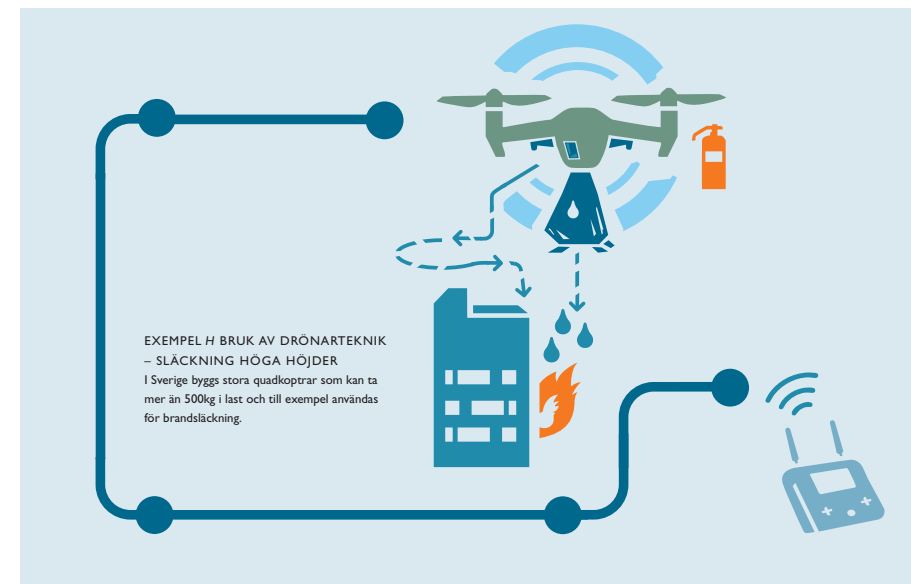
► nästan fyra gånger så ofta, 19 mot 5 procent, vilket är väntat givet att verksamheten är mer komplex och därmed drar mer uppmärksamhet.

Vilka branscher

Jordbruk och skogsbruk samt fastigheter sticker ut som överrepresenterade jämfört med öppen kategori, båda med sex av de 21 svarande, och bygg följer tätt efter. Det är rimligt givet att storskalig flygning över gles bebyggelse, som är vanligt inom jord- och skogsbruk, passar den avancerade kategorins profil väl. Siffrorna bör dock läsas som en riktningssindikation snarare än ett säkerställt mönster.

Sammanfattning

Trots svag tillväxt i andel och hinder som upplevs som tydligt större på flera punkter, visar den avancerade drönarverksamheten starkare lönsamhetsutveckling och mer positiv framtidssyn än branschen i övrigt, vilket redovisas i kapitel 2 respektive kapitel 8. Det tyder på att den underliggande efterfrågan är stark, men att de administrativa hindren, i första hand kötider hos Transportstyrelsen och regelutformningen, riskerar att bromsa just den del av branschen som har störst förutsättningar att växa. Hur Sverige står sig i det avseendet jämfört med andra länder redovisas i nästa kapitel.



7. Sverige i internationellt perspektiv

Föregående kapitel visade att hindren för avancerad drönarverksamhet upplevs som allt större i Sverige, medan de upplevs som allt mindre för branschen i övrigt. Det väcker frågan om hur Sverige står sig jämfört med andra länder.

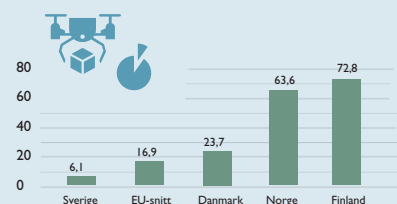
Genom Transportstyrelsens och EASA:s gemensamma dataportal går det att jämföra officiell tillståndsstatisik mellan EU:s medlemsstater. Denna genomgång bygger på ett utdrag från augusti 2026 och är alltså en ögonblicksbild, inte en tidsserie.

Land	Registrerade operatörer	LUC	Operativa tillstånd	STS-deklara-tioner
Sverige	52 516	3	32	28
Norge	34 429	6	219	2
Danmark	21 918	1	52	3
Finland	23 071	0	168	2
EU totalt	2 508 465	40	4 226	6 628

Länderna har olika stort antal registrerade operatörer, så en rättvisande jämförelse kräver att siffrorna normaliseras. Räknet per 10 000 registrerade operatörer har Sverige 6,1 operativa tillstånd, klart under EU-snittet på 16,9 och långt under ►

► Danmark (23,7), Norge (63,6) och Finland (72,8). Skillnaden är stor. Finland utfärdar tillstånd i den takten tolv gånger så ofta som Sverige, Norge tio gånger så ofta.

Operativa tillstånd per 10 000 registrerade operatörer

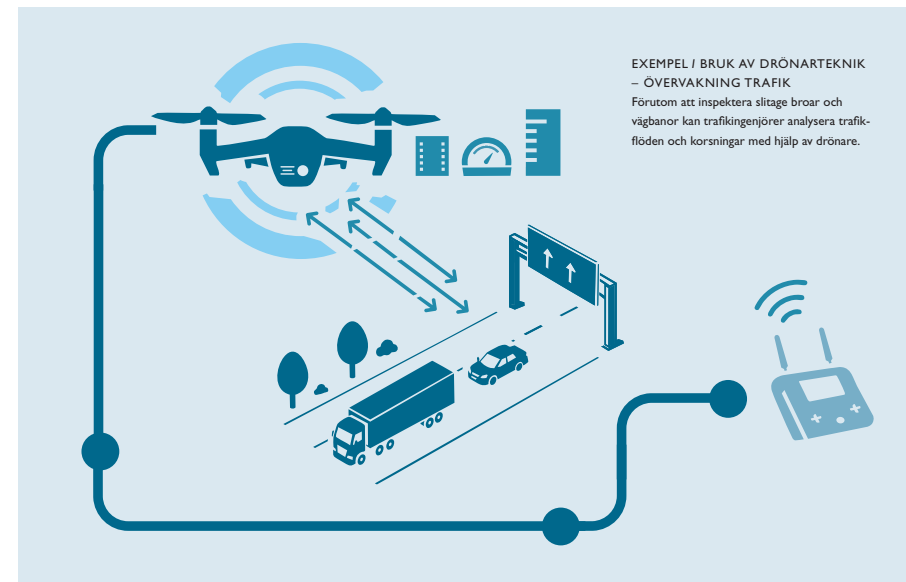


Den viktigaste nyansen är var i kedjan Sverige halkar efter. Andelen registrerade operatörer i förhållande till befolkningen är normal, ungefär fem per tusen invånare, mellan Danmarks och Norges nivåer. Det är alltså inte ett bristande intresse för drönare som skiljer Sverige från grannländerna, utan just steget in i specifik och certifierad kategori. Sverige har dessutom fler enkla STS-deklarationer än Norge, Danmark och Finland tillsammans, men klart färre av de mer krävande operativa tillstånden. Mönstret tyder på att svenska operatörer som väl tar sig in i avancerad kategori oftare stannar vid den enklaste nivån.

Sverige har tre aktiva innehavare av det tyngsta tillståndet, LUC (Light UAS

Operator Certificate). Innehavarna är Airpelago AB, med tillstånd för flygning bortom synhåll över glesbefolkat område, VisionAir Production AB, med den bredaste behörigheten av de tre och tillstånd för flygning bortom synhåll även över befolkade område, samt Fem D Konsulterna AB, vars tillstånd är begränsat till flygning inom synhåll. Norge har dubbelt så många certifikatinnehavare trots en betydligt mindre registrerad operatörsbas.

Sammantaget ger den internationella jämförelsen oberoende stöd för slutsatsen i föregående kapitel. Den avancerade drönarverksamheten i Sverige är liten, inte för att intresset saknas utan för att färre tar sig igenom tillståndprocessen till de mer krävande behörigheterna.

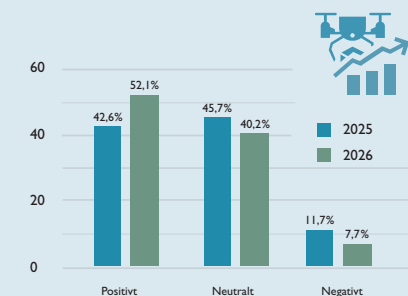


8. Branschens utveckling

Synen på drönarbranschens utveckling i Sverige har blivit mer positiv sedan förra året. 52,1 procent har en positiv syn på utvecklingen 2026, mot 42,6 procent 2025. Andelen med en negativ syn har samtidigt minskat, från 11,7 till 7,7 procent.

Bilden är dock långt ifrån enhetlig mellan branscher. Jordbruk och skogsbruk är mest optimistiska, med 74,2 procent positiv syn, följt av försvar och säkerhet på 65,7 procent. Media, foto och film, den bransch vi identifierade i kapitel 1 genom fritextsvaren, sticker ut åt andra

Syn på branschens utveckling



hållet med endast 37,6 procent positiv syn, klart lägst av samtliga branscher. ►

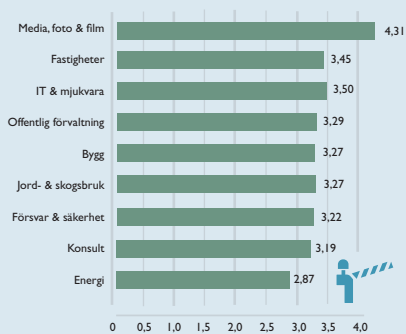
► En möjlig delförklaring till jordbrukets optimism är regelutvecklingen kring drönbaserad spridning av växtskyddsmedel. Sedan 1 februari 2025 har Naturvårdsverket utökad möjlighet att bevilja dispens för sådan spridning i forsknings- och utvecklingssyfte. EU-kommissionen har därutöver föreslagit att öppna för bredare användning inom ett regelförenklingspaket. Ministerrådet antog sin förhandlingsposition i maj 2026, men förslaget väntar fortfarande på förhandling med Europaparlamentet innan det kan bli bindande lagstiftning.

Förklaringen syns tydligt i hindersiffrorna. Spridningstillstånd är det största hindret för media, foto och film, med ett medelvärde på 4,31 av 5, långt över alla andra branscher som ligger mellan 2,9 och 3,5. Det är logiskt. Spridningstillstånd är kärnan i affären för den branschen, medan det för till exempel bygg eller jordbruk bara berör en del av uppdragen. Övriga branscher med spridningstillstånd som största hinder, bygg, fastigheter, IT och konsult, ligger alla på en klart lägre nivå.

Hindren delar sig i övrigt i två tydliga kluster. Bygg, fastigheter, konsult, IT och media har alla spridningstillstånd som största hinder, en mer urban och bildproducerande grupp. Jordbruk, försvar och säkerhet, energi och offentlig förvaltning har i stället regelutformningen som största

hinder, en mer teknisk och institutionell grupp där den generella regeltolkningen väger tyngre än bildhanteringen.

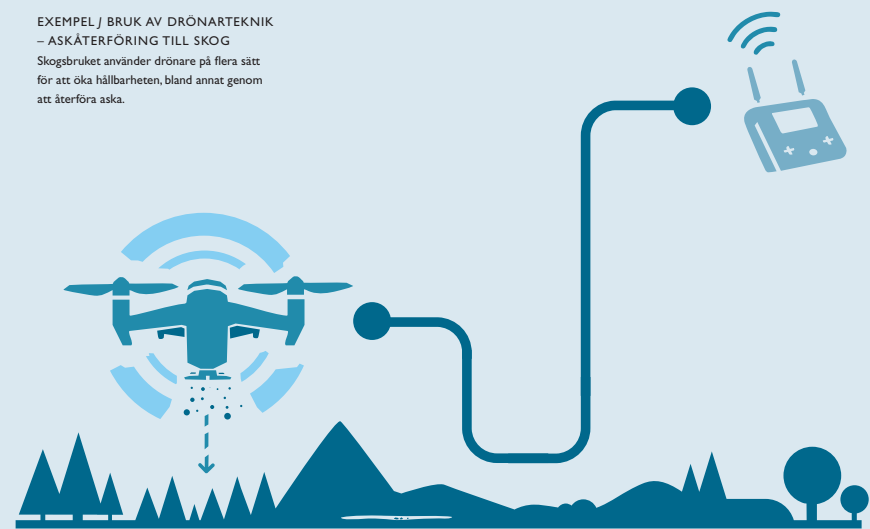
Störst hinder per bransch



Rekryteringssvårigheter varierar också kraftigt. Försvar och säkerhet har svårast att rekrytera, 19,2 procent, rimligt givet att branschen ofta kräver säkerhetsklassad eller specialiserad personal. Media, foto och film har lägst andel rekryterings-svårigheter av alla branscher, bara 3,3 procent, vilket tillsammans med den låga framtidstron målar upp en bransch som snarare krymper än växer i efterfrågan på ny personal.

Media-, foto- och filmbranschen är sammantaget den tydligaste avvikaren i hela undersökningen. Den är en av de största branscherna sett till antal utövare, men samtidigt den mest pressade av spridningstillståndet och den mest pessimistiska inför framtiden.

EXEMPEL J BRUK AV DRÖNARTEKNIK
– ASKÅTERFÖRING TILL SKOG
Skogsbruket använder drönare på flera sätt för att öka hållbarheten, bland annat genom att återföra aska.



9. Analys

De föregående kapitlen har redovisat resultaten tema för tema. Det här kapitlet sammanfattar vad de tillsammans säger om branschens tillstånd.

En bransch i två hastigheter

Den övergripande bilden är positiv. Lönsamheten har förbättrats kraftigt för den professionella drönbanschen, regelefterlevnaden har ökat påtagligt och synen på branschens utveckling är mer positiv än förra året.

Det är rimligt att tro att dessa tre trender hänger ihop. En mognande, mer lönsam

bransch investerar också mer i att följa regelverket, förstärkt av att regelbrott blev straffbart under mätperioden.

Den bilden gäller dock inte hela branschen lika. Den avancerade drönbanschen, alltså specifik och certifierad kategori, upplever motsatt utveckling på flera av de viktigaste hindren samtidigt som övriga branschen upplever lättnad. Media-, foto- och filmbranschen är på liknande sätt en tydlig avvikare i framtidssynen, mest pessimistisk av alla branscher, samtidigt som den är en av de största sett till antal utövare. ►

► Branschen mår alltså bättre i genomsnitt, men förbättringen är ojämnt fördelad. Den uteblir just i den del av branschen som har störst potential att växa.

Regelbördan är specifik, inte generell

Ett återkommande mönster är att olika delar av branschen möter olika typer av hinder. Spridningstillstånd är det dominerande hindret för bild- och medieproducerande verksamhet, bygg, fastigheter, konsult, IT och i synnerhet media, foto och film.

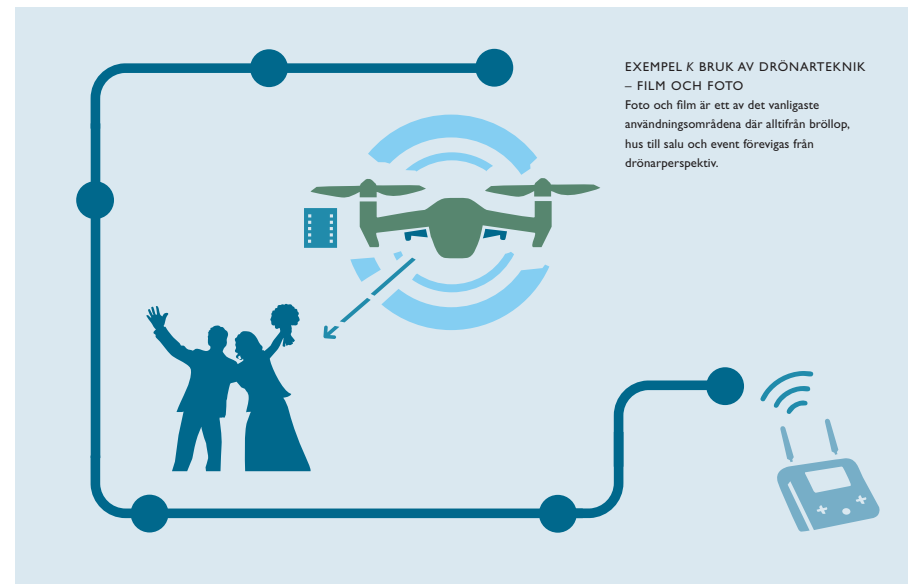
Kötider hos Transportstyrelsen väger särskilt tungt för den avancerade drönarverksamheten, där det är det enskilt största hindret. Regelutformningen för obemannad luftfart är i stället det hinder som väger tyngst för mer tekniska och institutionella branscher som jordbruk, försvar och energi. Det talar för att en generell retorik om att ”minska regelbördan” är mindre träffsäker än riktade åtgärder mot de specifika flaskhalsar som drabbar olika delar av branschen.

Sverige tappar mark där det märks mest

Den internationella jämförelsen ger oberoende stöd åt bilden. Sverige har en normal andel registrerade drönaroperatörer jämfört med grannländerna, men klart färre operativa tillstånd i specifik kategori per operatör. Det är alltså inte ett svalt

intresse för drönare som skiljer Sverige från Danmark, Norge och Finland, utan just förmågan att ta steget från öppen till avancerad kategori.

Det sammanfaller med att kompetensbehovet i den mindre grupp organisationer som har rekryteringssvårigheter i första hand gäller piloter, inklusive piloter i specifik och certifierad kategori, kapitel 3. Kortare handläggningstider och fler operatörer i avancerad kategori skulle sannolikt förstärka varandra. Fler tillstånd ger fler uppdrag, vilket ökar efterfrågan på piloter i just den kategorin.



10. Rekommendationer

Analysen i föregående kapitel pekar mot att åtgärder bör riktas mot specifika flaskhalsar snarare än mot branschen som en enda, enhetlig grupp. Rekommendationerna nedan är därför uppdelade efter vilka aktörer som kan agera.

Politik och lagstiftare

Regeringen bör genomföra en översyn av lagen om spridningstillstånd. Dagens krav omfattar i praktiken en stor del av den kommersiella drönarverksamheten och skapar en ärendevolym hos Lantmäteriet som myndigheten själv angett

sig sakna resurser för att hantera. Andra länder hanterar motsvarande frågor annorlunda, och en översyn bör därför även belysa hur spridningsprövning är utformad internationellt.

Transportstyrelsens resurser för handläggning bör säkerställas i takt med att branschen växer, med särskilt fokus på den avancerade drönarverksamheten där kötider är det hinder som är störst och ökat mest. Regeringen bör också sätta ett mätbart mål för Sveriges andel avancerad drönarverksamhet i linje med övriga Norden. ►

Myndigheter

Transportstyrelsen bör omgående effektivisera handläggningsprocessen och se till så att den kö av ärenden som just nu är åtta månader, enligt myndigheten själv, betas av helt. Ansökningsprocessen för operativa tillstånd bör digitaliseras och automatiseras för en snabbare, mer konkurrenskraftig handläggningstid.

Myndigheten bör aktivt driva på, lära av andra och verka för att regelutvecklingen på europeisk och global nivå bättre tar hänsyn till svenska förhållanden, ett stort och glesbefolkat land vars förutsättningar skiljer sig från många andra EU-länder. Samverkan med de nordiska grannlänernas motsvarande myndigheter bör också öka, för att skapa mer likartade förutsättningar oavsett vilket nordiskt land drönarverksamheten sker i. Ökad samverkan med branschen, kring både arbetssätt och regelutveckling, är ytterligare ett sätt att stärka processen.

Myndigheten bör därutöver undersöka varför så många operatörer stannar vid den enklaste vägen in i avancerad kategori, S T S-deklaration, snarare än att gå vidare till mer omfattande operativa tillstånd, trots att Sverige redan ligger lågt jämfört med övriga Norden.

Bransch

Branschen bör verka för en stärkt kompetensförsörjning av piloter i specifik

kategori. Branschen bör också fortsätta samla in konkreta ärendedata, väntetider och volymer, som underlag för fortsatt påverkansarbete gentemot myndigheter och politik.

Branschen bör bidra till ökad kunskap hos kunder, både om vad drönartjänster kan användas till och om vad som är tillåtet enligt regelverket. Undersökningen visar att hälften av kunderna har låg eller mycket låg kunskap om drönartjänster, och närmare sex av tio låg eller mycket låg förståelse för vad som är lagligt respektive olagligt.

Referenser

Proposition från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Effektiva sanktioner inom luftfarten
Prop. 2024/25:171

EASA drone economy dashboard.

Dataportal för tillståndsstistik inom obemannad luftfart (Sverige, Norge, Danmark, Finland, EU). Utdrag 2026-08-12.

Transportstyrelsens tillståndsregister för UAS-operatörscertifikat (LUC), Sverige.

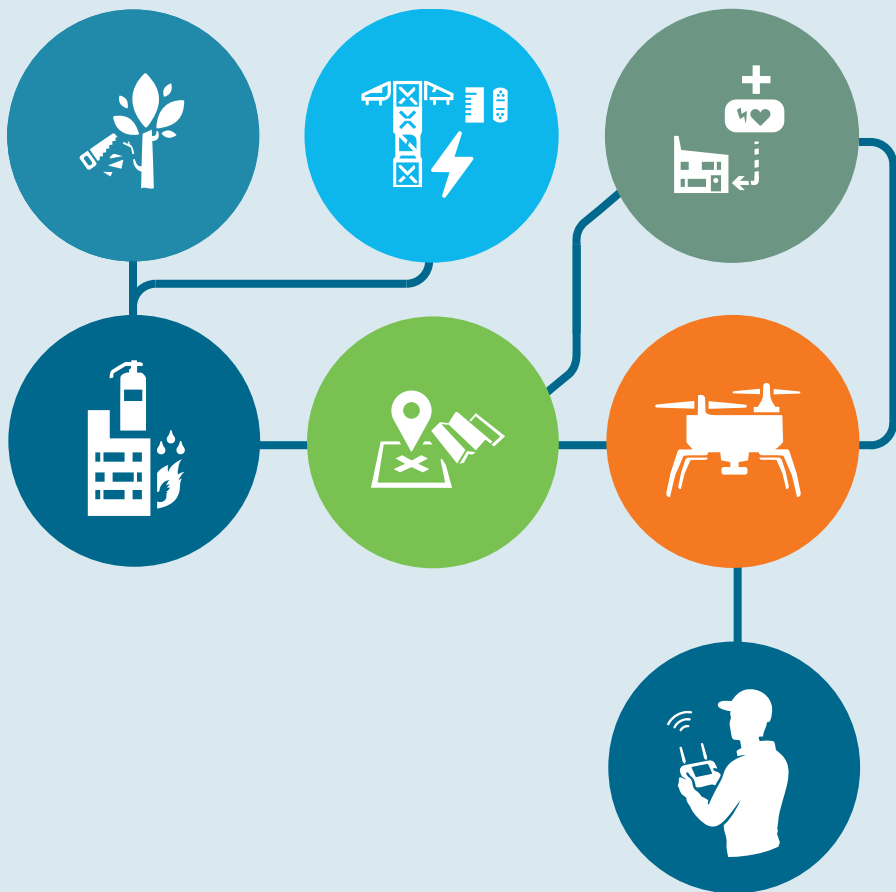
Naturvårdsverket.

Ändrade föreskrifter om dispens för spridning av växtskyddsmedel från luftfartyg, i kraft från 1 februari 2025.

EU-kommissionen.

Förslag inom ramen för förenklingspaketet "Omnibus X", december 2025. Ministerrådets förhandlingsposition antagen 27 maj 2026.

Rapporten är sammanställd av Victoria Barrsäter, näringspolitisk expert och branschansvarig för Svenska Drönarnätverket, Transportföretagen.



KONTAKT

www.transportforetagen.se

info@transportforetagen.se

TRANSPORTFÖRETAGEN