

*Udkast*

til

**Forslag**

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler, administration af afgifter og gebyrer)

**§ 1**

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, § 5 i lov nr. 542 af 8. juni 2006 og § 6 i lov nr. 736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 40 c ændres »1-4« til: »1-9«.
2. I § 40 d, stk. 1, og § 40 e, stk. 1, ændres »5« til: »10«.
3. I § 40 d, stk. 1, ændres »sikkerhedsrepræsentant« til: »arbejdsmiljørepræsentant«.
4. I § 40 d, stk. 2, ændres »sikkerhedsrepræsentantens« til: »arbejdsmiljørepræsentantens«, og »sikkerhedsrepræsentanten« til: »arbejdsmiljørepræsentanten«.
5. I § 40 d, stk. 3 og 4, ændres »sikkerhedsrepræsentanten« til: »arbejdsmiljørepræsentanten«.
6. I § 40 d, stk. 5, ændres »Sikkerhedsrepræsentanten« til: »Arbejdsmiljørepræsentanten«.
7. I § 40 e, stk. 1, ændres »et sikkerhedsudvalg« til: »en arbejdsmiljøorganisation«.
8. I § 40 e, stk. 2, ændres »Sikkerhedsudvalget« til: »Arbejdsmiljøorganisationen«, »sikkerhedsrepræsentanter« til: »arbejdsmiljørepræsentanter«, og »Det enkelte sikkerhedsudvalg« til: »Den enkelte arbejdsmiljøorganisation«.
9. I § 40 e, stk. 3, og § 40 e, stk. 4, ændres »Sikkerhedsudvalget« til: »Arbejdsmiljøorganisationen«.
10. I § 40 f ændres »sikkerhedsrepræsentanter« til: »arbejdsmiljørepræsentanter«, og »sikkerhedsudvalget« til: »arbejdsmiljøorganisationen«.

**11.** I § 40 g, stk. 2, ændres »sikkerhedsrepræsentanter« til: »arbejds miljørepræsentanter«, »sikkerhedsudvalg« til: »arbejds miljøorganisationer«, og »udvalgets« til: »arbejds miljøorganisationens«.

**12.** § 148 affattes således:

»§ 148. For udførelse af Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart, betales afgifter og gebyrer i overensstemmelse med reglerne i stk. 2-7. Afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart, herunder også de aktører, der ikke er pålagt afgifter i medfør af stk. 2, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

*Stk. 2.* For udførelse af Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende tilsyn, med den civile luftfart, betaler et luftfartsselskab en afgift, som fastsættes af transport- og bygningsministeren, for hver passager, som selskabet befordrer. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

*Stk. 3.* Afgiften nævnt i stk. 2 betales ikke for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

*Stk. 4.* For Trafik- og Byggestyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet, fastsætter transport- og bygningsministeren gebyrer.

*Stk. 5.* Hvis betalinger fastsat i medfør af stk. 2, 4 og 5 ikke sker rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

*Stk. 6.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften fastsat i medfør af stk. 2 og gebyrer fastsat i medfør af stk. 4 og 5, herunder regler om betaling for erindringskrivelser m.v.«.

**13.** I § 149 indsættes som *stk. 16* og *17*:

»*Stk. 16.* Overtrædelse af § 151 a, stk. 6, straffes med bøde. Straffen kan stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen har oversteg 2,00 promille.

*Stk. 17.* Overtrædelse af § 151 a, stk. 1, 2 og 7, § 151 b, stk. 1, § 151 c, stk. 1-5, og § 151 d, stk. 1, straffes med bøde.«.

**14.** I § 149, *stk. 17*, indsættes efter »§ 151 b, stk. 1«: »og 2«.

**15.** I § 150 indsættes som *stk. 10-13*:

»*Stk. 10.* Retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, i bymæssigt område eller til

at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 151 d, stk. 1, skal frakendes, når den pågældende har ført eller forsøgt at føre en mindre drone efter at have indtaget spiritus som angivet i § 151 a, stk. 6.

*Stk. 11.* Frakendelsen efter stk. 10 sker betinget, hvis førerens alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen ikke er over 1,20 promille.

*Stk. 12.* Frakendelse efter stk. 10 sker ubetinget, hvis førerens alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen er over 1,20 promille. Under særligt formildende omstændigheder kan frakendelsen ske betinget.

*Stk. 13.* Bestemmelserne i stk. 1, nr. 1 og 2, stk. 2, 2. pkt., stk. 3 samt stk. 5-7 finder tilsvarende anvendelse på den, der i professionelt øjemed fører en mindre drone i bymæssigt område eller den, der fører en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 151 d, stk. 1.«

**16.** Efter § 151 indsættes:

»§ **151 a.** Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe.

*Stk. 2.* Flyvning med mindre droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og uden for særligt følsomme naturområder, jf. dog § 151 e, stk. 2-4.

*Stk. 3.* Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om en øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning med mindre droner og om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2, herunder en nærmere afgrænsning af flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder samt operative flyveregler.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder med mindre droner og droner under den i § 151 e, stk. 1, nr. 3, nævnte minimumsgrænse samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

*Stk. 6.* Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller sådan flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 151 d, må ikke finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,50 promille.

*Stk. 7.* Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller sådan flyvning, hvortil der kræves særlig tilladelse efter § 151 d, må endvidere ikke finde sted, hvis føreren af dronen på grund af alkohol sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde.

**§ 151 b.** Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, uden for bymæssigt område kræver kendskab til de grundlæggende regler for flyvning med droner, som nærmere fastsat af transport- og bygningsministeren.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* Transport- og Bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år.

**§ 151 c.** Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, i bymæssigt område må alene ske i professionelt øjemed, jf. dog § 151 e, stk. 1, nr. 3.

*Stk. 2.* Flyvning af mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område kræver passende standardiserede kompetencer, som nærmere fastsat af transport- og bygningsministeren jf. stk. 6.

*Stk. 3.* Flyvning med mindre droner i bymæssigt område kræver, at droneføreren er fyldt 18 år.

*Stk. 4.* Mindre droner, der føres i professionelt øjemed i bymæssigt område, skal kunne identificeres og skal registreres hos Trafik- og Byggestyrelsen.

*Stk. 5.* Flyvning med mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område kræver ansvarsforsikring tegnet i henhold til § 130.

*Stk. 6.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1-5.

**§ 151 d.** Flyvning med mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, kræver tilladelse af transport- og bygningsministeren.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1, herunder hvad der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, tilladelser, klageadgang osv.

**§ 151 e.** Transport- og bygningsministeren kan udover de forhold, der er nævnt i §§ 151 a-d fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, som defineret i de regler, som transport- og bygningsministeren fastsætter i medfør af § 151 a, stk. 3, herunder om:

- 1) Trafikinformation i forbindelse med flyvning med droner,
- 2) konstruktion, udstyr og vedligeholdelse, og
- 3) hel eller delvis undtagelse af mindre droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, der anvendes i forbindelse med det civile beredskab.

*Stk. 3.* Justitsministeren kan efter forhandling med transport- og bygningsministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om særlige forhold for anvendelse af mindre droner i professionelt øjemed, som ikke er omfattet af stk. 2 og 3.«.

**17.** I § 151 b indsættes som nyt *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver ansvarsforsikring tegnet i henhold til § 130.«.

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

**18.** I § 151 b, *stk. 2*, der bliver *stk. 3*, indsættes efter »stk. 1«: »og 2«.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den XX 2016, jf. dog *stk. 2*.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovens § 1, nr. 13-18. Ministeren kan herunder fastsætte, at bestemmelserne, herunder luftfartslovens §§ 151 a-e, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 16, træder i kraft på forskellige tidspunkter.

## § 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### **Indhold**

1. Indledning .....	7
2. Baggrunden for lovforslaget .....	8
3. Droner .....	10
3.1 Gældende ret .....	10
3.2 Arbejdsgruppens anbefalinger .....	12
3.3 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser .....	12
3.3.1 Operative flyveregler .....	14
3.3.2 Flyvning uden for bymæssigt område .....	14
3.3.3 Flyvning i bymæssigt område .....	15
3.3.4 Flyvning som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko .....	17
3.3.5 Vægtgrænser .....	18
3.3.6 Modelflyveorganisationer m.v. ....	19
4. Betaling for Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart .....	19
4.1 Gældende ret .....	19
4.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser .....	21
5. Samarbejde om sikkerhed og sundhed på luftfartøjer .....	23
5.1 Gældende ret .....	23
5.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser .....	23
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige .....	24
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv. ....	24
8. Administrative konsekvenser for borgerne .....	26
9. Miljømæssige konsekvenser .....	27
10. Forholdet til EU-retten .....	27
11. Hørte myndigheder og organisationer .....	27
12. Sammenfattende skema .....	28

## 1. Indledning

Droneteknologien udvikler sig med høj hastighed i disse år, hvilket giver et stort vækstpotentiale og mange erhvervs- og anvendelsesmuligheder. En drone er et ubemandet luftfartøj, som hører til i kategorien af ”luftfartøjer som ikke har fører ombord”; dvs. et førerløst fly eller helikopter som typisk fjernstyres af en person på jorden. Det er især de ”mindre droner” – dvs. droner på højst 25 kg, som flyver i lav højde - der er populære hos såvel erhvervsliv og myndigheder som hos privatpersoner.

Droner har en høj nytteværdi for samfundet, fordi de kan løse en lang række opgaver billigere, hurtigere og mere miljø- og klimavenligt på grund af deres lave energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning sammenlignet med traditionelle fly og helikoptere.

Droner vil således kunne anvendes til både at effektivisere og lette eksisterende opgaver, men også til at udføre arbejde, der ikke udføres i dag.

Mulighederne og opgaverne er mangeartede. Der er navnlig potentiale inden for landbruget i forbindelse med overvågning af marker bl.a. med henblik på analyse af jordbunds- og planteforhold, ved indsamling af geodata til brug for opmålinger og kortlægning af eksempelvis kyststrækninger, ved inspektioner af vejnet, ledningsnet og bygningskonstruktioner eksempelvis broer samt på beredskabsområdet til forbedring og koordinering af indsatsen ved ulykker og til at skabe overblik over rednings- og eftersøgningsaktioner.

Formålet med lovforslaget er at sikre droneområdet en tidssvarende og stærkere forankring i luftfartsloven end tilfældet er i dag. De gældende regler er primært målrettet sikkerhedshensyn vedrørende den rekreative flyvning med traditionelle modelfly, der ikke vejer mere end 25 kg.

Lovforslaget omfatter alene de civile droner. Militære droner henhører under Forsvarsministeriets ressortområde.

Forslaget indeholder en balanceret og sammenhængende reguleringsramme, som tager højde for de særlige hensyn og forhold, der gør sig gældende ved flyvning med droner. Da droner kan medtage kamera eller lignende og ofte en vis last, skal der tages højde for flere samfundsmæssige hensyn end ved traditionelle modelfly. Hensigten er blandt andet at gøre det muligt, at stille krav til brug af droner med henblik på at modvirke ulovlig brug, herunder brug i strid med reglerne, som sikrer privatlivets fred. I dag varetager kravene vedrørende droner primært hensyn til flyvesikkerheden.

Det foreslås, at reguleringen af droneområdet gøres risikobaseret og ikke blot duplikerer den meget detaljerede luftfartsregulering, der typisk retter sig mod at undgå katastrofale ulykker. Endvidere foreslås en regulering, som er simpel og let forståelig, da den retter sig mod en meget bred brugergruppe. En risikobaseret og simpel regulering vil samtidig skabe klare rammer for erhvervslivets udnyttelse af droneteknologien.

Da der endnu ikke er udviklet standarder m.v. til betryggelse af droners luftdygtighed, lægger forslaget op til primært at regulere mindre droner ved at stille krav til, hvor de må flyve (operative krav), og hvad føreren skal kunne (kompetencekrav og ansvar).

Med den foreslåede danske regulering, som på et overordnet niveau forventes at svare til EU-reguleringen, forventes den danske branche derfor også at kunne få et forspring i forhold til at kunne tilpasse sig og drage nyt af den fremtidige EU-regulering på forkant.

Forslaget indebærer desuden en justering af den nuværende model for finansieringen af Trafik- og Byggestyrelsens tilsynsvirksomhed og øvrige opgaver på luftfartsområdet.

Således skal satsen for safety-bidraget, der er en ikke-fiskal afgift, fremover ikke fastsættes direkte i loven, men fastsættes administrativt af transport- og bygningsministeren årligt i henhold til gældende regler i budgetvejledningen. Dette skal ske for at få omkostninger og indtægter til at balancere over en 4-årig periode. Dette krav følger af budgetvejledningens afsnit 2.3.1.2 *Taksten for andre afgifter og gebyrer*. Safety-bidraget vil dække den del af tilsynsopgaverne, der vedrører funktionstilsyn og forhåndsdialog forud for tiltrædelseskontrol.

Det præciseres i loven, at Trafik- og Byggestyrelsen kan opkræve gebyr for kurser i relation til security og luftfartsområdet generelt. Det gøres i forslaget klart, at afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart i bred forstand, herunder også de aktører, der ikke er pålagt afgifter i medfør af stk. 2, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Det bærende hensyn er således til luftfartspassagerernes sikkerhed.

Gebyrerne og afgiften vil blive fastsat efter de i staten almindeligt gældende regler for gebyrer og afgifter af ikke-fiskal karakter.

Endelig indebærer forslaget en ændring af luftfartslovens bestemmelser om luftfartsselskabernes tilrettelæggelse af arbejdsmiljøarbejdet. Formålet er at tilpasse reglerne til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, således at virksomhederne får ensartede regler for, hvornår der skal oprettes sikkerhedsudvalg, uanset om der er tale om tjeneste ombord på luftfartøjer eller på landjorden.

## **2. Baggrunden for lovforslaget**

Teknologien på droneområdet er som nævnt inde i en rivende udvikling i disse år. Droner anvendes ikke blot til fritidsbrug, men også i stigende grad til brug for professionelle. Det er navnlig de mindre droner, der ikke vejer mere end 25 kg, og som flyver i lav højde (under 150 m), der er meget populære.

I lighed med andre nye teknologier er der også udfordringer forbundet med anvendelse af droner. Droneteknologien giver navnlig udfordringer for flyve- og personsikkerhed, hensynet til privatlivets fred og sikringshensyn (terrorbekæmpelse, smugling og anden ulovlig anvendelse). Droner kan let flyve over fysiske forhindringer i form af mure og hegn, og droner kan ikke umiddelbart identificeres og tilbageholdes, mens de flyver.

Internationalt er der taget skridt til at regulere de *større* droner, der skal flyve i luftrummet blandt andre fly. Den internationale civile luftfartsorganisation under FN, ICAO (International Civil Aviation Organization) har etableret et ekspertpanel, det såkaldte ”RPAS Integration Panel” (Remotely Piloted Aircraft Systems), der har til opgave at udvikle de nødvendige standarder, anbefalinger, procedurer og vejledningsmateriale, som skal sikre en sikker og effektiv integration af



civile droner i det almindelige luftrum på det internationale plan. Europa-Kommissionen har i 2013 udarbejdet en køreplan for integration af civile droner i europæisk luftrum – den såkaldte Roadmap. Køreplanen er fulgt op af Europa-Kommissionens og Europa-Parlamentets meddelelse af 8. april 2014 (COM(2014) 207 final) med titlen – ”En ny æra for luftfarten - Luftfartsmarkedet åbnes for civil anvendelse af fjernstyrede luftfartøjsystemer på en sikker og holdbar måde”.

Regulering af de mindre droner i luftrummet under 150 meter er i dag et nationalt anliggende. Det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA (European Aviation Safety Agency), har i dag kun mandat til at foreslå regulering af droner, der vejer mere end 150 kg. Dette forventes ændret med Europa-Kommissionens kommende luftfartspakke ultimo 2015 eller primo 2016, hvorved EASA også kan tage initiativ til regulering af droner med lavere vægt. En overordnet introduktion til de fælles EU-regler for droner, som Europa-Kommissionen forventes at foreslå, blev den 31. juli 2015 sendt i høring af EASA med titlen - "Advance Notice of Proposed Amendment 2015-10 - Introduction of a regulatory framework for the operation of drones". EASA ligger heri op til, at droneoperationer opdeles i tre forskellige kategorier (Åben, Specifik og Certificeret) fastsat på baggrund af risiko, og at der arbejdes med opdeling af geografiske zoner i fri flyvning, begrænset flyvning og ingen flyvning, hvor det enkelte land definerer zonerne. Ligeledes foreslås elektronisk identifikation af den enkelte drone og såkaldt geohegning. Ved geohegning programmeres geografiske begrænsninger i den enkelte drone, hvorved dronen forbliver inden for de tilladte flyveområder.

Der vurderes at være overensstemmelse mellem grundideerne i EASAs forslag og de foreslåede bestemmelser i luftfartsloven. De foreslåede bestemmelser forventes derfor at kunne rumme de kommende overordnede EU-regler, hvis de i store træk ender med at blive, som EASA foreslår.

Det kommende udspil til fælles EU-regler for mindre droner forventes at blive overordnet, hvorefter konkrete regeludkast skal forhandles. Baseret på erfaringer fra andre EU-luftfartsregler kan nye EU-regler forventes at træde i kraft om ca. 3 år. Det vil sige, at de konkrete udfordringer for erhvervet og samfundet ikke løses af EU-regler på kortere sigt. Med den kraftige fremvækst af mindre droner og den i dag utidssvarende regulering er der derfor et snarligt behov for at ændre luftfartslovens nuværende bestemmelser i relation til mindre droner. En simpel og klar dansk regulering kan endvidere med større vægt påvirke den fælleseuropæiske regulering, når en sådan skal konkretiseres og forhandles. Med den foreslåede danske regulering, som på et overordnet niveau forventes at svare til EU-reguleringen, forventes den danske branche derfor at kunne få et forspring i forhold til at kunne tilpasse sig og drage nytte af den fremtidige EU-regulering på forkant. En række andre europæiske lande er tilsvarende i gang med at gennemføre national regulering af (mindre) droner.

Regeringen nedsatte i 2013 en tværministeriel arbejdsgruppe med repræsentanter for det daværende Transportministeriet, nu Transport- og Bygningsministeriet, den daværende Trafikstyrelsen, nu Trafik- og Byggestyrelsen (formand), Justitsministeriet (herunder Politiets Efterretningstjeneste og Rigspolitiet), Erhvervs- og Vækstministeriet (repræsenteret ved Erhvervsstyrelsen), Forsvarsministeriet (repræsenteret ved Forsvarets Efterretningstjeneste og Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse). Arbejdsgruppen fik til opgave at undersøge og vurdere behovet for en mere tidssvarende regulering af droneområdet. Arbejdet har resulteret i en rapport om ”Fremtidens regulering af civile droner” fra 2015, som indeholder en række anbefalinger til en samlet regulering af droneområdet. Arbejdsgruppens anbefalinger er, med justeringer efter en offentlig høring, afspejlet i lovforslaget.

Trafik- og Byggestyrelsens finansiering af funktionstilsyn, tiltrædelseskontrol og kursusaktivitet sker i dag ved fuld brugerbetaling, hvilket også fremover vil være tilfældet. Finansieringen sker dels gennem opkrævning af en afgift (safety-bidrag) for hver passager, der rejser med luftfartsselskaber fra danske lufthavne, dels gennem opkrævning af gebyrer hos virksomheder, personer, luftfartøjer, anlæg, m.v. for Trafik- og Byggestyrelsens tiltrædelseskontroller m.v.

Den nuværende ordning, hvorefter safety-bidraget er fastsat med en sats i loven, og den praksis, hvorefter gebyrerne beregnes, har imidlertid vist sig uhensigtsmæssig med hensyn til at få omkostninger og indtægter til at balancere over en 4 årig periode, jf. budgetvejledningens krav herom i afsnit 2.3.1.2 *Taksten for andre afgifter*. Med lovforslaget foreslås nogle justeringer af den gældende model for at rette op på disse uhensigtsmæssigheder.

Det foreslås præciseret, at afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart i bred forstand, herunder også de aktører, der ikke er pålagt afgifter i medfør af stk. 2, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Det bærende hensyn er således til luftfartspassagerernes sikkerhed.

Samtidig vil satsen for safety-bidraget kunne fastsættes administrativt.

Tilrettelæggelsen af arbejdsmiljøarbejdet i luftfartsselskaberne er underlagt forskellige regelsæt alt efter, om der er tale om tjeneste ombord på luftfartøjer eller på landjorden. Med lovforslaget foreslås luftfartslovens regler om organisering af sikkerheds- og sundhedsarbejdet for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøjer tilpasset til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, således at virksomhederne får ensartede regler for, hvornår der skal oprettes sikkerhedsudvalg.

Endvidere foreslås luftfartslovens arbejdsmiljøretlige terminologi moderniseret og tilpasset til terminologien i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen.

### **3. Droner**

#### ***3.1 Gældende ret***

Flyvning med droner er i dag reguleret i en bekendtgørelse udstedt efter luftfartslovens § 151, som bl.a. bemyndiger transport- og bygningsministeren til at fastsætte nærmere regler for ”luftfartøjer, som ikke har fører ombord”. Der er tale om de såkaldte Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 9-4, 3. udgave af 9. januar 2004, Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg, udstedt af Trafik- og Byggestyrelsen (efter delegation).

Efter de gældende bestemmelser i BL 9-4 må man kun flyve med droner, som ikke vejer over 25 kg, og som udgangspunkt må der ikke flyves i byområder. Uden for byområder skal dronen holde en afstand på mindst 150 m til bymæssig bebyggelse og til større offentlig vej ligesom den højeste flyvehøjde over terræn er 100 m. Desuden må særligt følsomme naturområder ikke overflyves, og der må ikke flyves tættere på en civil flyveplads end 5 km og 8 km på en militær. Hvis dronen vejer mere end 7 kg, er der endvidere krav om radiostyringsanlæg og ansvarsforsikring, ligesom der kun må flyves fra særlige godkendte modellflyvepladser.

Reglerne i BL 9-4 stammer fra en tid, hvor der ikke var tænkt på droner, som de kendes i dag med deres avancerede teknologi, kameraer og nyttelast. Bestemmelserne er udarbejdet med henblik på flyvning med modelfly m.v. og er ikke rettet mod den professionelle brug af droner, som ofte finder sted i bymæssigt område.

BL 9-4 giver Trafik- og Byggestyrelsen mulighed for at dispensere fra reglerne, når det skønnes foreneligt med de forhold, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser. I lyset af de seneste års øgede interesse for at benytte droner professionelt, har Trafik- og Byggestyrelsen udarbejdet en vejledning til luftfartsbranchen - en såkaldt AIC – Aeronautical Information Circular (nr. B 08/14) om de kriterier, styrelsen lægger vægt på ved vurderingen af, om der i de konkrete tilfælde vil kunne gives dispensation til bl.a. flyvning i bymæssigt område, når droner anvendes professionelt.

Der bliver således som vilkår i hver enkelt dispensation stillet en række krav, herunder at flyvningen skal udføres inden for droneførerens synsvidde og inden for et på forhånd planlagt flyve- og sikkerhedsområde, ligesom det omgivende luftrum skal overvåges, så flyvningen omgående kan afbrydes, hvis et andet luftfartøj nærmer sig området. Endvidere stilles der krav om, at dronens flyvehøjde over terræn højst må være 100 meter, ligesom flyvningen skal udføres i overensstemmelse med en driftshåndbog, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen og i øvrigt foregå sådan, at en række nærmere fastsatte afstandskrav til fængsler, jernbaner, hovedveje, civile og militære flyvepladser m.v. overholdes. Der bliver desuden stillet krav om, at føreren af dronen besidder tilstrækkelige kvalifikationer til at føre den pågældende type drone, ligesom udførte flyvninger skal dokumenteres i en logbog. Endelig bliver der stillet krav om, at dronen skal være mærket med ejerens/brugerens navn og telefonnummer samt dronens registreringsnummer, og krav om at ejeren/brugeren skal være forsikret.

I situationer, hvor der måtte opstå behov for at kunne udføre flyvning uden for førerens synsvidde, i første omgang til brug for test af sådanne operationer, vil Trafik- og Byggestyrelsen i en dispensation stille skærpede krav i forhold til dronen, førerens kvalifikationer m.v., ligesom sådanne flyvninger kun må udføres i et særligt reserveret luftrum.

I de senere år har Trafik- og Byggestyrelsen på baggrund af retningslinjerne i AIC B 08/14 og efter en konkret vurdering udstedt et stærkt stigende antal dispensationer. Ved udgangen af 2014 var det samlede antal dispensationer 51 og med udgangen af september 2015 er tallet oppe på 87.

Da BL 9-4 kun omfatter droner, som ikke vejer mere end 25 kg, og da Trafik- og Byggestyrelsen ikke har udstedt en BL (bekendtgørelse) for flyvning med droner over 25 kg, følger det af luftfartslovens § 151, at sådanne større droner er omfattet af luftfartslovens almindelige bestemmelser for luftfartøjer og piloter, der opererer disse luftfartøjer. Dette indebærer, at droner over 25 kg i udgangspunktet skal opfylde luftfartslovgivningens almindelige bestemmelser om luftfartøjers luftdygtighed, lufttrafikregler (færdselsregler), bemanning, forsikring m.v., medmindre der konkret er givet en dispensation.

På nuværende tidspunkt vurderes det ikke hensigtsmæssigt at foreslå en ændring af reglerne for sådanne større droner. Større droner forventes generelt at skulle certificeres i EU- og international regulering. Omfanget af ansøgninger om flyvning med større droner forventes i de kommende år at være så beskedent, at de kan håndteres individuelt.

Overtrædelse af bestemmelserne i BL 9-4 kan straffes med bøde. Også virksomheder og selskaber vil kunne idømmes bøder.

Spørgsmål om krænkelse af privatlivets fred m.v. ved anvendelse af droner, som er udstyret med kamera eller lignende, således at dronen kan fotografere, videooptage, transmittere eller på anden måde indsamle data, er reguleret af anden lovgivning, herunder tv-overvågningsloven, persondataloven og straffeloven.

### ***3.2 Arbejdsgruppens anbefalinger***

Arbejdsgruppens rapport ”Fremtidens regulering af civile droner” fra 2015 indeholder en række anbefalinger til en samlet regulering af rammerne for droneområdet. Det anbefales, at det alene er mindre droner, der anvendes professionelt, som må flyve i bymæssigt område, og at der ved flyvning i et sådant område indføres særlige regler, herunder operationelle flyveregler og særlige uddannelseskrav m.v. Det anbefales endvidere, at sådanne droner af hensyn til privatlivets fred og terrorbekæmpelse skal kunne identificeres med en form for elektronisk nummerplade ved flyvning i bymæssigt område. For flyvninger uden for bymæssigt område anbefaler arbejdsgruppen, at der indføres lempeligere regler, både i relation til flyvning i professionelt øjemed og i relation til fritidsflyvning, ligesom der anbefales en lempeligere regulering af droner, der anvendes til beredskabsformål og af politiet. Endelig anbefales det, at der indføres en bagatelgrænse for de helt små droner, der vejer under 250 g - mikrodroner, herunder legetøjsdroner - af hensyn til den lille flyve- og personsikkerhedsmæssige risiko.

Rapporten blev sendt i offentlig høring den 20. april 2015 – 28. maj 2015.

Rapportens anbefalinger er afspejlet i lovforslaget.

### ***3.3 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser***

Transport- og Bygningsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens anbefalinger og vurderer, at der er behov for, at droneområdet får en mere tidssvarende og stærkere juridisk forankring i luftfartsloven end tilfældet er i dag, hvor reguleringen primært er rettet mod den rekreative flyvning (modelfly), og hvor professionelles anvendelse af droner er baseret på en stærkt stigende anvendelse af dispensationer.

Lovforslaget indeholder derfor en række helt nye bestemmelser (§§ 151 a – 151 e), som skaber klare rammer for professionelles anvendelse af droner og som samtidig sikrer de nødvendige samfundsmæssige hensyn til personsikkerheden, privatlivets fred, terrorbekæmpelse m.v. Med forslaget sikres tillige en reguleringsramme, der er balanceret og simpel og baseret på en risikobaseret tilgang, dvs. en regulering, som afspejler de flyvesikkerhedsmæssige risici, der er forbundet med at flyve den pågældende type drone over den pågældende lokalitet.

Med den risikobaserede tilgang til reguleringen foreslås primært indført regler, der er nødvendige i forhold til personsikkerheden og håndhævelse af reglerne. I lyset af den rivende teknologiske udvikling på området og et endnu ukendt EU-regelsæt vurderer arbejdsgruppen, at det inden for 2-3 år kan vise sig nødvendigt endnu en gang at opdatere luftfartslovens regulering af flyvning med mindre droner. Hensigten er således at skabe en reguleringsmæssig ramme, som kan tilpasses og udvikles i takt med den teknologiske udvikling og konkrete tiltag fra EU og internationalt.

Ved en drone forstås i dette lovforslag et ubemandet luftfartøj, som hører til i kategorien af ”luftfartøjer som ikke har fører ombord”. Føreren befinder sig typisk på jorden, hvorfra denne enten direkte kan fjernstyre dronen eller forprogrammere dronen til at navigere uafhængigt af føreren - en såkaldt autonom drone. I begge situationer skal føreren kunne overvåge flyvningen og gribe ind og overtage styringen, så snart der opstår behov for det.

Teknologien i droner og modelfly vil gradvist flyde mere sammen, hvilket umuliggør en meningsfuld sondring mellem de to kategorier. Derfor er også de såkaldte traditionelle modelfly omfattet af lovforslagets dronebegreb. Der henvises i øvrigt til Transport- og Bygningsministeriets overvejelser under afsnit 3.3.6 vedrørende modelflyveorganisationer m.v.

Forslaget omfatter alene de ”mindre droner”. Det har været overvejet, om der i selve loven burde indsættes en øvre vægtgrænse til afgrænsning af, hvornår der er tale om en ”mindre drone”. I lyset af den rivende teknologiske udvikling på området sammenholdt med en risikobaseret tilgang til reguleringen, samt for at undgå fremtidig overregulering, er det fundet mest hensigtsmæssigt at foreslå en videreførelse af principperne i den gældende ordning, hvorefter det overlades til transport- og bygningsministeren i en bekendtgørelse at fastsætte den øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone.

Ved en ”mindre drone” forstås således en drone, der ligger inden for de vægtgrænser, som fastsættes af transport- og bygningsministeren ud fra en risikobaseret tilgang. Den øvre vægtgrænse for reglerens anvendelsesområde påtænkes i første omgang fastsat til 25 kg, hvilket er en videreførelse af gældende bestemmelser i BL 9-4 og i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefaling. Det er tiltænkt, at denne øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en ”mindre drone”, vil kunne ændres administrativt i en bekendtgørelse, hvis den teknologiske udvikling på droneområdet gør det flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt, ligesom grænsen administrativt kan ændres til en anden målestok. Det er desuden hensigten blandt andet at indføre en bagatelgrænse, som fastsættes af transport- og bygningsministeren ud fra en risikobaseret tilgang. Den nedre grænse påtænkes i første omgang fastsat til 250 g. Der henvises i øvrigt til Transport- og Bygningsministeriets overvejelser under afsnit 3.3.5 vedrørende vægtgrænser.

Transport- og Bygningsministeriet påtænker at gøre en aktiv indsats for at udbrede kendskabet til de grundlæggende regler, der er relevante i forbindelse med droneflyvning, hvorved også førere af droner under minimumsgrænsen får kendskab til de operative flyveregler, restriktionsområder, herunder sikringsmæssigt kritiske områder regler der sikrer af privatlivets fred m.v.

De beføjelser, som transport- og bygningsministeren tildeles i medfør af de foreslåede bestemmelser, påtænkes delegeret til Trafik- og Byggestyrelsen.

### 3.3.1 Operative flyveregler

Omdrejningspunktet i den foreslåede regulering er, at flyvningen skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare, og således at omgivelserne påføres så ringe ulempe som muligt. Forslaget indeholder derfor i § 151 a en generel bestemmelse, som i udgangspunktet gælder for alle former for flyvning med mindre droner. En sådan overordnet bestemmelse er vigtig som fast pejlemærke, idet droneteknologien og de konkrete risici vil ændre sig betydeligt over tid.

Af sikringsmæssige hensyn indeholder lovforslaget en bestemmelse om, at det ikke bør være tilladt at flyve med mindre droner tæt ved sikringsmæssigt kritiske områder såsom kongehusets ejendomme, politistationer, fængsler og arresthuse, militære installationer, ministerielle bygninger m.v. Derudover tillades flyvning ikke nær ved flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder såsom områder nær flyvepladser. Endelig vurderes det af hensyn til støjfølsomme fugle og pattedyr nødvendigt, at særligt følsomme naturområder ikke må overflyves. Disse restriktioner er en fortsættelse af gældende praksis, som hermed lovfæstes. De konkrete forbudszoner fastlægges i et samarbejde mellem de pågældende myndigheder.

Det foreslås desuden, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til i en bekendtgørelse at fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning med mindre droner. Denne bemyndigelse påtænkes udnyttet til i generelt at videreføre de eksisterende operative regler for droneflyvning.

### 3.3.2 Flyvning uden for bymæssigt område

Hvis en drone flyver uden for bymæssigt område, er det Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at risikoen for skadeforvoldelse og brud på reglerne, som sikrer privatlivets fred er væsentlig mindre end i bymæssigt område.

Efter forslaget til § 151 b kan der derfor uden for bymæssigt område som udgangspunkt flyves med mindre droner både i professionelt øjemed og til fritidsbrug, uden at der stilles særlige kompetencekrav til føreren i form af et dronebevis eller lignende. Der kræves dog tilladelse til flyvning, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, eksempelvis hvis der skal flyves over en større forsamling af mennesker, jf. forslaget til § 151 d, afsnit 3.3.4.

Da bestemmelserne i forslaget retter sig mod en meget bred brugerreds, der rækker ud over den traditionelle luftfartsbranche, er det dog fundet hensigtsmæssigt at sikre, at føreren har et grundlæggende kendskab til regler om flyvning med droner. Dette basiskendskab kan sikres ved, at der stilles krav om, at føreren af en drone erhverver sig et såkaldt dronetegn eller lignende. Dronetegnet påtænkes erhvervet i forbindelse med en simpel computerbaseret selvbetjeningstest i reglerne for flyvning. Dronetegnet har udelukkende til formål at sikre grundlæggende kendskab til flyvereglerne og reglerne om privatlivets fred, herunder kendskab til forbuddet mod at flyve i bymæssigt område, nær flyvepladser, samt forbuddet mod at videooptage andre personer osv. Derfor er dronetegnet også møntet på droner over bagatelgræsen, men under den øvre grænse på 25 kg (jf. nærmere herom i afsnit 3.3.5 angående vægtgrænser). Da dronetegnet er et oplysningsredskab, påtænkes der ikke registrering af dette. Det er hensigten, at dronetegnet blot skal kunne fremvises til politiet på forlangende.

Generelt vurderes risikoen ved flyvning med mindre fritidsdroner på et par kilo uden for bymæssigt område at være lav. Børn og unge vil med et dronetegn kunne flyve relativt frit. Af flyvesikkerhedsmæssige hensyn foreslås dog, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte

nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år. Denne aldersgrænse svarer til aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til lille knallert. Afgrænsningen af, hvilken type droner, der indebærer en ”forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko”, foreslås fastsat af transport- og bygningsministeren. Afgrænsningen påtænkes primært at være dronens vægt, men vil også kunne relatere sig til dronens konstruktion, eksempelvis dronens anvendelse af jetturbinemotor. Hensigten er ud fra en risikobaseret tilgang løbende at tilpasse afgrænsningen til den teknologiske udvikling på området og derved undgå overregulering.

Vægtgrænsen påtænkes i første omgang fastsat til 7 kg, således at føreren af en drone skal være fyldt 16 år, hvis dronen vejer mere end 7 kg. Denne vægtgrænse er en parallel til vægtgrænsen i de gældende bestemmelser i BL 9-4, hvori der er fastsat særlige krav til flyvning med denne størrelse drone, eksempelvis må der kun flyves fra særlige godkendte modelflyvepladser, hvis dronen vejer mere end 7 kg eller anvender jetturbinemotor til fremdrift.

Det foreslås, at medlemsskab af en anerkendt modelflyveorganisation medfører en række lempelser i forhold til kravet om dronetegn. Der henvises til afsnit 3.3.6 nedenfor.

I lighed med flyvning inden for bymæssigt område foreslås det, at der også ved flyvning uden for bymæssigt område stilles krav om, at der skal være tegnet ansvarsforsikring. Selvom risikoen for personskade uden for bymæssigt område er begrænset, kan en nedfalden drone volde betydelig skade på ejendom.

### *3.3.3 Flyvning i bymæssigt område*

Flyvning i bymæssigt område indebærer forøget risiko for bl.a. skadeforvoldelse og overtrædelse af regler om privatlivets fred samt øgede udfordringer for håndhævelse af reglerne, da en dronefører er vanskelig at identificere. Derfor foreslås begrænsninger og standardiserede krav til almindelige bymæssige flyvninger, f.eks. ejendomsinspektioner m.v.

Det foreslås i § 151 c, at der over bymæssigt område alene må flyves med droner, der anvendes i professionelt øjemed, medmindre dronen er under den vægtmæssige bagatelgrænse, jf. den foreslåede § 151 e, stk. 1, nr. 3. Droner er ikke dokumenteret luftdygtige. Denne risiko imødegås især ved, at der til føreren af dronen stilles passende standardiserede kompetencekrav, således at en flyvning f.eks. kan bringes sikkert til standsning. Kompetencekravet påtænkes opfyldt ved at stille uddannelsesmæssige krav til føreren af dronen i form af erhvervelse af et dronebevis eller lignende.

Den nugældende ordning, hvor Trafik- og Byggestyrelsen udsteder dispensationer fra reglerne i BL 9-4 til virksomheder til professionel flyvning i byområder indebærer også kompetencekrav og prøve, som dog ikke er standardiserede. Endvidere kræves, at virksomheden kun må gøre brug af præcist de droneførere og den type drone, som er omfattet af dispensationen. Dispensationen er således knyttet snævert til virksomheden, droneføreren og dronetypen som en helhed, hvilket gør det besværligt for virksomheden at udskifte dronefører og/eller drone.

Med henblik på forenkling foreslås det nugældende system standardiseret, således at godkendelsen i stedet knyttes til den professionelle droneførers kompetencer. Godkendelsen er ikke knyttet op på flyvning for en specifik virksomhed, ligesom godkendelsen heller ikke er knyttet til en bestemt drone. Som på vejtrafikområdet påtænkes kompetencekravene til erhvervelse af dronebeviset

kategoriseret efter dronens risiko, dvs. størrelse (vægt) og karakter (fastvinget eller rotor). Forslaget indebærer en forenkling, idet virksomheder fremover ikke skal have en egentlig godkendelse til at flyve med mindre droner, da godkendelsen i stedet rettes mod den enkelte dronfører. Droneføreren er med sit dronebevis godkendt til i professionelt øjemed at føre en bestemt kategori af mindre droner i bymæssigt område for en hvilken som helst virksomhed.

En teoretisk uddannelse og/eller en praktisk prøve påtænkes at være en forudsætning for erhvervelse af dronebeviset. Endelig kan det vise sig relevant for udstedelse af dronebevis til visse dronetyper og operationer fortsat at foretage en individuel vurdering af den enkelte droneførers kompetencer navnlig set i lyset af, at droneteknologien er under stadig udvikling. Dronebeviskurset påtænkes forestået af skoler godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen.

I lighed med reglerne for biler foreslås, at retten til at føre drone i bymæssigt område under visse omstændigheder kan frakendes, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus. Det samme gælder, hvis flyvningen er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, og der derfor kræves en egentlig tilladelse, eksempelvis ved flyvning over områder, hvor et større antal mennesker er forsamlet i fri luft (dyrskuepladser, festivaler, badestrande m.v.). Førerretten kan endvidere frakendes, hvis føreren på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde. Af flyvesikkerhedsmæssige hensyn foreslås desuden indført en aldersgrænse på 18 år for flyvning i bymæssigt område.

Endvidere foreslås det, at der stilles krav om ansvarsforsikring, idet en drone ved tab af kontrol og/eller nedfald i bymæssigt område kan forvolde betydelig skade på ejendom og i visse tilfælde mennesker. Dette er en videreførelse af gældende praksis.

Efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering vil der ikke være behov for en egentlig godkendelse af virksomheder, som benytter droner i professionelt øjemed. Det er ligeledes Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at der på nuværende tidspunkt ikke er behov for at fastsætte regler om, at virksomheden skal have en egentlig tilladelse til at flyve med droner i professionelt øjemed, herunder forhåndsgodkendelse af, at formålet med virksomheders flyvning med mindre droner kan anses for at være et "professionelt øjemed". Det foreslås i stedet, at virksomheden, som ejer dronen, registreres som ejer og ansvarlig for, at der er tegnet fornøden ansvarsforsikring. Kravet om ansvarsforsikring og registrering af droner, der føres i professionelt øjemed, er en videreførelse af eksisterende praksis.

Som betingelse for at få en dispensation fra de gældende bestemmelser i BL 9-4 stiller Trafik- og Byggestyrelsen i dag krav om, at der på droner til professionel brug skal anbringes et fysisk mærke med det formål at kunne identificere dronen og dens ejer, hvis dronen bortkommer, eller hvis der sker en ulykke. Sigtet er således primært sikkerhedshensyn. Dette krav foreslås videreført - i første omgang fortsat i form af fysisk mærkning. Det er hensigten, at droner til professionel brug i bymæssigt område i fremtiden skal bære en elektronisk identifikation ("nummerplade"), når teknologien hertil er udviklet. Dette vil muliggøre identifikation af dronen, mens den flyver, og således gøre det tydeligt for myndigheder og borgere, hvem der flyver hvor. Derved må det forventes, at der skabes større tryghed hos borgerne, større ansvarlighed hos droneejere/-førere og



større barrierer for at anvende droner ulovligt. EASAs oplæg til kommende EU-regler foreslår også elektronisk identifikation for droner.

Teknologien til elektronisk identifikation er under udvikling i disse år, og der pågår også danske forsøgsprojekter på området. Dansk erhvervsliv har væsentlige kompetencer på området. Indtil teknologien er på plads, finder Transport- og Bygningsministeriet det nødvendigt at fastholde kravet om fysisk mærkning af droner til bymæssig flyvning. Det er hensigten at indføre krav om elektronisk identifikation og øvrige tekniske krav til droner i takt med udviklingen af europæiske standarder på området.

Det skal bemærkes, at spørgsmålet om krænkelse af privatlivets fred m.v. ved anvendelse af droner, som er udstyret med kamera eller lignende, således at dronen kan fotografere, videooptage, transmittere eller på anden måde indsamle data, er reguleret af anden lovgivning, herunder tv-overvågningsloven, persondataloven og straffeloven. Det er hensigten, at der indsættes hjemmel til, at der fremadrettet kan stilles krav til brug af droner med henblik på at modvirke ulovlig brug, herunder brug i strid med reglerne, som sikrer privatlivets fred. Det er hensigten, at dette vil kunne ske efter forhandling med involverede ministre. Det er endvidere hensigten, at der udarbejdes en vejledning, således at brugeren af de pågældende droner bliver opmærksomme på de regler, som allerede sikrer privatlivets fred.

#### *3.3.4 Flyvning som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko*

Visse droneoperationer er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko - eksempelvis som følge af, at operationen foregår over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft på gader, på strande, ved festivaller osv., eller operationen foregår inden døre, hvortil der er adgang for publikum. Ligeledes vil flyvning i en højde, hvor luftrummet deles med andre brugere (over 150 m) eller som følge af, at dronen flyver uden for førerens synsvidde, indebære en forhøjet risiko.

Det vurderes, at denne type operationer er i overensstemmelse med den af EASA foreslåede kategori ”Specifik”, hvor der netop skal foretages individuel sagsbehandling og risikovurdering. Derfor foreslås det, at flyvning med mindre droner, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko kræver tilladelse af transport- og bygningsministeren. Det foreslås endvidere, at ministeren bemyndiges til at fastsætte særlige bestemmelser for sådanne droneoperationer.

De første forsøg med flyvning uden for synsvidde i Danmark er efter dispensation gennemført i 2015. Disse typer flyvning er i dag på teststadiet og vil for nuværende kræve individuel behandling af den enkelte sag. Når indhøstede erfaringer og den teknologiske udvikling på droneområdet gør det flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt, er det hensigten, at flyvning uden for synsvidde ud fra en risikobaseret tilgang vil kunne overgå til standardiserede betingelser.

For så vidt angår flyvning inden døre, er der konstateret en stigende interesse for at anvende droner i forbindelse med indendørsarrangementer, hvortil der er åben adgang for publikum (sportshaller, koncertsale, restauranter m.v.). Det er derfor fundet nødvendigt af hensyn til publikums sikkerhed at kunne fastsætte nærmere regler om flyvning inden døre, hvilket der efter de gældende bestemmelser ikke vurderes at være klar hjemmel til. Flyvning i private hjem eller i virksomhedsbygninger, hvortil der ikke er åben publikumsadgang, er derimod ikke omfattet af luftfartsloven.

Herudover kan almennyttige formål begrunde, at myndighederne for visse kategorier af droneoperationer, eksempelvis droner, der anvendes i beredskabsøjemed, vil kunne acceptere en noget højere flyvesikkerhedsmæssig risiko med det sigte at redde eller beskytte liv og ejendom. På denne baggrund foreslås det, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til i en bekendtgørelse at fastsætte særlige regler for beredskabets anvendelse af droner, og at justitsministeren efter forhandling med transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte regler for så vidt angår politiets anvendelse af droner.

### 3.3.5 Vægtgrænser

Den øvre vægtgrænse for reglerens anvendelsesområde påtænkes i medfør af den foreslåede § 151 a, stk. 3, i første omgang fastsat til 25 kg, hvilket er en videreførelse af gældende bestemmelser i BL 9-4 og i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefaling. Det er tiltænkt, at denne øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en ”mindre drone”, vil kunne ændres administrativt i en bekendtgørelse, hvis den teknologiske udvikling på droneområdet gør det flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt, ligesom grænsen administrativt kan ændres til en anden målestok.

Flyvning med de helt små droner, de såkaldte mikrodroner, herunder legetøjsdroner, vurderes i flyvesikkerhedsmæssig henseende ikke at udgøre nogen nævneværdig risiko for tredjemand eller ejendom. På grund af den begrænsede risiko er det forventningen, at mikrodroner vil kunne omfattes af almindelige husstandsforsikringer. Der foreslås fastsat en vægtmæssig bagatelgrænse for regulering, som med den tilgængelige viden i første omgang fastsættes til 250 g. Da teknologien på droneområdet er under stadig udvikling foreslås det mest hensigtsmæssigt, at bestemmelsen om en minimumsgrænse for regulering i § 151 e, stk. 1, nr. 3, fastsættes som en bemyndigelsesbestemmelse til transport- og bygningsministeren, således at denne i en bekendtgørelse vil kunne ændre vægtgrænsen i takt med den flyvesikkerhedsmæssige udvikling på området.

For droner under vægtgrænsen på 250 g (mikrodronerne) vurderes der kun at være behov for at fastsætte få begrænsninger. Transport- og bygningsministeren bemyndiges til helt eller delvist at undtage mikrodronerne fra bestemmelserne. Bemyndigelsen påtænkes eksempelvis anvendt til at tillade flyvning med mikrodroner på steder, hvor det i dag ikke er tilladt, herunder i parker eller lignende i bymæssigt område. Forslaget indebærer således en lempelse i forhold til de nugældende regler i BL 9-4. Bemyndigelsen påtænkes endvidere anvendt til at tillade flyvning over særligt følsomme naturområder med mikrodroner, der afgiver meget begrænset lyd. Dog påtænkes det ikke at fravige forbuddet om at overflyve flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og sikringsmæssigt kritiske områder, jf. den foreslåede § 151 a, stk. 2.

For at sikre imod brug i strid med eksisterende regler, der sikrer privatlivets fred, er det hensigten, at der indsættes hjemmel til, at der fremadrettet kan ske regulering af droner, som bærer kamera herunder droner under bagatelgrænsen (som foreslået til 250 g) med kamera. Det er endvidere hensigten, at der udarbejdes en vejledning, således at brugeren af de pågældende droner bliver opmærksomme på de regler, som allerede sikrer privatlivets fred.

Det er hensigten, at det i konkrete tilfælde skal være muligt ved en dispensation at hæve den fastsatte minimumsvægtgrænse, hvis ansøger kan dokumentere, at dronen er ufarlig, eksempelvis på grund af dens materiale eller udformning og lignende.

Det er endvidere hensigten, at det efter en konkret vurdering og hvor det findes flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt, skal være muligt i konkrete tilfælde at udstede en dispensation fra reglerne i bekendtgørelsen, således at det bliver muligt at flyve med en drone efter de særlige droneregler, selvom dronen vejer mere end 25 kg.

Dertil kommer, at teknologiske landvindinger og ny viden på området i fremtiden kan medføre, at det vil være flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt generelt i en bekendtgørelse at hæve den øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone.

### *3.3.6 Modelflyveorganisationer m.v.*

Det traditionelle modelfly falder fremover som nævnt ind under betegnelsen "mindre drone" og er således omfattet af lovforslaget. I dag er et traditionelt modelfly, dvs. et "luftfartøj som ikke har fører ombord", omfattet af reglerne i BL 9-4. Det indebærer, at der ved flyvning med modelfly, der vejer mere end 7 kg, eller med modelfly med jetturbinemotor i dag er krav om ansvarsforsikring, ligesom der kun må flyves fra godkendte modelflyvepladser og i det dertil knyttede luftrum. Med lovforslaget udvides forsikringspligten til også at omfatte modelfly fra 7 kg og ned til den vægtmæssige minimumsgrænse, som påtænkes fastsat til 250 g. Da ansvarsforsikring i dag indgår som en del af medlemskabet i en modelflyveorganisation, forventes denne udvidelse ikke at indebære nævneværdige byrder.

Lovforslaget medfører omvendt en lempelse i forhold til de tilladte flyveområder, idet de store modelfly fra 7-25 kg ikke længere er begrænset til kun at måtte flyve fra særlige godkendte modelflyvepladser, så længe de i øvrigt overholder afstandskravene til eksempelvis bymæssigt område, sikringsmæssigt kritiske områder m.v., herunder de krav, der fastsættes i bekendtgørelser i medfør af loven.

Et medlem af en anerkendt modelflyveorganisation (modelflyveklub) forudsættes i kraft af sit medlemskab at have det fornødne kendskab til reglerne om flyvning med mindre droner, hvorfor der for medlemmer ikke stilles krav om dronetegn.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

## **4. Betaling for Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart**

### ***4.1 Gældende ret***

Brugerfinansieringen af tilsynet med den civile luftfart er reguleret i luftfartslovens § 148, der fik sit nuværende indhold ved lov nr. 655 af 12. juni 2013. Herved indførtes pr. 1. juli 2013 en ny model for betalingen af Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med den civile luftfart. Denne model gælder indtil videre kun for Danmark og Færøerne, men kan også sættes i kraft for Grønland, hvis selvstyret i Grønland ønsker dette.

Efter luftfartslovens § 148, stk. 1, finansieres tilsynet for Danmark således nu af en afgift (safety-bidrag) på 6,00 kr. (efterfølgende reguleret til 6,25 kr. for 2015 og 6,00 kr. for 2016), der opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske lufthavne til afrejse med

luftfartøjer, der kan medtage mere end 10 passagerer eller som vejer over 5.700 kg. Undtaget fra afgiften er ifølge § 148, stk. 2, passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer og luftfartsselskabernes tjenestegørende personale.

Safety-bidraget dækker Trafik- og Byggestyrelsens omkostninger ved den del af tilsynsvirksomheden, der udgøres af funktionstilsyn (løbende tilsyn), som er det tilsyn, Trafik- og Byggestyrelsen udfører, der har til formål at konstatere, om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt.

Endvidere opkræves for Danmark i medfør af luftfartslovens § 148, stk. 6, udstedelsesgebyrer, som er dækningen af Trafik- og Byggestyrelsens omkostninger til godkendelser, licenser, tilladelser m.v. (tiltrædelseskontrol) på baggrund af timebetaling eller faste gebyrer.

Trafik- og Byggestyrelsens tiltrædelseskontrol skal sikre, at alle virksomheder, personer, luftfartøjer, anlæg, m.v. (tilsynsobjekter) opfylder lovgivningens krav, inden de får adgang til at indgå i nogen form for operationel drift inden for luftfart.

Satserne for safety-bidraget reguleres og udstedelsesgebyrerne fastsættes årligt for det efterfølgende år i en bekendtgørelse. Den pr. 1. januar 2016 gældende bekendtgørelse er bekendtgørelse nr. 1370 af 25. november 2015 om Trafik- og Byggestyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet mv.

Reguleringen af satsen for safety-bidraget sker i henhold til luftfartslovens § 148, stk. 3, i forhold til tilpasningsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent og tager samtidig højde for passagerudviklingen, således at de samlede indtægter for safety-bidraget ikke ændres væsentligt fra år til år i forhold til branchens aktivitetsniveau. Satsen var i 2015 6,25 kr. pr. afrejsende passager og i 2016 6,00 kr.

Selve beregningen af passagervækstprocenten sker på et helt objektivi grundlag på baggrund af statistiske indberetninger til Trafik- og Byggestyrelsen fra større og mellemstore danske lufthavne vedrørende afrejsende passagerer.

Efter luftfartslovens § 148, stk. 4, er der oprettet en opsparingskonto til at håndtere et eventuelt overskud eller underskud i forbindelse med opkrævning af safety-bidraget, således at der tilstræbes en balance over en 4-årig periode. Hvis der over en 4-årig periode ikke kan forventes en balance, vil der være behov for at ændre satsen for safety-bidraget, hvilket kun kan ske ved lov.

Fastsættelsen af udstedelsesgebyrerne i henhold til luftfartslovens § 148, stk. 6, sker således, at gebyrerne skal være omkostningsdækkende ud fra makspris-beregninger. Det vil sige, at gebyrprisen maksimalt må fastsættes til omkostningsniveauet i de seneste 3 lukkede regnskabsår. Gebyrfastsættelsen afviger herved fra de generelle regler for fastsættelse af gebyrer i staten, hvor gebyret skal fastsættes, så der tilstræbes en balance mellem indtægter og omkostninger over en 4 årig periode.

For luftfartsområdet indregnes der i gebyr- og afgiftsfastsættelse kalkulatoriske poster, som tilbagebetales til Staten i form af en negativ bevilling. Kalkulatoriske poster vedrører den moms og

regnskabsføring, som Trafik- og Byggestyrelsen som statsinstitution ikke betaler sammenlignet med private virksomheder.

Brugerbetalingen, der vedrører safety-bidraget fastsat i luftfartslovens § 148, stk. 1, udgjorde i 2014 ca. 76,9 mio. kr. Trafik- og Byggestyrelsens omkostninger på det samlede løbende tilsynsområde udgjorde i 2014 ca. 55,7 mio. kr. Dertil kommer negativ bevilling (kalkulatoriske poster) for 5,5 mio. kr. Dette indebærer, at der blev genereret et overskud på ca. 15,7 mio. kr.

Brugerbetalingen vedrørende udstedelsesgebyrerne fastsat i henhold til luftfartslovens § 148, stk. 6, udgjorde i 2014 ca. 13,4 mio. kr. Trafik- og Byggestyrelsen omkostninger i forbindelse med tiltrædelseskontrol udgjorde i 2014 ca. 14,9 mio. kr., dertil kommer negativ bevilling (kalkulatoriske poster) for 1,4 mio. kr. Det indebærer et underskud på ca. 3,0 mio. kr.

Brugerbetaling for øvrige opgaver herunder kurser, og afgifter og årsgebyrer i relation til Grønland og Færøerne, som ikke er omfattet af safety-bidraget, da lov nr. 655 af 12. juni 2013 ikke er sat i kraft her endnu, udgjorde 6,5 mio. kr. Trafik- og Byggestyrelsens omkostninger i forbindelse med opgaverne udgjorde i 2014 ca. 4,5 mio. kr., dertil kommer negativ bevilling (kalkulatoriske poster) for 0,3 mio. kr. Det indebærer et overskud på ca. 1,6 mio. kr.

#### **4.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser**

Transport- og Bygningsministeriet har konstateret et behov for justering af den nuværende model for finansiering af Trafik- og Byggestyrelsens tilsynsvirksomhed og øvrige opgaver.

Afgifter og gebyrer, der ikke har fiskal karakter, skal som udgangspunkt balancere over 4 år. Det foreslås derfor, at satser for safety-bidraget fastsættes med henblik på at sikre en 4 årig balance. Det er tilsvarende de reguleringsmetoder, der anvendes til Trafik- og Byggestyrelsen øvrige gebyrer, og som følger af Budgetvejledningen for 2014, afsnit 2.3.1.2 og Vejledning til prisfastsættelse (begge udgivet af Finansministeriet). Det er en ændring af den nuværende praksis, hvor gebyrprisen maksimalt må fastsættes til omkostningsniveauet i de seneste 3 lukkede regnskabsår. Den nuværende gebyrfastsættelse afviger herved fra de generelle regler for fastsættelse af gebyrer i staten, hvor gebyret skal fastsættes, så der tilstræbes en balance mellem indtægter og omkostninger over en 4 årig balance.

Transport- og Bygningsministeriet ser ikke en faglig begrundelse for, at gebyrer og afgifter på området skal afvige fra de generelle regler om at tilstræbe 4 årige balance, og Transport- og Bygningsministeriet foreslår derfor, at beregningerne fremadrettet følger kravet fra Budgetvejledningen. I helt særlige tilfælde kan der afviges fra en 4 årig balance, men det skal særskilt begrundes i forbindelse med høringen over de påtænkte fastsatte satser. I tilfælde af ekstraordinære store opsparinger vil Trafik- og Byggestyrelsen kunne foretage forholdsmæssige tilbagebetalinger af opsparingen.

I den nuværende bestemmelse i luftfartsloven om safety-bidraget er der fastsat en specifik sats, der vanskeliggør, at der kan skabes en 4 årig balance mellem indtægter og omkostninger, som det er påkrævet i budgetvejledningen for ikke-fiskale gebyrer og afgifter, idet satsen kun kan reguleres

med tilpasningsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent og passagerudviklingen. Det har konkret betydning, at Trafik- og Byggestyrelsen har fået langt flere indtægter end de tilsvarende omkostninger, da satsen udover den ovennævnte regulering kun kan reguleres, såfremt loven ændres.

Safety-bidraget har ikke fiskal karakter, idet omkostninger og indtægter skal balancere. Det betyder bl.a., at de indtægter, Trafik- og Byggestyrelsen får fra safety-bidraget, kun kan bruges til formålet, og indtægter, der overstiger omkostningerne, skal føres tilbage til branchen, enten via nedsættelse af safety-bidragssatsen, eller via en tilbagebetaling af overskuddet. Derfor vurderes det ikke nødvendigt og desuden u hensigtsmæssigt i forhold til den 4 årige balance at fastsætte selve satsen og reguleringen heraf i loven. Safety-bidraget bør, jf. Budgetvejledningen, afsnit 2.3.1.2, og Vejledning til prisfastsættelse årligt genberegnes med henblik på en 4 årig balance. Det vil betyde, at opsparingen hurtigere kommer tilbage til branchen.

Transport- og Bygningsministeriet foreslår derfor, at luftfartslovens bestemmelse om safety-bidraget ændres således, at satsen for safety-bidraget og reglerne om reguleringen ikke længere fastsættes i selve loven, men at det i stedet bestemmes, at ministeren fastsætter satsen. Dette vil ske årligt i henhold til gældende regler herfor.

Trafik- og Byggestyrelsen får løbende henvendelser fra aktører i luftfartsbranchen, herunder forud for eventuelle tiltrædelseskontroller. Denne forhåndsdialog har vist sig vanskelig at fakturere til brugerne i form af udstedelsesgebyrer. Da det relaterer sig bredt til Trafik- og Byggestyrelsens opgaver som myndighed inden for tilsyn med civil luftfart, er det Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at forhåndsdialogen også kan finansieres af safety-bidraget og således er omfattet af hjemmelen i den foreslåede bestemmelse om safety-bidrag.

Ved den foreslåede model ændres der ikke ved, at safety-bidraget dækker Trafik- og Byggestyrelsens omkostninger ved den del af tilsynsvirksomheden, der udgøres af funktionstilsyn (løbende tilsyn). Ved funktionstilsynet vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav fortsat er opfyldt.

Formålet med tilsynet med den civile luftfart er at sikre, at luftfart i dansk luftrum og flyvning med danske luftfartøjer foregår i overensstemmelse med de gældende regler på området. Tilsynsindsatsen baserer sig på en høj grad på internationale forpligtelser. De høje internationale krav til flyvesikkerheden og dermed til tilsynsindsatsen skyldes især hensynet til sikker passagertransport, der desuden udgør langt størstedelen af den civile luftfart.

Safety-bidraget dækker derfor alle omkostninger til tilsynet med civil luftfart. Det gælder også for den gruppe af aktører, der ikke betaler safety-bidrag, men som har betydning for flyvesikkerheden. Det drejer sig f.eks. om luftfartselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale, værksteder, flyvepladser, flyvesikringstjeneste, dronførere m.v. Safety-bidraget vil dermed fortsat finansiere tilsyn med civil luftfart i bred forstand.

Det gøres i forslaget klart, at afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart i bred forstand, herunder også de aktører, der ikke er pålagt

afgifter i medfør af stk. 2, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Det bærende hensyn er således til luftfartspassagerernes sikkerhed.

Efter den nuværende gebyrhjemmel i luftfartsloven opkræves betaling for Trafik- og Byggestyrelsens øvrige opgaver, hvilket først og fremmest omfatter tiltrædelseskontrol. Trafik- og Byggestyrelsen udbyder også kurser i relation til security og luftfartsområdet generelt. Transport- og Bygningsministeriet foreslår, at det præciseres i lovens gebyrhjemmel, at der fastsættes gebyrer for kurserne, tilsvarende gebyrerne for tiltrædelseskontrollerne. Hidtil er opkrævning af honorar for kursusaktivitet sket på baggrund af en hjemmel i Finansloven.

De foreslåede lovændringer har ingen betydning for Trafik- og Byggestyrelsens omkostningsniveau.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

## **5. Samarbejde om sikkerhed og sundhed på luftfartøjer**

### ***5.1 Gældende ret***

De gældende regler i luftfartslovens kapitel 4 A om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj stiller i §§ 40 d og 40 e krav om, at der skal oprettes et sikkerhedsudvalg bestående af arbejdsmiljørepræsentanter fra arbejdsgiver- og arbejdstagerside, når der i virksomheden er 5 ansatte eller derover, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj. I virksomheder med 1-4 ansatte, der gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, skal der efter § 40 c derimod ikke ske en formel organisering af sikkerheds- og sundhedsarbejdet. I disse virksomheder skal arbejdet for sikkerhed og sundhed i stedet udføres ved løbende personlig kontakt og dialog mellem arbejdsgiveren og de ansatte besætningsmedlemmer.

### ***5.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser***

Transport- og Bygningsministeriet foreslår, at luftfartslovens regler om organisering af sikkerheds- og sundhedsarbejdet for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj tilpasses de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, hvorefter der først stilles krav om oprettelse af en arbejdsmiljøorganisation, hvis der er 10 ansatte eller derover i virksomheden. Herved sikres en mere enkel og smidig tilrettelæggelse af arbejdsmiljøarbejdet i virksomhederne, som får ensartede regler i relation til arbejdsmiljøorganisationerne, uanset om der er tale om tjeneste ombord på luftfartøjer eller om arbejde på landjorden. I praksis vil der være tale om en lempelse.

Ændringen af luftfartslovens regler om organisering af sikkerheds- og sundhedsarbejdet indebærer således en harmonisering med de nuværende generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen om samarbejdsformen i små virksomheder med 1-9 ansatte.

Transport- og Bygningsministeriet foreslår endvidere en ændring og modernisering af terminologien anvendt i forbindelse med sikkerheds- og sundhedsarbejdet for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj.

Formålet med ændringerne er udelukkende at tilpasse terminologien til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, hvor betegnelserne blev ændret ved lov nr. 508 af 19. maj 2010 om ændring af lov om arbejdsmiljø (Samarbejde om sikkerhed og sundhed m.v.). Der er således ikke tale om nogen realitetsændring, men alene en sproglig modernisering.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige**

Det forventes, at de nye regler på droneområdet ikke vil medføre øgede omkostninger for stat, kommune eller regioner.

De nye regler på droneområdet vurderes ikke i sig selv at have administrative konsekvenser for staten, udover at den forventede stærkt øgede brug af droner i samfundet kan få konsekvenser for indsatsen for at håndhæve reglerne; hovedsageligt for politiet, men også i begrænset omfang for Trafik- og Byggestyrelsen.

Idet reglerne for adgang til myndigheders brug af droner til beredskab m.v. forenkles, forventes på det punkt en mindre administrativ lettelse for det offentlige.

Det forventes ikke, at de nye regler på droneområdet vil have administrative konsekvenser for kommuner eller regioner.

Forslaget om betaling for Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart har begrænsede økonomiske konsekvenser for kommunerne.

De foreslåede ændringer på arbejdsmiljøområdet vurderes ikke at indebære økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner eller regioner.

## **7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**

Lovforslaget vurderes samlet set at medføre en lempelse, særligt grundet lettelser af administrative byrder for erhvervslivet på droneområdet.

For så vidt angår forslaget om betaling for Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart har lovforslaget ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet. Tilbagebetalingen af ekstraordinære store opsparinger vil betyde, at erhvervet hurtigere får pengene retur.



De foreslåede ændringer på arbejdsmiljøområdet vurderes at indebære en mindre administrativ lettelse for erhvervslivet. Da der ikke længere vil blive stillet krav om, at mindre luftfartsselskaber med mellem 5-9 ansatte skal oprette sikkerhedsudvalg, vil disse selskaber opleve en lettelse.

På droneområdet indebærer forslaget, at forudsætningen for at opnå tilladelse/ret til at udføre professionel flyvning med mindre droner i bymæssigt område ændres fra en godkendelse af den enkelte virksomheds driftshåndbog og kompetencer til at være baseret på droneflyverens kompetencer. Uddannelsen til droneflyvere bliver et standardiseret kompetencegivende kursus i modsætning til den nuværende ordning, hvor kompetencekravene til droneflyvning er individuelle. Dette vil medføre en lettelse af den administrative og økonomiske byrde for erhvervslivet, idet det i dag er forbundet med en ikke ubetydelig omkostning i såvel tid som i ressourcer at udarbejde og vedligeholde en driftshåndbog, og idet den enkelte droneflyvers godkendelse til flyvning med droner i dag er baseret på, at virksomheden kan godkendes.

Erhvervslivets besparelser/meromkostninger, der følger af de administrative konsekvenser, vurderes at være under bagatelgrænsen på 4 mio. kr. Der forventes administrative besparelser på droneområdet på ca. 3,5 mio. kr. pr. år, som følge af, at driftshåndbogen til droner afskaffes. Heraf forventes ca. 1,7 mio. kr. sparet på omkostninger til konsulentvirksomheders udarbejdelse af driftshåndbog, mens ca. 1,8 mio. kr. forventes sparet på medarbejderes tidsforbrug til udarbejdelse af driftshåndbogen for nye selskaber og til vedligeholdelse af håndbøger for eksisterende selskaber. Det forventes dog, at mange virksomheder også fremover vil udarbejde driftshåndbøger, trods ophør af kravet ved flyvning i bymæssigt område. Håndbøgerne forventes dog ikke at være så detaljerede som i dag.

Forslaget om på sigt at indføre elektronisk ID ved professionel flyvning i bymæssigt område vil i sig selv medføre let øgede administrative byrder for erhvervslivet.

For at få et dronebevis, skal man have gennemgået et dronekursus, hvilket forventes at medføre omkostninger for droneflyverne på i alt ca. 2,0 mio. kr. årligt. Det vil dog modsvares af de omkostninger, som virksomhederne tidligere har haft ved i høj grad at benytte sig af de ikke-obligatoriske uddannelser, hvorfor den reelle meromkostning vil være langt mindre. Udgiften til erhvervelse af et dronebevis går dog til udbydere af dronekurser, hvorfor disse vil få en tilsvarende indtægt på op til ca. 2,0 mio. kr. pr. år. Omkostningerne til dronebevis-kurset finansierer udelukkende de private udbydere af dronekurser.

Det gældende krav om ansvarsforsikring for professionelle droneflyvere videreføres.

I 2015 forventes der at være udstedt ca. 110 dispensationer til virksomheder til brug af droner. Tilsvarende forventes antallet af droner, der registreres i 2015, at være ca. 320. Der er regnet med 1,5 droneflyver pr. virksomhed, hvilket er en gennemsnitsbetragtning på baggrund af interviews med repræsentanter fra branchen. Der er på nuværende tidspunkt to udbydere af dronekurser. Da virksomhederne fremover som udgangspunkt ikke vil skulle betale gebyr for udstedelse af dispensation, forventes branchen at spare ca. 0,4 mio. kr.

Omvendt skal alle droneflyvere, der skal føre mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område, have dronebevis eller lignende. Gebyrerne for udstedelse af dronebeviset, når Trafik- og Byggestyrelsen modtager oplysningerne om bestået kursus fra udbydere heraf, giver en mindre

omkostning for dronere, dog samlet under 0,1 mio. kr. Omkostningerne til udstedelse og registrering af dronebevis eller lignende samt til registrering af droner finansierer Trafik- og Byggestyrelsens aktivitet på området.

De øvrige efterlevelseskonsekvenser vurderes at være under bagatelgrænsen på 10 mio. kr.

Der følger ingen nye direkte produktionsmuligheder på droneområdet med lovgivningen, da det tidligere har været muligt at udføre samme opgaver med en dispensation. Der ændres således i udgangspunktet ikke ved, hvor man må flyve, men alene på de kompetencekrav, der stilles til dronere.

Der forventes en stigende dronerelateret erhvervsaktivitet, men dette skyldes hovedsageligt den teknologiske udvikling, og er kun i ubetydelig grad en følge af den administrative lettelse, da aktiviteten også med den nuværende lovgivning er stigende.

Det forventes at have erhvervsøkonomiske adfærdsvirkninger, at en dronevirksomhed har mulighed for at leje droner eller at anvende freelance dronere til enkeltstående opgaver, uden først at få det godkendt som en ændring til driftshåndbogen. Herved åbnes der ligeledes op for nye virksomhedsformer på droneområdet – uddannelsesvirksomheder, virksomheder der udlejer droner, freelance dronere m.v.

For så vidt angår lovforslagets afledte effekter på samfundsniveau vurderes det i rapporten fra den tværministerielle arbejdsgruppe, at der er store muligheder for brug af droner i erhvervslivet, hvilket vil afføde nye arbejdspladser og indtægter på områder som f.eks. landbrug, skovbrug, opmåling, fotoflyvning, miljøovervågning og beredskab.

BNP-effekterne af de ændringer, lovforslaget medfører, vurderes at være under 100 mio. kr., og de direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser er vurderet til at være lavere end 50 mio. kr.

De foreslåede ændringer på arbejdsmiljøområdet vurderes ikke at indebære økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner eller regioner.

## **8. Administrative konsekvenser for borgerne**

For fritidsbrugere af droner vil lovforslaget medføre øgede administrative konsekvenser i forbindelse med, at der stilles krav om ansvarsforsikring. Der vil dog være en bagatelgrænse på 250 g, hvor der ikke vil være krav om dronetegn og ansvarsforsikring, og hvor ansvaret eventuelt vil kunne sikres af eksisterende familieforsikringer.

Dronetegnet forventes udbudt på en række hjemmesider med en fast spørgeramme efter godkendelse af Trafik- og Byggestyrelsen. Det er forventningen, at en række hjemmesider vil udbyde spørgerammen gratis for brugerne.

Forslaget om betaling for Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

## **9. Miljømæssige konsekvenser**

Forslaget om indførelse af nye regler på droneområdet vurderes ikke at indebære miljømæssige konsekvenser.

Forslaget om betaling for Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart har ingen miljømæssige konsekvenser.

De foreslåede ændringer på arbejdsmiljøområdet vurderes ikke at indebære miljømæssige konsekvenser.

## **10. Forholdet til EU-retten**

Som anført ovenfor er regulering af mindre droner, der flyver i luftrummet under 150 m i dag et nationalt anliggende. EASA har i dag kun mandat til at foreslå regulering af droner over 150 kg. Dette forventes dog ændret inden for de kommende år, idet Europa-Kommissionen og EASA har taget initiativ til regulering af alle droner uanset vægt.

Det kommende udspil til fælles EU-regler for mindre droner forventes dog tidligst at være vedtaget og implementeret om ca. 3 år. Det vil sige, at de aktuelle udfordringer for erhvervet og samfundet ikke løses af EU-regler på kort sigt. Med den kraftige fremvækst af mindre droner og de i dag utidssvarende regulering er der derfor behov for at ændre luftfartslovens nuværende bestemmelser i relation til mindre droner. En simpel og klar dansk regulering kan endvidere med større vægt påvirke den fælleseuropæiske regulering, når en sådan skal konkretiseres og forhandles i de følgende år. Ud fra samme tankegang er en række andre europiske lande tilsvarende i gang med at gennemføre national regulering af (mindre) droner på et væsentlig højere detaljeringsniveau end de forventede EU-regler.

Danmark arbejder for, at kravet om elektronisk ID bliver et fælleseuropæisk krav, og dette er tillige i tråd med EASAs oplæg til kommende EU-regler på området.

Forslaget om betaling for Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart er ikke EU-reguleret og henhører således under medlemslandenes nationale regulering.

De foreslåede ændringer på arbejdsmiljøområdet er ikke EU-reguleret og er derfor omfattet af medlemslandenes nationale regulering.

## **11. Hørte myndigheder og organisationer**

Lovforslaget har været i høring fra den xx til xx.

*Høringsparter*

Advokatsamfundet, Akademikernes Centralorganisation (AC), Airline Operators Committee for Denmark (AOC), AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejds miljørådet for Luftfart, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, Cabin Attendants Union, Danish Airline Pilots Association, Danish Business Travel Association, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Metal, Dansk Motorflyverunion, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk UL-Flyver Union, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Svæveflyver Union, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund (3F), Flyvebranchens Personale Union (FPU), FOA, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Forsikring & Pension, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne, Grønlands Lufthavne, Grønlands Selvstyre, Håndværksrådet, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for menneskerettigheder, Karup Lufthavn, Kommunernes Landsforening (KL), Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Modelflyvning Danmark (MDK), Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Pakkerejseankenævnet, Rejsearrangører i Danmark, Rejsegarantifonden, Rigspolitichefen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Serviceforbundet, Syddansk Universitet, Sønderborg Lufthavn, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, UAS Denmark, Værnsfælles Forsvarskommando, Aalborg Lufthavn, Aalborg Universitet og Aarhus Lufthavn.

## 12. Sammenfattende skema

### Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Den del af lovforslaget, der vedrører droneområdet, vil indebære en mindre lettelse for erhvervslivet som følge af, at der som udgangspunkt ikke længere skal betales gebyr for udstedelse af dispensation til flyvning med droner.	Den del af lovforslaget, der vedrører droneområdet, vil indebære mindre omkostninger til betaling af dronebeviskursus. På sigt vil krav om elektronisk ID indebære begrænsede merudgifter.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Den del af lovforslaget, der vedrører droneområdet, vil indebære en mindre lettelse for erhvervslivet som følge af, at der ikke længere vil blive stillet krav om driftshåndbog og kompleks godkendelse af drone/virksomhed/fører.	Ingen af betydning
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen af betydning
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1-2

Det foreslås, at der først stilles krav om oprettelse af arbejdsmiljøorganisation, hvis der i virksomheden er 10 ansatte eller derover, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj. Med denne ændring tilpasses luftfartslovens regler om organisering af sikkerheds- og sundhedsarbejdet for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen. I lighed med de generelle arbejdsmiljøregler gældende for arbejde på landjorden vil arbejdet for sikkerhed og sundhed i de små virksomheder med 1-9 ansatte, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, fremover ikke ske ved formel organisering, men i stedet blive udført ved løbende personlig kontakt og dialog mellem arbejdsgiveren og de ansatte besætningsmedlemmer.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 5.2.

Til nr. 3-11

Forslaget indebærer en ændring af terminologien, således at betegnelserne »arbejdsmiljøorganisation« og »arbejdsmiljørepræsentant« foreslås anvendt i stedet for de nuværende betegnelser »sikkerhedsudvalg« og »sikkerhedsrepræsentant«. Med ændringerne er ikke tilsigtet nogen realitetsændring, men alene en sproglig modernisering.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 5.2.

Til nr. 12

Formålet med forslaget til ændring af luftfartslovens § 148 er som anført i de almindelige bemærkninger at foretage en justering af modellen for finansiering af Trafik- og Byggestyrelsens tilsynsvirksomhed og øvrige opgaver.

Det foreslås i § 148, stk. 1, at der for udførelse af Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart, betales afgifter og gebyrer i overensstemmelse med reglerne i stk. 2-7. Afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart i bred forstand herunder også de aktører, der ikke er pålagt afgifter i medfør af stk. 2, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

Den foreslåede bestemmelse er ny, men tilføjer ikke noget til gældende lovgivning, da den alene har til hensigt at indlede § 148 og forklare, at udførelsen af Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende den civile luftfart er brugerfinansieret ved afgifter og gebyrer.

I § 148, stk. 2, foreslås, at for udførelse af Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med den civile luftfart betaler et luftfartsselskab en afgift, som fastsættes af transport- og bygningsministeren, for hver passager, som selskabet befordrer.

Med bestemmelsen videreføres reglen i den gældende luftfartslovs § 148, stk. 1, om safety-bidrag til dækning af tilsynet med den civile luftfart, idet udgangspunktet hidtil har været, at det er omkostningerne ved den del af tilsynsvirksomheden, der vedrører funktionstilsynet, der skal dækkes af denne afgift. Safety-bidraget anvendes dog også til den del af tilsynsvirksomheden, der vedrører forhåndsdialog forud for eventuelle tiltrædelseskontroller, hvilket også vil ske fremover, hvorimod omkostningerne ved selve tiltrædelseskontrollen dækkes af gebyrer, jf. nedenfor. I den forbindelse er det med den foreslåede bestemmelse nu præciseret, at safety-bidraget dækker Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende tilsyn, hvilket altså også omfatter den nævnte forhåndsdialog forud for tiltrædelseskontrol. Safety-bidraget dækker derfor alle omkostninger til tilsynet med civil luftfart. Det gælder også for den gruppe af aktører, der ikke betaler safety-bidrag, men som har betydning for flyvesikkerheden. Det drejer sig f.eks. om luftfartselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale, værksteder, flyvepladser, flyvesikringstjeneste, droneførere m.v. Safety-bidraget vil dermed fortsat finansiere tilsyn med civil luftfart i bred forstand. Det bærende hensyn er til luftfartspassagerernes sikkerhed. Endvidere fremgår satsen for safety-bidraget ikke længere af selve loven, og satsen vil i stedet fremover skulle fastsættes årligt af transport- og bygningsministeren i en bekendtgørelse, idet dette vil ske i henhold til budgetvejledningen og vejledningen om prisfastsættelse.

Desuden foreslås videreført den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 1, om at safety-bidraget betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

I § 148, stk. 3, foreslås videreført den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 2 om at der ikke skal betales safety-bidrag for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

I § 148, stk. 4, foreslås, at for Trafik- og Byggestyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet, fastsætter transport- og bygningsministeren gebyrer.

Der er tale om en videreførelse af den gældende hjemmel i luftfartslovens § 148, stk. 6, for ministeren til at fastsætte gebyrer for Trafik- og Byggestyrelsens øvrige opgaver, udover de, der er finansieret af safety-bidraget. Trods en anden formulering, hvor det nu blandt andet er præciseret, at udover omkostninger ved tiltrædelseskontrol er også omkostninger ved kursusvirksomhed finansieret af gebyrer, er bestemmelsen ikke tiltænkt et andet indhold end hidtil.

Efter bestemmelsen vil der i øvrigt som hidtil også kunne fastsættes regler for betaling af Trafik- og Byggestyrelsens rejsetid og rejseomkostninger i forbindelse med tiltrædelseskontrol eller funktionstilsyn. Rejserne er en forudsætning for at kunne udføre tiltrædelseskontrollen eller funktionstilsynet, og der kan være tale om stor varians i omkostninger herved, som det ikke giver mening, at alle brugere skal betale til. Det kan eksempelvis være i forbindelse med rejser udenfor Danmark. Tilsvarende gælder, at der kan fastsættes regler for betaling af omkostninger i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens øvrige drift, herunder brug af konsulentbistand til enkeltstående større sager og lignende.

Gebyrerne vil ligesom satsen for safety-bidraget blive fastsat årligt i henhold til budgetvejledningen og vejledningen om prisfastsættelse, dog således at kalkulatoriske poster er undtaget.

Den gældende luftfartslov indeholder i § 148, stk. 4, en bestemmelse om en opsparingskonto til at håndtere et eventuelt overskud eller underskud i forbindelse med opkrævning af safety-bidraget, således at der tilstræbes en balance over en 4-årig periode. Fastsættelsen af både satsen for safety-bidrag og gebyrer, vil som nævnt i dette forslag, fremover ske administrativt i en bekendtgørelse i overensstemmelse med budgetvejledningen. Da der ifølge budgetvejledningen skal tilstræbes 4 årig balance mellem indtægter og omkostninger, er der ikke behov for at videreføre den gældende bestemmelse om en opsparingskonto, hvorfor den ikke er medtaget i lovforslaget. I praksis vil der således ikke ske nogen ændring.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 4.2.

I § 148, stk. 5, foreslås, at der kan tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område, hvis betalingerne fastsat i medfør stk. 2 og 4 ikke sker rettidigt. Der er tale om en videreførelse af den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 5.

Det foreslås endelig i § 148, stk. 6, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af safety-bidraget og gebyrerne, herunder regler om betaling for erindringsskrivelser m.v. Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, stk. 7.

Til nr. 13

Forslaget indebærer, at overtrædelse af bestemmelserne om droner i § 151 a, stk. 1, 2, 6 og 7, § 151 b, stk. 1, § 151 c, stk. 1-5, og § 151 d, stk. 1, vil kunne straffes med bøde. For så vidt angår overtrædelse af § 151 a, stk. 6, om flyvning i spirituspåvirket tilstand med en drone i bymæssigt område eller sådan flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 151 d, stk. 1, kan straffen stige til fængsel indtil 1 år og 6 måneder, hvis alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen har oversteget 2,00 promille. For så vidt angår flyvning i spirituspåvirket tilstand svarer strafferammen til det, der gælder på bilområdet. Anden lovgivning vil dog kunne medføre, at der idømmes en højere straf.

Der henvises endvidere til det, der er anført til nr. 16 om forslaget til § 151 a, stk. 6.

For så vidt angår overtrædelse af de bestemmelser, som foreslås fastsat administrativt efter bemyndigelsesbestemmelserne i bl.a. § 151 e, vil der efter den nugældende bestemmelse i § 149, stk. 10, kunne fastsættes bødestraf heri.

Til nr. 14

Forslaget indebærer, at overtrædelse af bestemmelsen om ansvarsforsikring ved flyvning uden for bymæssigt område straffes med bøde. Bestemmelsen er af lovtekniske grunde placeret i et selvstændigt ændringsnummer, hvorved transport- og bygningsministeren kan fastsætte, at også bødestraf for manglende overholdelse af kravet om ansvarsforsikring ved flyvning uden for bymæssigt område i medfør af den foreslåede § 151 b, stk. 2, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 19, træder i kraft på et forskudt tidspunkt fra den øvrige del af den foreslåede § 151 b.

Der henvises endvidere til det, der er anført til nr. 17 om forslaget til § 151 b, stk. 2.

Til nr. 15 og nr. 16 for så vidt angår § 151 a, stk. 6.

Forslaget indebærer som noget nyt, at der i lighed med, hvad der gælder for bl.a. piloter og flyveledere, indføres regler om, at der ikke må flyves eller forsøges fløjet med droner i bymæssigt område eller hvor flyvningen i øvrigt er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, som angivet i § 151 d, hvis dronedeføreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen er over en vis promille. For piloter og flyveledere må promillen ikke være på 0,2 eller derover, jf. luftfartslovens § 50 og § 74.

Det har været overvejet, om promillegrænsen for dronedeførere skal være den samme som for de øvrige aktører i luftfarten (piloter og flyveledere). Den skærpede regulering, der gælder for luftfartsområdet som sådant, er typisk begrundet i at undgå katastrofale ulykker, hvis et fly falder ned. Ud fra en risikobaseret tilgang, sammenholdt med de i udgangspunktet mindre alvorlige skader, som en drone vil kunne forvolde på tredjemands ejendom og i sjældne tilfælde person, er det ud fra et proportionalitetshensyn vurderet forsvarligt at anvende samme promillegrænse, som er gældende på bilområdet efter færdselsloven. Det foreslås derfor, at der ikke må føres drone, hvis førerens alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,50 promille.



Forslaget gælder alene for flyvning med droner i bymæssigt område eller hvor flyvningen foregår uden for bymæssigt område og i øvrigt er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, som angivet i § 151 d, da det er i disse områder, at risikoen for skader er størst. Herved er eksempelvis flyvning over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, bl.a. strande, musikfestivaler, dyrskuepladser m.v., ligeledes omfattet af bestemmelsen.

Omfattet af promillegrænsen er både flyvning med droner i professionelt øjemed samt flyvning i privat øjemed. Selvom flyvning i privat øjemed ikke er tilladt i bymæssigt område, jf. den foreslåede § 151 c, stk. 1, er det af hensyn til flyvesikkerheden og ud fra et generelpræventivt hensyn fundet nødvendigt udtrykkeligt at lade bestemmelsen omfatte al form for flyvning med droner i bymæssigt område, bortset fra flyvning med droner under den vægtmæssige bagatelgrænse på 250 g, jf. bemyndigelsesbestemmelsen i § 151 e, stk. 1, nr. 3.

Forslaget til § 150, stk. 10-12, indebærer, at domstolene i forbindelse med en staffesag betinget eller ubetinget kan frakende en person retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område, eller retten til at føre drone hvor flyvningen i øvrigt er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, som angivet i § 151 d, hvis der er tale om flyvning i spirituspåvirket tilstand. På samme måde som selve promillegrænserne svarer forslaget til færdselslovens frakendelsesbestemmelser på bilområdet og ikke til de skærpede regler, der gælder på det øvrige luftfartsområde for så vidt angår piloter og flyveledere.

Efter forslaget i § 150, stk. 13, skal det desuden være muligt at frakende en professionel dronfører retten til at føre drone, hvis vedkommende har fløjet drone i bymæssigt område under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden. Det samme gælder, hvis der er tale om flyvning som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, som kræver tilladelse efter § 151 d. Bestemmelsen svarer til hvad der gælder på færdselsområdet for bl.a. biler samt for den øvrige luftfart (piloter og flyveledere). Herved tænkes navnlig på, at der skal være tale om tilsidesættelse af grundlæggende og basale flyveregler (grov uagtsomhed).

I lighed med, hvad der i dag gælder efter luftfartslovens § 150, stk. 5 og 6, om midlertidig inddragelse af retten til at flyve som piloter eller gøre tjeneste som flyveledere, indebærer forslaget, at Trafik- og Byggestyrelsen også i relation til professionelle dronførere skal kunne inddrage retten til at føre drone midlertidigt, hvis Trafik- og Byggestyrelsen skønner, at betingelserne for ubetinget frakendelse foreligger. En sådan midlertidig inddragelse vil kunne indbringes for domstolene, og Trafik- og Byggestyrelsen skal i forbindelse hermed vejlede den pågældende herom.

Herved bliver det muligt at forhindre, at en dronfører fortsætter sin professionelle flyveaktivitet, mens retssag forberedes. I praksis vil Trafik- og Byggestyrelsen kun inddrage retten midlertidigt, hvis der foreligger objektivt konstaterbare beviser for, at der er tale om en forseelse af en sådan grovhed, at den vurderes at ville medføre en ubetinget frakendelse af retten til at føre drone, typisk hvis der måtte være tale om flyvning med en alkoholpromille på over 1,20.

Til nr. 16

Det foreslås i § 151 a, stk. 1, at flyvning med mindre droner skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe, dvs. ved så ringe ulempe

som muligt. Der er tale om en generel bestemmelse, der som udgangspunkt gælder for alle former for flyvning med mindre droner uanset om der er tale om flyvning i professionelt øjemed eller fritidsflyvning.

I § 151 a, stk. 2, foreslås, at flyvning med mindre droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og uden for særligt følsomme naturområder.

Ved flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder forstås eksempelvis flyvepladser, jernbaner, større offentlig vej m.v.

Ved sikringsmæssigt kritiske områder forstås eksempelvis kongehusets ejendomme, politistationer, fængsler og arresthuse, militære installationer og ministerielle bygninger - det vil sige områder, der af sikringsmæssige årsager er kritiske. Bestemmelser om flyvning over eller nær sikringsmæssigt kritiske områder fastsættes af transport- og bygningsministeren efter forhandling med justitsministeren, jf. den foreslåede § 151 a, stk. 5.

Afstandskravene til de pågældende områder og den nærmere definition af begreberne vil blive fastsat i en bekendtgørelse.

Ved særligt følsomme naturområder forstås de områder, der fremgår af bekendtgørelsen ”BL 7-16, Bilag 1 til BL 7-serien, Særligt følsomme naturområder”, som er områder med vigtige tilholdssteder for fugle og pattedyr, der er følsomme over for støj fra luftfartøjer, og som derfor kræver særlig beskyttelse, og hvor overflyvning af vildtets tilholdssteder selv i ringe omfang kan være kritisk.

Restriktionerne påtænkes i vidt omfang også at gælde for mikrodroner under den vægtmæssige minimumsgrænse. Dog påtænkes bemyndigelsen i § 151 e, stk. 1, nr. 3, anvendt til at tillade flyvning over særligt følsomme naturområder med mikrodroner, der afgiver meget begrænset lyd.

Droner, der anvendes til beredskabs- eller politimæssige opgaver, eller andre opgaver, hvor der i øvrigt er tale om et særligt formål, kan undtages fra restriktionerne, jf. § 151 e, stk. 2, 3 og 4.

I § 151 a, stk. 3, foreslås, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om en øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en ”mindre drone”. Det har været overvejet, om der i selve loven burde indsættes en øvre vægtgrænse til afgrænsning af, hvornår der er tale om en ”mindre drone”. I lyset af den rivende teknologiske udvikling på området sammenholdt med en risikobaseret tilgang til reguleringen, samt for at undgå fremtidig overregulering, er det fundet mest hensigtsmæssigt at foreslå en videreførelse af principperne i den gældende ordning, hvorefter det overlades til transport- og bygningsministeren i en bekendtgørelse at fastsætte den øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone. Ved en ”mindre drone” forstås således en drone, der ligger inden for de vægtgrænser, som fastsættes af transport- og bygningsministeren ud fra en risikobaseret tilgang. Den øvre vægtgrænse for reglernes anvendelsesområde påtænkes i første omgang fastsat til 25 kg, hvilket er en videreførelse af gældende bestemmelser i BL 9-4 og i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefaling. Det er tiltænkt, at denne øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en ”mindre drone”, vil kunne ændres administrativt i en bekendtgørelse, hvis den teknologiske udvikling på droneområdet gør det flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt, ligesom grænsen administrativt kan ændres til en anden målestok.

I § 151 a, stk. 4, foreslås, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning med mindre droner og om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2, herunder en nærmere afgrænsning af flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder samt operative flyveregler. På baggrund af denne bemyndigelse påtænkes fastsat operative flyveregler (færdselsregler) for flyvning såvel i som uden for bymæssigt område.

Regelsættet for flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område påtænkes primært at bygge på de eksisterende bestemmelser i bekendtgørelsen BL 9-4, hvorimod regelsættet for flyvning med mindre droner i bymæssigt område primært påtænkes at bygge på retningslinjerne i AIC B 08/14, der er nærmere beskrevet i forslaget almindelige bemærkninger, afsnit 3.1. Der vil herved i vidt omfang være tale om en videreførelse af eksisterende regler og praksis.

Dette indebærer, at der som i dag vil blive fastsat regler om afstanden til banerne på henholdsvis en offentlig flyveplads og en militær flyvestation, afstandskrav til bymæssigt område, jernbaner, større offentlig vej og sikringsmæssigt kritiske områder, maksimal tilladt flyvehøjde m.v.

Det foreslås i § 151 a, stk. 5, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til efter forhandling med justitsministeren at fastsætte bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred. Bestemmelser udstedt i medfør af bestemmelse kan både vedrøre de mindre droner og droner under minimumsgrænsen, jf. § 151 e, stk. 1, nr. 3.

Visse typer af droner vil i fremtiden kunne give sikringsmæssige udfordringer i kraft af højopløselige kameraer, lytteudstyr m.v. Derudover kan der være behov for at fastsætte bestemmelser, der har til formål at sikre imod brug i strid med eksisterende regler, som sikrer privatlivets fred. Der indsættes således hjemmel til, at der fremadrettet kan ske regulering af mindre droner og droner under minimumsgrænsen, der bærer kamera.

Bestemmelser om restriktioner for droner påtænkes enten at omfatte grupper som helhed, enkelte dronetyper eller typer af operationer.

For så vidt angår forslaget i § 151 a, stk. 6, henvises til det i bemærkningerne til nr. 15 anførte.

Det foreslås i § 151 a, stk. 7, at flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område endvidere ikke må finde sted, hvis føreren af dronen på grund af alkohol, sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre en drone på fuldt betryggende måde. Det samme gælder, hvis der er tale om flyvning som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, som anført i § 151 d. Den foreslåede bestemmelse svarer overordnet til de gældende bestemmelser for piloter og flyveledere i luftfartslovens § 50, stk. 2, og § 74 samt til færdselslovens § 54, stk. 2, for motordrevne køretøjer.

Det foreslås i § 151 b, stk. 1, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver kendskab til de grundlæggende regler for flyvning med droner. Dette basiskendskab kan eksempelvis sikres ved, at der stilles krav om, at føreren af en drone får udstedt et såkaldt dronetegn eller lignende, der som et oplysningsredskab udelukkende har til formål at sikre grundlæggende kendskab til flyvereglerne. Ved flyvning *uden for* bymæssigt område stilles der ikke særlige kompetencekrav til droneføreren i form af et dronebevis eller lignende, men kun om dronetegn

uanset om dronen anvendes til fritidsbrug eller i professionelt øjemed, eksempelvis i landbruget. Det samme gælder flyvning udelukkende over egen ejendom uden for bymæssigt område. Eksempelvis vil en landmand, som benytter en drone til overvågning af sine marker, alene skulle have et dronetegn og ikke et egentligt dronebevis. De lempeligere krav er begrundet i en risikobaseret tilgang, idet flyvning uden for bymæssigt område udgør en mindre risiko end flyvning inden for bymæssigt område, der kræver særlige kompetencer.

Der vil ikke blive stillet krav om, at et medlem af en anerkendt modelflyveorganisation (modelflyveklub) har erhvervet et dronetegn eller lignende, da pågældende i kraft af sit medlemskab forudsættes at have den fornødne viden om og kendskab til reglerne om flyvning med mindre droner. Ved en anerkendt modelflyveorganisation forstås en organisation, som har til formål at drive flyvning med modelluftfartøjer på amatørbasis, og i overensstemmelse med et reglement, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen.

Herved tilgodeses de hensyn, der ligger til grund for kravet om dronetegn, nemlig at sikre at droneførerne har et grundlæggende kendskab til flyvereglerne og reglerne om privatlivets fred, herunder forbuddet mod at flyve i bymæssigt område m.v.

De nærmere regler om dronetegnet fastsættes af transport- og bygningsministeren, jf. den foreslåede bestemmelse i § 151 b, stk. 1. Det påtænkes, at dronetegnet kan opnås ved at bestå en enkel og kortvarig computerbaseret test i de helt elementære droneregler. Herved sikres det, at brugeren har et grundlæggende kendskab til eksempelvis flyvereglerne for droner, herunder forbuddet mod at flyve i bymæssigt område og nær flyvepladser, samt kendskab til reglerne for fotografering og videooptagning m.v. Da dronetegnet er et redskab til oplysning om grundreglerne, føres der ikke særskilt tilsyn hermed. Dronetegnet skal blot kunne fremvises til politiet på forlangende.

Det er hensigten, at kravet om dronetegn alene skal omfatte flyvning med mindre droner over den vægtmæssige minimumsgrænse (250 g), jf. den foreslåede bestemmelse i § 151 e, stk. 1, nr. 3.

I § 151 b, stk. 2, foreslås det, at transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om kendskab til grundlæggende regler for flyvning med droner.

I § 151 b, stk. 3, foreslås det endvidere, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år.

Alderskravet er begrundet i hensynet til flyvesikkerheden. Afgrænsningen af, hvilke type droner, der indebærer en højere flyvesikkerhedsmæssig risiko, påtænkes primært at relatere sig til dronens vægt, men vil desuden kunne relatere sig til dronens konstruktion. Om den foreslåede aldersgrænse samt afgrænsningen af, hvilke type droner, der indebærer en højere flyvesikkerhedsmæssig risiko, henvises til det, der er anført herom i lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 3.3.3.

I § 151 c, stk. 1, foreslås, at flyvning med mindre droner i bymæssigt område alene må ske i professionelt øjemed. Det er dog hensigten, at tillade fritidsflyvning med droner under minimumsgrænsen (250 g) i bymæssigt område, hvilket transport- og bygningsministeren vil fastsætte nærmere regler om i den bekendtgørelse, der skal udstedes efter forslaget til § 151 e, stk. 1, nr. 3.

Ved bymæssigt område forstås et område, der i væsentlig grad bruges til beboelse, erhverv eller rekreative formål eksempelvis sportshaller, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser, og bebyggede industri- og havneområder. Herudover betragtes parker, strande eller andre rekreative områder, der ligger indenfor, integreret med eller i umiddelbar tilknytning til bymæssigt område, også som bymæssigt område, da disse typisk har kort afstand til befærdede veje og bygninger og befærdes af mange mennesker. Det er hensigten, at der i medfør af den foreslåede § 151 c, stk. 6, kan fastsættes nærmere bestemmelser om, hvad der forstås ved et bymæssigt område.

Ved flyvning i professionelt øjemed forstås flyvning, der udføres med det formål f.eks. at inspicere en bygning, eller foretage en videooptagelse til brug for en Tv-udsendelse. Under den professionelle kategori hører endvidere anvendelse af droner til forskningsmæssige formål samt anvendelse til diverse test, men derimod ikke flyvning, der alene har et rent privat formål. Professionel anvendelse kan udføres af både private virksomheder og af offentlige aktører, f.eks. kommunal/statslig miljøovervågning, naturovervågning, infrastrukturovervågning m.v.

Politiets og beredskabets anvendelse af droner er ligeledes omfattet af kategorien.

Det foreslås i § 151 c, stk. 2, at flyvning af mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område kræver passende standardiserede kompetencer, der modsvarer de givne risici.

Kompetencekravet påtænkes opfyldt ved at stille uddannelsesmæssige krav til føreren af dronen i form af erhvervelse af et dronebevis eller lignende. De nærmere regler om kompetencekravet fastsættes af transport- og bygningsministeren, jf. den foreslåede bestemmelse i § 151 c, stk. 6. Det påtænkes, at kompetencekravene differentieres i forskellige kategorier, ligesom i vejtrafikken, hvorved det sikres, at føreren besidder de nødvendige kompetencer til at føre den pågældende dronetypen og dronevægtklasse.

De foreslåede bestemmelser om særlige kompetencekrav er en forenkling i forhold til den gældende dispensationspraksis på området, hvor førerens kompetencer vurderes i forhold til en konkret drone og en konkret virksomhed eller type flyveoperation. Ud over at være omkostningsfuld besværliggør den nuværende praksis således udskiftning og handel med droner og ændringer i operationstyper.

Kompetencekravene og dermed betingelserne for opnåelse af dronebevis kan sammenlignes med kørekort i vejtrafikken. Dronebeviset påtænkes differentieret efter henholdsvis dronens vægt, type (fastvinget, rotor) og det forhold, om dronen føres inden for eller uden for førerens synsfelt. Således påtænkes det, at der opstilles krav om teoretisk uddannelse og/eller en praktisk prøve. Endelig kan det i lyset af den hastige teknologiske udvikling på området i særlige tilfælde vise sig relevant for visse dronetyper og operationer at foretage en individuel vurdering af den enkelte droneførers kompetencer i stedet for at udstede et standardiseret dronebevis.

Grundideen i opbygningen af de standardiserede kompetencekrav, at kravene til førerens kompetenceniveau i forhold til føring af droner stiger i takt med, at risikoen øges.

Trafik- og Byggestyrelsen har, som det fremgår af de almindelige bemærkninger, afsnit 3.1, udstedt et stort antal dispensationer til virksomheder til dronflyvning inden for bymæssigt område. De droneførere, der arbejder for disse virksomheder, må antages at have opnået en vis erfaring med dronflyvning som led i deres arbejde.

Det er derfor Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at der ud fra en risikovurdering i et vist omfang vil kunne tages hensyn til allerede opnået erfaring ved fastsættelse af kompetencekrav i bekendtgørelsen. De pågældende dronførere vil dog fortsat skulle have dronebevis eller lignende og bestå de kompetencegivende prøver.

Det foreslås i § 151 c, stk. 3, at flyvning med mindre droner i bymæssigt område kræver, at dronføreren er fyldt 18 år.

Det foreslås i § 151 c, stk. 4, at mindre droner, der føres i professionelt øjemed, skal kunne identificeres og skal registreres hos Trafik- og Byggestyrelsen. De nærmere regler herom fastsættes af transport- og bygningsministeren, jf. den foreslåede bestemmelse i § 151 c, stk. 6. Bemyndigelsen tænkes i første omgang anvendt til at fastholde gældende krav om fysisk identifikation af den enkelte drone i form af et registreringsnummer, der tildeles af Trafik- og Byggestyrelsen og som gør det muligt at identificere den enkelte drone ved nedfald eller ulykke.

Registreringsnummeret er imidlertid svært at se med det blotte øje, når dronen er i luften. Det betyder, at politiet reelt ikke kan identificere droner, der er i luften, hvilket gør det yderst vanskeligt at håndhæve reglerne ved ulovlig eller mistænkelig flyvning.

På den baggrund er det tanken, at der, når den nødvendige teknologi hertil er færdigudviklet, kan indføres regler om elektronisk identifikation af mindre droner, der føres i professionelt øjemed i bymæssigt område. Den elektroniske identifikation påtænkes at være en form for nummerplade, der gør det muligt at identificere den enkelte drone og dens ejer på afstand, da nummerpladen er tiltænkt at være elektronisk identificerbar og ikke visuel aflæselig. Systemet vil eksempelvis kunne anvendes af politiet i forbindelse med håndhævelse af reglerne for flyvning med mindre droner. Hvis det er teknisk muligt, påtænkes det også at gøre oplysninger om drone og ejer tilgængelige for offentligheden, således at borgere i et givent område selv kan se, hvem der flyver i nærområdet.

Bemyndigelsen tænkes i første omgang alene anvendt til at fastsætte regler om elektronisk identifikation for mindre droner, der føres i professionelt øjemed, og som er udstyret med GPS-koordinatprogrammering og styring, kamera eller andet elektronisk dokumentationssikringsudstyr, og som flyver inden for bymæssigt område. I kraft af den geografiske begrænsning anses kravet om elektronisk identifikation for et operativt krav. Dette vurderes derfor ikke at være i strid med EU's regler om tekniske handelshindringer, idet droner uden elektronisk identifikation stadig vil kunne forhandles og anvendes uden for bymæssigt område. Som nævnt i lovforslagets almindelige bemærkninger lægger også EASA i sin introduktion til kommende EU-regler på droneområdet op til indførelse af elektronisk identifikation.

Det foreslås endvidere i § 151 c, stk. 4, at der etableres et register over droner, hvori dronens ejer registreres. Registerets informationer tænkes anvendt af relevante myndigheder som led i håndhævelsen af reglerne for flyvning med mindre droner samt som led i afklaringen af forhold omkring eksempelvis havarier, sikringsmæssig ulovlig brug af droner m.v. Kravet om registrering omfatter i første omgang udelukkende droner, der anvendes i professionelt øjemed i bymæssigt område, eller hvor der er tale om en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, jf. forslaget til § 151 d. Kravet er også gældende praksis i dag, hvor droner, der anvendes i professionelt øjemed, registreres i Trafik- og Byggestyrelsens journalsystem.

I § 151 c, stk. 5, foreslås, at flyvning med mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område kræver ansvarsforsikring tegnet i henhold til § 130. Bestemmelsen er en videreførelse af gældende praksis. Med bestemmelsen forpligtes ejeren af en drone til at tegne en ansvarsforsikring, der dækker erstatningskrav, som måtte opstå mod ejeren selv eller mod brugeren/føreren af dronen for skade på person eller ting uden for dronen, der forvoldes som følge af flyvning med dronen.

I lighed med skader, der forvoldes af motorkøretøjer og luftfartøjer i øvrigt, er der ved flyvning med droner tale om et såkaldt objektivt erstatningsansvar for skader, som forvoldes, uden at der nødvendigvis er noget at bebrejde den pågældende dronefører i form af uopmærksom adfærd under flyvningen (uagtsomhed).

Ved professionel droneflyvning er det i dag en forudsætning for dispensation, at operatøren skal være forsikret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af den 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører.

Forsikringssummen påtænkes også fremover at skulle følge de beløbsgrænser, der fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af den 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører. I henhold til artikel 2(2)(b) er modelfly med en MTOM (maksimal tilladt startmasse) på under 20 kg ikke omfattet af forordningen. Det påtænkes imidlertid, at ansvarsforsikringen for flyvning med mindre droner skal følge niveauet for den minimumsforsikring, der i henhold til forordningen gælder for den letteste kategori af luftfartøjer. Det indebærer, at forsikringssummen påtænkes fastsat til 0,75 mio. SDR (Special Drawing Right dvs. særlig trækingsrettighed) svarende til xx. SDR er en særlig regneenhed beregnet på baggrund af en »kurv« af valutaer (USD, EUR, GBP og JPY). Denne »kurv« offentliggøres af IMF (Den internationale Valutafond), og beregningen er senest ændret den 1. januar 2011. 1 SDR svarer pr. 13. oktober 2015 til 9,26 DKK.

EASA anbefaler i sin introduktion til kommende EU-regler for droner, at forsikringsforordningen ændres, således at den også omfatter droner.

For så vidt angår ansvarsforsikring for flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 151 b, stk. 2, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 17.

Det har været overvejet, om der, som på bilområdet, bør oprettes en ordning til dækning af skader forvoldt af ukendte eller uforsikrede droner. I lyset af, at en sådan ordning vil være forholdsvis omkostningsfuld, er det fundet mest hensigtsmæssigt ind til videre at afvente behovet for en sådan ordning.

Det foreslås i § 151 c, stk. 6, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1-5.

Det foreslås i § 151 d, stk. 1, at flyvning med mindre droner, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, kræver tilladelse af transport- og bygningsministeren.

Det er hensigten, at bestemmelsen – for nuværende og afhængig af den teknologiske udvikling – finder anvendelse i situationer, hvor der flyves over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft; inden døre, hvortil der er adgang for publikum; uden for førerens synsvidde; og i en

højde, hvor luftrummet deles med andre brugere. I disse er det tanken, at det skal kræve en forudgående tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen.

En droneoperation indebærer eksempelvis en forhøjet risiko, hvis den foregår over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, herunder gågader, strande, musikfestivaler, dyrskuepladser m.v.

Derudover indebærer flyvning med mindre droner inden døre, hvortil der er adgang for publikum, en forhøjet flysikkerhedsmæssig risiko. Dronernes størrelse og popularitet har i modsætning til tidligere betydet en voksende interesse for også at anvende dem til flyvning inden døre i forbindelse med forskellige indendørsarrangementer, hvortil der er almindelig adgang for publikum. Der vil derfor være behov for at sikre, at navnlig publikum ikke kommer til skade, hvis en drone kommer for tæt på eller falder ned, eller at der i øvrigt opstår farlige situationer som følge af flyvningen. Af bestemmelserne i den gældende luftfartslovgivning kan det ikke tilstrækkeligt klart udledes, om flyvning inden døre er omfattet af reguleringen. Det er hensigten, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til i en bekendtgørelse at fastsætte nærmere regler for sådan flyvning inden døre. Her tænkes navnlig på flyvning i indendørs rum i forbindelse med sportsarrangementer, teaterforestillinger, arrangementer på banegårde eller i lufthavnsterminaler og lignende.

Derimod omfatter forslaget ikke flyvning med droner i private hjem eller i haller, der anvendes af en lukket personkreds, og hvor der ikke er almindelig adgang for publikum, f.eks. i droneklubber, lagerhaller, firmafester m.v. Droner, der anvendes som et egentligt arbejdsredskab indendørs i virksomheder, f.eks. i lagerhaller, fabrikker m.v., vil derimod være omfattet af den almindelige arbejdsmiljølovgivning på linje med andre arbejdsredskaber.

Endvidere indebærer flyvning med en drone uden for førerens synsvidde en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko.

Ved flyvning uden for førerens synsvidde forstås, at dronen flyver i en afstand fra føreren, hvor føreren ikke er i stand til at observere dronens position og flyveretning uden brug af eksempelvis kikkert eller andre hjælpemidler.

De nærmere regler om flyvning med mindre droner uden for førerens synsvidde påtænkes fastsat i takt med den fremtidige teknologiske udvikling på droneområdet og efterspørgslen. Flyvning uden for førerens synsvidde indebærer en større risiko, og føreren er afhængig af, at fjernstyringen eller forprogrammeringen af den enkelte drone er pålidelig, samt at styringen af dronen ikke kan overtages af uvedkommende. Selvom droner flyver i det lave luftrum (under 150 m) og dermed i udgangspunktet er adskilt fra den øvrige lufttrafik kan der befinde sig andre luftfartøjer m.v. i dette luftrum, som dronen skal kunne afværge at kolliderer med. Eksempelvis flyver ambulancehelikoptere, varmluftballoner under start og landing, faldskærmsudspringere, de såkaldte paraglidere eller glideskærme, ligeledes i det lave luftrum under 150 m. Det påtænkes at fastsætte regler om, hvorledes kollision med disse luftfartøjer m.v. i luften og personer eller ejendom på jorden afværges, eksempelvis ved krav om, at dronen kan styres på en sådan måde, at flyveretningen omgående kan ændres, eller at dronen er udstyret med en teknologi, der automatisk opfatter og undviger andre objekter. Den nærmere regulering afhænger af den fremtidige teknologiske udvikling på området og af, hvordan denne kan tilgodese hensynet til flyvesikkerheden.



En droneoperation indebærer desuden en forhøjet risiko, hvis den foregår i en højde, hvor luftrummet deles med andre brugere. Det vil typisk være i flyvehøjder over 150 m, hvor de almindelige bemandede luftfartøjer opererer.

I lighed med dronflyvning i bymæssigt område er det hensigten som udgangspunkt at stille krav om identifikation af droner, der anvendes til droneoperationer, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, herunder krav om elektronisk identifikation ("nummerplade"), når teknologien hertil er udviklet.

I § 151 d, stk 2, foreslås det, at transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1, herunder hvad der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, tilladelser, klageadgang osv.

Den foreslåede bestemmelse i § 151 e indfører en reguleringsramme, hvorved transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte yderligere særlige regler for mindre droner.

I § 151 e, stk. 1, nr. 1, foreslås således, at der på sigt, og når systemerne hertil er tilstrækkeligt udviklet, skal kunne fastsættes regler om trafikinformation i forbindelse med flyvning med droner. Hensigten er, at der skal kunne leveres oplysninger af luftfartsmæssig karakter, herunder data om luftrumsrestriktioner af betydning for dronførere i en let tilgængelig form. Selv i lave flyvehøjder skal brugere af luftrummet tage mange hensyn. Derfor skal også førere af droner løbende kunne holde sig informeret om eventuelle forbud mod eller indskrænkning af luftfart i luftrummet. Der vil desuden være behov for at oplyse om områder, der kun er pålagt restriktioner i forhold til flyvning med mindre droner, herunder både oplysning om varige forbudszoner såsom fængsler, kongehuse m.v. og oplysning om midlertidige flyverestriktioner som følge af demonstrationer, musikfestivaler m.v.

Det langsigtede mål er, at private udviklere af applikationer til eksempelvis mobiltelefoner får let adgang til luftrumsdata af høj kvalitet fra den danske flyvesikringstjeneste, Naviair, og på baggrund heraf udvikler brugervenlige applikationer.

Det foreslås i § 151 e, stk. 1, nr. 2, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere regler om konstruktion, udstyr og vedligeholdelse af mindre droner.

Der findes i dag ingen internationale tekniske standarder for droner. På sigt tænkes den foreslåede bestemmelse anvendt til fastsættelse af regler om luftdygtighed og flyveegenskaber for de mindre droner. Sådanne tekniske regler vil gradvist muliggøre lempelser af de operative flyverestriktioner.

Af hensyn til privatlivets fred og den almindelige betryggelse af befolkningen, vil der på baggrund af den foreslåede bestemmelse endvidere være mulighed for i fremtiden at indføre krav om logning af professionelle operationer i bymæssigt område via eksempelvis GPS-teknologi. Herved sikres det, at myndighederne, herunder politi og Trafik- og Byggestyrelsen, ved eventuelle klager og ulykker har mulighed for at se den rute, hvor de enkelte droner har fløjet, og herefter fastlægge ansvaret for en skadeforvoldende flyvning. Et sådant krav vil ikke indebære ekstra investeringer, idet stort set alle droner i dag er udstyret med GPS.

Der vil endvidere kunne fastsættes regler om lysafmærkning af droner, der anvendes i professionelt øjemed i bymæssigt område, hvormed de tydeligere giver sig tilkende. Formålet med synliggørelse af droner er at sikre borgerne en høj grad af beskyttelse af privatlivets fred og at øge politiets mulighed for håndhævelse af regler for flyvning med droner m.v.

I § 151 e, stk. 1, nr. 3, foreslås, at der kan fastsættes regler om, at droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse i begrænset omfang skal være omfattet af reglerne for mindre droner. Bemyndigelsen tænkes anvendt med henblik på at undtage de helt små droner (mikrodroner), herunder legetøjsdroner, der udgør en begrænset flyverisiko eller en ubetydelig risiko for tredjemand og tredjemands ejendom. Bemyndigelsen tænkes eksempelvis anvendt til at tillade fritidsflyvning med mikrodroner i bymæssigt område. Minimumsgrænsen relaterer sig med den givne viden til dronens vægt. Droner under denne vægtgrænse påtænkes undtaget fra de fleste flyvesikkerhedsmæssige krav. I de situationer, hvor vigtige samfundsmæssige forhold eller hensynet til den offentlige trafikikkerhed gør sig gældende, vil der dog fortsat kunne være et behov for, at de små droner under bagatelgrænsen omfattes af eksempelvis regler om flyvning i nærheden af offentlige flyvepladser.

Minimumsgrænsen påtænkes fastsat til 250 g, men grænsen kan ændres i takt med den teknologiske udvikling af droneområdet. Det påtænkes, at der i konkrete tilfælde vil kunne dispenseres fra vægtgrænsen, hvis det kan dokumenteres, at en konkret dronetype er designet på en sådan måde, at den er ufarlig.

Vægtgrænsen påtænkes at gælde både for mindre droner, der anvendes i professionelt øjemed, og for mindre droner, der anvendes til privat flyvning.

Det kan endvidere af sikringsmæssige årsager eller af hensyn til privatlivets fred være nødvendigt, at der fastsættes regler for droner under minimumsgrænsen, jf. den foreslåede bestemmelse i § 151 a, stk. 5. Bestemmelsen sikrer blandt andet, at transport- og bygningsministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte yderligere regler med henblik på at sikre privatlivets fred, herunder regler for droner, der bærer kamera.

Det foreslås i § 151 e, stk. 2 og 3, at der indføres hjemmel til udarbejdelse af særlige regler for specifikke kategorier af droneoperationer, der tjener almennyttige formål. For disse operationer kan myndighederne acceptere en højere risiko.

I forbindelse med beredskabsaktioner, hvor liv, ejendom eller større samfundsværdier er i akut fare, er det formålstjenligt, at der accepteres en forhøjet flyverisiko. Den forhøjede risiko kan eksempelvis indebære flyvning tæt på eller over menneskeforsamlinger eller flyvning uden for førerens synsvidde.

I beredskabskategorien påtænkes eksempelvis at indgå droner, der anvendes til brand, redning eller særlige politimæssige opgaver, hvor liv og ejendom potentielt er i fare. Af politimæssige opgaver tænkes eksempelvis på opgaver i forbindelse med terrorhandlinger, kriminalitetsbekæmpelse, faresituationer ved større folkemængder, herunder musikfestivaler m.v., trafikulykker, oversvømmelser eller lignende.

Hvorvidt der er tale om en situation, hvor droner kan anvendes med forhøjet risikoaccept til politi- eller beredskabsopgaver, afgøres af den konkrete indsatsleder. Dette er parallelt til situationer, hvor politi og beredskab i øvrigt opererer med forskellig risikoaccept, herunder ved udrykning.

De særlige regler for politiets anvendelse af droner, herunder de nærmere retningslinjer for politimæssig brug af droner, foreslås udarbejdet af justitsministeren efter forhandling med transport- og bygningsministeren.

Det foreslås i § 151 e, stk. 4, at der indføres hjemmel til udarbejdelse af særlige regler for anvendelse af mindre droner, der ikke er omfattet af stk. 2 og 3, og hvor der i øvrigt er tale om et særligt formål. Der indføres således hjemmel til at fastsætte særlige forhold for andre typer operationer end beredskabs- eller politimæssige opgaver. Hjemmelen påtænkes eksempelvis anvendt til at tillade operationer, der er nødvendige af hensyn til naturbeskyttelse, naturovervågning, naturoptagelser, indsamling af geodata til brug for opmålinger, kortlægning af eksempelvis naturområder, bygningsinspektion m.v. og andre særlige formål.

Til nr. 17-18

Det foreslås i § 151 b, stk. 4, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver ansvarsforsikring tegnet i henhold til § 130. I § 151 b, stk. 2, som ændret ved lovforslagets § 1, nr. 18, foreslås det, transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser herom.

Der er i lighed med erstatningsansvaret for skader forvoldt i bymæssigt område ved flyvning med droner i professionelt øjemed tale om et såkaldt objektivt ansvar, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 151 c, stk. 5.

I dag er der pligt til at tegne ansvarsforsikring ved flyvning med alle mindre droner, der vejer mellem 7-25 kg, for droner der anvender jetturbinemotor, samt tillige for droner til professionelt brug med en vægt op til 7 kg, hvis dronen opereres i henhold til en dispensation udstedt af Trafik- og Byggestyrelsen. Derimod er der ikke krav om tegning af ansvarsforsikring for fritidsflyvning med droner, hvis dronen vejer mindre end 7 kg. Med henblik på at imødegå det forhold, at selv små droner kan forvolde betydelig skade, og at anvendelsen af droner bliver mere og mere udbredt, er det Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at der også skal være tegnet forsikring for disse droner, således at alle ejere af droner bortset fra de helt små mikrodroner, der vejer under 250 g (minimumsgrænsen), skal have tegnet ansvarsforsikring.

Forsikringssummen påtænkes fastsat i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af den 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører. Der henvises endvidere til bemærkningerne til den foreslåede § 151 c, stk. 5.

Bestemmelsen er af lovtekniske grunde placeret i et selvstændigt ændringsnummer, hvorved transport- og bygningsministeren kan fastsætte, at bestemmelsen træder i kraft på et forskudt tidspunkt fra den øvrige del af den foreslåede § 151 b. Det kan vise sig nødvendigt at fastsætte en forskudt ikrafttrædelsesdato for kravet om ansvarsforsikring, da forsikringsmarkedet skal have behørig tid til at udvikle konkurrencedygtige forsikringer, der ikke er uforholdsmæssigt dyre, sammenholdt med anskaffelsesprisen for en drone. Det er således afgørende, at en forsikring ikke bliver så dyr, at prisen i realiteten afskærer almindelige borgere fra dronetrykning.

Kravet om ansvarsforsikring er i første omgang udelukkende tiltænkt at gælde droner over minimumsgrænsen på 250 g, jf. § 151 e, stk. 1, nr. 3. Det forventes, at flyvning med droner under minimumsgrænsen kan blive omfattet af de eksisterende forsikringsprodukter, herunder familie-, ansvars- eller indboforsikringer, da risikoen er begrænset. Dette påtænkes undersøgt i samspil med forsikringsbranchen.

#### *Til § 2*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den xx 2016, jf. dog *stk. 2*.

I *stk. 2* foreslås det, at transport- og bygningsministeren fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for § 1, nr. 13-18. Bestemmelserne vil kunne sættes i kraft af transport- og bygningsministeren på forskellige tidspunkter.

#### *Til § 3*

Bestemmelsen vedrører lovens territoriale gyldighed og indebærer, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske eller grønlandske forhold tilsiger.

## Bilag 1

### Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

#### § 1

I [lovens populærtitel], jf. lovbekendtgørelse nr. [bekendtgørelsesnr.], som ændret bl.a. ved [ændringslov] og senest ved [seneste ændringslov], foretages følgende ændringer:

§ [indsæt nr. på gældende bestemmelse]

1. [indsæt ændring].
2. [indsæt ændring].
3. [indsæt ændring].

[Osv.]