



Lovforslag nr. L 132

Folketinget 2015-16

Fremsat den 24. februar 2016 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om luftfart

(Regulering af mindre droner, justering af arbejdsmiljøregler samt 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, § 6 i lov nr. 736 af 25. juni 2014, § 9 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og lov nr. 1896 af 29. december 2015, 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«.
5. I § 40 d, stk. 2-4, 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, 1. pkt., stk. 3 og 4, ændres »Sikkerhedsudvalget« til: »Arbejdsmiljøorganisationen«.
9. I § 40 e, stk. 2, 1. pkt., § 40 f, 1. pkt., og § 40 g, stk. 2, ændres »sikkerhedsrepræsentanter« til: »arbejdsmiljørepræsentanter«.
10. I § 40 e, stk. 2, 2. pkt., ændres »Det enkelte sikkerhedsudvalg« til: »Den enkelte arbejdsmiljøorganisation«.
11. I § 40 f, 1. pkt., ændres »sikkerhedsudvalget« til: »arbejdsmiljøorganisationen«.

12. I § 40 g, stk. 2, ændres »sikkerhedsudvalg« til: »arbejdsmiljøorganisationer«, og »udvalgets« ændres til: »arbejdsmiljøorganisationens«.

13. Efter kapitel 9 indsættes:

»Kapitel 9 a

*Regulering af mindre droner*

*Definition*

§ 126 b. Ved en drone forstås et ubemandet luftfartøj.

Stk. 2. Ved en mindre drone forstås et ubemandet luftfartøj, som ligger inden for den øvre vægtgrænse, som er fastsat i medfør af stk. 3.

Stk. 3. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om en øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone.

Stk. 4. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at mindre droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse helt eller delvist undtages fra reglerne i denne lov.

*Operative flyveregler*

§ 126 c. Flyvning med mindre droner skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødig ulempe.

Stk. 2. Flyvning med mindre droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, medmindre andet følger af bestemmelser fastsat i medfør af stk. 4 og 5, og § 126 i.

Stk. 3. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om operative flyveregler.

Stk. 4. Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder med mindre droner, jf. stk. 2.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder med mindre droner, herunder droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse, samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

*Flyvning uden for bymæssigt område*

**§ 126 d.** Flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at føreren af dronen har erhvervet dronetegn udstedt af transport- og bygningsministeren, medmindre føreren af dronen er medlem af en anerkendt modelflyveorganisation. Dronetegnet skal fremvises til politiet på forlangende.

*Stk. 2.* Flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2, herunder nærmere bestemmelser om erhvervelsen af dronetegn.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som grundet dronens konstruktion eller vægt indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år.

*Flyvning i bymæssigt område*

**§ 126 e.** Flyvning med mindre droner i bymæssigt område må alene ske i professionelt øjemed, og hvis

- 1) føreren af dronen har erhvervet dronebevis udstedt af transport- og bygningsministeren,
- 2) føreren af dronen er fyldt 18 år,
- 3) ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130,
- 4) dronen kan identificeres, og
- 5) dronen er registreret hos Trafik- og Byggestyrelsen.

*Stk. 2.* Dronebeviset skal fremvises til politiet på forlangende.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om betingelserne i stk. 1.

*Flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko*

**§ 126 f.** Flyvning med mindre droner, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, herunder blandt andet droneflyvning over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, kræver tilladelse af transport- og bygningsministeren.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tilladelse og om flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, jf. stk. 1.

*Flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.*

**§ 126 g.** Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, må ikke finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at

- 1) alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,50 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, eller
- 2) føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde.

*Stk. 2.* Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, må ikke finde sted, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport- og bygningsministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept. 1. pkt. gælder tilsvarende for stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten.

*Stk. 3.* Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, må endvidere ikke finde sted, hvis føreren af dronen 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.

*Stk. 4.* Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren af en mindre drone afgiver udåndings-, sput- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige.

*Stk. 5.* Politiet kan fremstille en fører af en mindre drone til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende har overtrådt stk. 1, 2 eller 3, eller vedkommende nægter at medvirke til en udåndingsprøve, sputprøve, svedprøve eller øjenbesigtigelse. Angår mistanken andre forhold end spirituspåvirkning, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. Det samme gælder ved mistanke om spirituspåvirkning, når særlige omstændigheder taler derfor.

*Stk. 6.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om de prøver og undersøgelser, der er nævnt i stk. 4 og 5.

*Trafikinformation samt konstruktion, udstyr og vedligeholdelse*

**§ 126 h.** Transport- og bygningsministeren kan udover de forhold, der er nævnt i §§ 126 b-126 g fastsætte bestemmelser om særlige tekniske forhold for mindre droner, herunder om trafikinformation i forbindelse med flyvning med droner samt konstruktion, udstyr og vedligeholdelse.

*Politi og redningsberedskab*

**§ 126 i.** Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte bestemmelser om

særlige forhold for mindre droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan efter forhandling med transport- og bygningsministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner.«

**14. § 148** affattes således:

»§ 148. For udførelse af Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart betales afgifter og gebyrer i overensstemmelse med stk. 2-7. Afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften 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 på 5,50 kr. 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.* Afgiften i stk. 2 reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begynder henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transport- og bygningsministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren fastsætter gebyrerne for Trafik- og Byggestyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

*Stk. 6.* Betales afgiften efter stk. 2 og gebyrerne efter stk. 5 ikke rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

*Stk. 7.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften efter stk. 2 og gebyrer fastsat i medfør af stk. 5, herunder regler om betaling for erindringsskrivelser m.v.«

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

»*Stk. 16.* Overtrædelse af § 126 c, stk. 1 og 2, § 126 e, stk. 1 og 2, og § 126 f, stk. 1, straffes med bøde.

*Stk. 17.* Overtrædelse af § 126 g, stk. 1-3, straffes med bøde. Straffen kan stige til fængsel indtil 1 år, hvis føreren tidligere er dømt efter § 126 g, stk. 1-3.«

**16. § 149, stk. 16,** affattes således:

»*Stk. 16.* Overtrædelse af § 126 c, stk. 1 og 2, § 126 d, stk. 1 og 2, § 126 e, stk. 1 og 2, og § 126 f, stk. 1, straffes med bøde.«

**17. I § 150** indsættes som *stk. 10-22*:

»*Stk. 10.* Føreren af en mindre drone skal betinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, hvis

- 1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller en overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, eller
- 3) føreren af dronen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

*Stk. 11.* Betinget frakendelse efter stk. 10, sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører en mindre drone under sådanne omstændigheder, at retten til at føre en mindre drone skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

*Stk. 12.* Føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis

- 1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen over 1,20 promille, eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter flyvningen over 0,60 mg pr. liter luft,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 3,
- 3) føreren af dronen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført en mindre drone på særlig hensynsløs måde,
- 4) føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 10,
- 5) føreren tidligere er betinget frakendt retten til at føre en mindre drone og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 10 i prøvetiden, eller
- 6) føreren tidligere er frakendt retten til at føre en mindre drone ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-3 eller stk. 10, inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden.

*Stk. 13.* Under særligt formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 12 ellers skulle ske ubetinget.

*Stk. 14.* Skønner Trafik- og Byggestyrelsen, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, foreligger, kan Trafik- og Byggestyrelsen midlertidigt inddrage retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 15.

*Stk. 15.* Den, hvis ret til at føre en mindre drone eller ret til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter

§ 126 f, stk. 1, er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 16.* Det tidsrum, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

*Stk. 17.* Anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget frakendelse, efter at retten til at føre en mindre drone eller ret til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, har været inddraget i medfør af stk. 14, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

*Stk. 18.* Afsiges der i en sag, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, er inddraget efter stk. 14, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal dronebeviset eller tilladelsen efter § 126 f, stk. 1, udleveres, selv om dommen ankes.

*Stk. 19.* Er retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, i henhold til denne lov frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år af frakendelsestiden. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har retten til at være fører tidligere været frakendt vedkommende ubetinget, kan gengivelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f,

stk. 1, inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvist, og indbringelsen kan tidligst finde sted, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden.

*Stk. 20.* Såfremt der inden udløbet af frakendelsestiden er sket fornyet frakendelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, regnes de i stk. 19 nævnte frister for indbringelse af spørgsmålet om generhvervelse for domstolene fra datoen for den seneste dom, hvorved førerretten er frakendt den pågældende.

*Stk. 21.* Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, i anledning af strafforfølgning.

*Stk. 22.* § 150, stk. 1-9, samt §§ 150 a-150 d finder ikke anvendelse ved frakendelse af retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1.«

## § 2

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

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 1, nr. 13 og 15-17. Ministeren kan herunder bestemme, at forskellige dele af disse numre 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*

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Regulering af mindre droner
    - 2.1.1. Transport- og Bygningsministeriets generelle overvejelser, herunder arbejdsgruppens anbefalinger
    - 2.1.2. Definition af mindre droner
      - 2.1.2.1. Gældende ret
      - 2.1.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.3. Operative flyveregler
      - 2.1.3.1. Gældende ret
      - 2.1.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.4. Flyvning uden for bymæssigt område
      - 2.1.4.1. Gældende ret
      - 2.1.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.5. Flyvning i bymæssigt område
      - 2.1.5.1. Gældende ret
      - 2.1.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
    - 2.1.6. Flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko
      - 2.1.6.1. Gældende ret
      - 2.1.6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.2. Betaling for Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.3. Samarbejde om sikkerhed og sundhed på luftfartøjer
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
5. Administrative konsekvenser for borgere
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer
9. Sammenfattende skema

### **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, og som flyver i lav højde (under 150 m) – 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 jord-

bunds- 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. De gældende regler er primært målrettet sikkerhedshensyn vedrørende den rekreative flyvning med traditionelle modelfly, der ikke vejer mere end 25 kg.

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.

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).

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

Regeringen nedsatte i 2013 en tværministeriel arbejdsgruppe med repræsentanter for det daværende Transportministerium, 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 tidsvarende 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.

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 luftfartøjssystemer 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 luftfartspakke, som blev fremlagt ultimo 2015, hvorved EASA også vil kunne tage initiativ til regulering af droner med lavere vægt.

En overordnet introduktion til de fælles EU-regler for droner, som EASA 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 her 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. En række andre europæiske lande er tilsvarende i gang med at gennemføre national regulering af (mindre) droner.

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

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

Trafik- og Byggestyrelsens finansiering af funktionstilsyn, tiltrædelseskontrol og kursusaktivitet sker i dag ved fuld brugerbetaling, hvilket også fremover vil være tilfældet. Fi-

nansieringen 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.

Da det igennem de seneste år ikke har været muligt alene med den gældende lovs indbyggede reguleringsmekanisme for safety-bidraget at opnå den ønskede balance mellem indtægterne og omkostningerne, fastsættes satsen til 5,50 kr. Det er en nedsættelse i forhold til den nuværende sats på 6,00 kr. Safety-bidraget vil dække den del af tilsynsopgaverne, der vedrører funktionstilsyn og forhåndsdialog forud for tiltrædelseskontrol.

Derudover 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, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Det bærende hensyn er således til luftfartspassagerernes sikkerhed.

Endvidere foreslås justeringer af de gældende bestemmelser om finansiering Trafik- og Byggestyrelsens opgaver i forhold til gebyrfastsættelsen for tiltrædelseskontroller. Det præciseres i den forbindelse i loven, at Trafik- og Byggestyrelsen kan opkræve gebyr for kurser i relation til security og luftfartsområdet generelt. Disse gebyrer vil blive fastsat efter de i staten almindeligt gældende regler for gebyrer af ikke-fiskal karakter.

Endelig indebærer forslaget en ændring af luftfartslovens bestemmelser om luftfartsselskabernes tilrettelæggelse af arbejdsmiljøarbejdet. Tilrettelæggelsen af arbejdsmiljøarbejdet i luftfartsselskaberne er i dag 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 arbejdsmiljøorganisationer, uanset om der er tale om tjeneste ombord på luftfartøjer eller på landjorden.

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

## **2. Lovforslagets hovedpunkter**

### **2.1. Regulering af mindre droner**

#### **2.1.1. Transport- og Bygningsministeriets generelle overvejelser, herunder 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 uddannelseskraav 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.

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 (§§ 126 b - 126 i), som skaber klare rammer for professionelles og privates 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 med 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 ventet 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, hvorefter reglerne kan tilpasses og udvikles i takt med den teknologiske udvikling og konkrete tiltag fra EU og i internationalt regi.

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 de helt små droner får kendskab til de operative flyveregler, restriktionsområder, herunder sikringsmæssigt kritiske områder, og regler, der sikrer privatlivets fred m.v.

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

## 2.1.2. Definition af mindre droner

### 2.1.2.1. 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. Model-fly er i dag omfattet af reglerne i BL 9-4.

Da Trafik- og Byggestyrelsen ikke har udstedt en BL 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 mv., medmindre der konkret er givet en dispensation.

### 2.1.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ved en drone forstås i dette lovforslag et ubemandet luftfartøj, som hører til i kategorien af »luftfartøjer, som ikke har fører ombord«, jf. § 151. At luftfartøjet er ubemandet er ensbetydende med, at det opereres eller er beregnet til at blive opereret uden fører om bord. 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. 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.

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 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.

Den øvre vægtgrænse for reglerens anvendelsesområde påtænkes i medfør af den foreslåede § 126 b, 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.

Der er hensigten at fastsætte en vægtmæssig bagatelgrænse for regulering. Da teknologien på droneområdet er under stadig udvikling, foreslås det, at bestemmelsen om en minimumsgrænse for regulering i § 126 b, stk. 4, fastsættes som en bemyndigelsesbestemmelse til transport- og bygningsministeren, således at vægtgrænsen ved bekendtgørelse vil kunne ændres i takt med den flyvesikkerhedsmæssige udvikling på området. Med den tilgængelige viden påtænkes minimumsgrænsen i første omgang fastsat til 250 g. 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 nu gældende operative regler i BL 9-4.

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.

For at sikre overholdelse af regler, der sikrer privatlivets fred, som fremgår af anden lovgivning, herunder tv-overvågningsloven, persondataloven og straffeloven, er det hensigten, at der indsættes hjemmel til, at der fremadrettet kan ske regulering af droner, som bærer kamera, herunder droner under bagatelgrænsen (som påtænkes fastsat til 250 g) med kamera. Det er endvidere hensigten, at der udarbejdes materiale, som oplyser om regler, som 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, selv om dronen vejer mere end 25 kg.

På nuværende tidspunkt vurderes det ikke hensigtsmæssigt at foreslå en ændring af reglerne for droner over 25 kg, hvormed de fortsat er omfattet af luftfartslovens almindelige bestemmelser for luftfartøjer og piloter, der opererer disse luftfartøjer. Sådanne 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. Dog kan teknologiske landvindinger og ny viden på området i fremtiden medføre, at det vil være flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt generelt i en bekendtgørelse at hæve den øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone.



### 2.1.3. Operative flyveregler

#### 2.1.3.1. 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. Områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft må ikke overflyves. Desuden må de særligt følsomme naturområder, der er nævnt i BL 7-16, ikke overflyves, og der må ikke flyves tættere på en civil flyveplads end 5 km og 8 km fra en militær flyveplads. Hvis dronen vejer mere end 7 kg eller anvender jetturbinemotor til fremdrift, er der endvidere krav om radiostyringsanlæg og ansvarsforsikring, ligesom der kun må flyves fra særlige godkendte modelflyvepladser.

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, som 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 krav om 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, stiller Trafik- og Byggestyrelsen i dag i en dispensation skærpede krav i forhold til dronen, førerens kvalifikationer m.v., ligesom sådanne flyvninger kun må udføres i et særligt reserveret luftrum.

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.

#### 2.1.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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.

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 i 2015 blev der udstedt 150 dispensationer til virksomheder til brug af droner.

Udgangspunktet 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, altså en risikobaseret tilgang. Forslaget indeholder derfor i § 126 c, stk. 1, en generel bestemmelse, som i udgangspunktet gælder for alle former for flyvning med mindre droner. En sådan overordnet bestemmelse er vigtig som fast princip for fortolkningen af reguleringen, 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 over sikringsmæssigt kritiske områder såsom kongehusets ejendomme, politistationer, fængsler og arresthuse, militære installationer m.v. Derudover tillades flyvning ikke nær 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 med dette forslag lovfæstes. De konkrete forbudszoner fastlægges ved bekendtgørelse i et samarbejde mellem de pågældende myndigheder.

Det foreslås desuden, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til i en bekendtgørelse at fastsætte nærmere bestemmelser om operative flyveregler. Denne bemyndigelse påtænkes udnyttet til generelt at videreføre de eksisterende

operative regler for dronflyvning. 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, hastighedsbegrænsning m.v.

#### 2.1.4. Flyvning uden for bymæssigt område

##### 2.1.4.1. Gældende ret

Dronflyvning uden for byområder er i dag reguleret af BL 9-4. Det følger heraf, at dronen skal holde en afstand på mindst 150 m til bymæssig bebyggelse og til større offentlig vej ligesom den højeste flyvehøjde over terræn er 100 m. Områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft må ikke overflyves. Desuden må særligt følsomme naturområder ikke overflyves, og der må ikke flyves tættere på en civil flyveplads end 5 km og 8 km fra en militær flyveplads. Hvis dronen vejer mere end 7 kg eller anvender jetturbine-motor til fremdrift, er der endvidere krav om radiostyringsanlæg og ansvarsforsikring, ligesom der kun må flyves fra særlige godkendte modelflyvepladser. Traditionelle model-fly er ligeledes omfattet af BL 9-4.

##### 2.1.4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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 § 126 d 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. 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 § 126 f samt afsnit 2.1.6. Afgørende for, om dronflyvningen anses for at foregå uden for bymæssigt område, er selve dronens placering og ikke hvor føreren af dronen befinder sig.

Da bestemmelserne i forslaget retter sig mod en meget bred brugerkræds, der rækker ud over den traditionelle luftfartsbranche, foreslås det, at der stilles krav om, 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. De nærmere regler ved dronetegnet påtænkes fastsat ved bekendtgørelse. 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 videoptage andre personer osv. Dronetegnet tjener udelukkende til at oplyse droneførere om flyvereglerne og er således et oplysningsredskab. Derfor er

dronetegnet møntet på droner over bagatelgrænsen, men under den øvre grænse på 25 kg (jf. nærmere herom i afsnit 2.1.2. angående definitionen af mindre droner). Da dronetegnet er et oplysningsredskab, påtænkes der ikke registrering af dette. Dronetegnet skal fremvises til politiet på forlangende.

Et medlem af en anerkendt modelflyveorganisation (modelflyveklub) forudsættes i kraft af sit medlemsskab at have det fornødne kendskab til reglerne om flyvning med mindre droner, hvorfor medlemsskab af en anerkendt modelflyveorganisation fritager fra kravet om dronetegn.

Lovforslaget medfører en lempelse i forhold til de tilladte flyveområder uden for bymæssigt område, idet de store modelfly fra 7-25 kg ikke længere vil være 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 operative flyveregler m.v., der fastsættes ved bekendtgørelse i medfør af loven.

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 øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må foregå, hvis føreren er fyldt 16 år. Denne aldersgrænse svarer til aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til lille knallert. Afgrænsningen af, hvilken type drone der indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, foreslås fastsat af transport- og bygningsministeren i en bekendtgørelse. Afgrænsningen påtænkes primært at være dronens vægt, men vil også kunne relatere sig til dronens konstruktion, eksempelvis dronens anvendelse af jetturbine-motor. Ud fra en risikobaseret tilgang er hensigten løbende at tilpasse afgrænsningen til den teknologiske udvikling på området og derved undgå overregulering.

Det er hensigten ved bekendtgørelse at fastsætte regler om, at børn og unge under 16 år stadig vil have adgang til at flyve med mindre droner, som indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, såfremt flyvningen foregår fra særlige godkendte modelflyvepladser og i det dertil knyttede luft- rum.

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. Hvis dronen vejer mere end 7 kg eller anvender jetturbine-motor til fremdrift, må der i henhold til BL 9-4 kun flyves fra særlige godkendte modelflyvepladser. 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. Med lovforslaget udvides forsikringspligten til og-

så at omfatte droner fra 7 kg og ned til den vægtmæssige minimumsgrænse, som påtænkes fastsat til 250 g. Ansvarsforsikring indgår i dag som en del af medlemskabet i en model-flyveorganisation, hvorfor denne udvidelse af forsikringspligten ikke forventes at indebære nævneværdige byrder.

### 2.1.5. Flyvning i bymæssigt område

#### 2.1.5.1. Gældende ret

De gældende bestemmelser i BL 9-4 omfatter droner, som ikke vejer over 25 kg, og som udgangspunkt må der efter disse bestemmelser ikke flyves med droner i byområder. BL 9-4 giver dog Trafik- og Byggestyrelsen mulighed for at dispensere fra reglerne, når det skønnes foreneligt med de forhold, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser. Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet en vejledning til luftfartsbranchen om de kriterier, som 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, jf. afsnit 2.1.3.1. om Aeronautical Information Circular (nr. B 08/14).

Som vilkår bliver der eksempelvis i hver enkelt dispensation stillet en række kompetencekrav, som dog ikke er standardiserede. Endvidere kræves, at virksomheden kun må gøre brug af præcist de dronere og den type drone, som er omfattet af dispensationen. Derudover stiller Trafik- og Byggestyrelsen som betingelse for at få en dispensation fra de gældende bestemmelser i BL 9-4 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.

#### 2.1.5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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 dronerefører er vanskelig at identificere. Derfor foreslås begrænsninger og standardiserede krav til almindelige bymæssige flyvninger, f.eks. ejendomsinspektioner m.v.

Det foreslås i § 126 e, at der over bymæssigt område alene må flyves med droner, der anvendes i professionelt øjemed. Dette krav kan ved bekendtgørelse fraviges for så vidt angår droner under den vægtmæssige bagatelgrænse, jf. den foreslåede § 126 b, stk. 4. Droner er ikke dokumenteret luftdygtige. Denne risiko imødegås især ved, at der til føreren af dronen stilles 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. De nærmere regler vedrørende dronebeviset fastsættes ved bekendtgørelse.

Med henblik på forenkling foreslås det nugældende system standardiseret, således at godkendelsen i stedet knyttes til den professionelle dronereførers kompetencer i form af udstedelse af et dronebevis. Godkendelsen vil fremover ikke længere være knyttet op på flyvning for en specifik virk-

somhed, ligesom godkendelsen heller ikke vil være 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 dronerefører. Med sit dronebevis vil dronereføreren fremover være 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 dronereførers kompetencer - navnlig set i lyset af, at droneteknologien er under stadig udvikling. Dronebeviskurset påtænkes forestået af skoler godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen.

For så vidt angår kravet om dronebevis er det hensigten, at der indføres en overgangsordning for dronereførere, der ved lovens ikrafttræden allerede har en dispensation til dronereflyvning efter de nugældende regler.

I lighed med reglerne på færdselsområdet foreslås det, 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.).

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. Henset til den forøgede risiko for skadeforvoldelse foreslås desuden indført en aldersgrænse på 18 år for flyvning med mindre droner i bymæssigt område for at sikre, at dronereføreren besidder en vis modenhed.

Efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering vil der ikke være behov for en egentlig godkendelse af virksomheder, som benytter mindre 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.

De nærmere krav til, hvordan en drone skal kunne identificeres fremover, fastsættes ved bekendtgørelse. I første om-

gang er det hensigten at videreføre kravet om identificering 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. Ved eventuel indførelse af krav om elektronisk identifikation er det hensigten samtidig at indføre en overgangsordning for eksisterende droner.

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 regler, som sikrer privatlivets fred. Herved tænkes på regler i anden lovgivning, herunder tv-overvågningsloven, persondataloven og straffeloven. Det er hensigten, at dette vil kunne ske efter forhandling med de involverede ressortministerier.

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

## **2.1.6. Flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko**

### **2.1.6.1. Gældende ret**

Flyvning, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, kræver i dag dispensation fra bestemmelserne i BL 9-4. Der kan gives dispensation fra reglerne, når det skønnes foreneligt med de forhold, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser. Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet en vejledning til luftfartsbranchen om de kriterier, som 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 professi-

onelt, jf. afsnit 2.1.3.1. om Aeronautical Information Circular (nr. B 08/14).

### **2.1.6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**

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 festivaler 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 i en bekendtgørelse 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 (sportsbarer, 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 anvendelse af droner som arbejdsredskab i virksomhedsbygninger, hvortil der ikke er åben publikumsadgang, er derimod ikke omfattet af luftfartsloven. Anvendelse af droner til indendørsarrangementer til eksempelvis firmafester på private og offentlige arbejdspladser, foreslås dog også omfattet af bestemmelsen, hvorefter der kræves tilladelse, selvom der ikke er åben publikumsadgang, da sikkerheds- og beskyttelsehensynet til medarbejderne er det samme som til publikum, der deltager i et arrangement, hvortil der er åben publikumsadgang.

Herudover kan alment nyttige 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 efter forhandling med forsvarsministeren i en bekendtgørelse at fastsætte særlige regler for redningsbered-

skabets anvendelse af droner, og at justitsministeren efter forhandling med transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte særlige regler for så vidt angår politiets anvendelse af droner.

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

### **2.2.1. 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 finansieringen 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 måtte ønske dette.

Efter luftfartslovens § 148, stk. 1, finansieres tilsynet for Danmark således nu af en afgift (safety-bidraget) 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, som 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). Funktionstilsynet er det tilsyn, Trafik- og Byggestyrelsen udfører, som 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). Gebyrerne opkræves på baggrund af timebetaling eller som 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 luftfartssområdet 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 objektivt grundlag på baggrund af statistiske indberetninger til Trafik- og Byggestyrelsen fra større og mellemstore danske lufthavne vedrørende antallet af afrejsende passagerer.

Efter luftfartslovens § 148, stk. 4, er der oprettet en opspæringskonto 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 afgiftsfastsættelsen 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 var omfattet af safety-bidraget i 2014 som følge af, at lov nr. 655 af 12. juni 2013 ikke var sat i kraft der på det tidspunkt (hvilket den dog er nu for Færøerne), 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.

### **2.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**

Transport- og Bygningsministeriet har konstateret et behov for justering af de nuværende bestemmelser om finan-

siering af Trafik- og Byggestyrelsens tilsynsvirksomhed og øvrige opgaver.

Således foreslås satsen for safety-bidraget ændret i loven for bedre at opnå en balance mellem indtægterne og omkostningerne. Satsen ændres fra 6,00 kr. til 5,50 kr.

I den nuværende bestemmelse i luftfartsloven om safety-bidraget kan satsen således kun reguleres med tilpasningsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent og passagerudviklingen. Det har med udviklingen gennem de seneste år konkret betydet, at Trafik- og Byggestyrelsen har fået langt flere indtægter end de tilsvarende omkostninger. Det er Transport- og Bygningsministeriets ønske, at safety-bidragets omkostninger og indtægter balancerer. 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, via nedsættelse af safety-bidragssatsen. Transport- og Bygningsministeriet foreslår derfor, at luftfartslovens bestemmelse om safety-bidraget ændres således, at satsen for safety-bidraget nedsættes fra 6,00 kr. til 5,50 kr.

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 forslaget 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 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, droneførere m.fl. 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 ci-

vil 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 foreslåede gebyrhjemmel, jf. § 148, stk. 5, 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.

Gebyrer, der ikke har fiskal karakter, skal som udgangspunkt balancere over 4 år. Det foreslås derfor, at satser for gebyrerne for tiltrædelseskontrol fastsættes med henblik på at sikre en 4 årig balance. Det er tilsvarende de reguleringsmetoder, der anvendes til Trafik- og Byggestyrelsens øvrige gebyrer, og som følger af Budgetvejledningen for 2016, 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.

Transport- og Bygningsministeriet ser ikke en faglig grundelse for, at gebyrer 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 særlige tilfælde kan der afviges fra en 4 årig balance, men det skal særskilt begrundes i forbindelse med høringen over de påtænkte fastsatte satser, og indarbejdes som særlige bevillingsbestemmelser i finansloven.

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

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

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

### **2.3.1. 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.

Det følger af de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, at samarbejdet om sikkerhed og sundhed i virksomheder med 1-9 ansatte skal ske ved løbende direkte kontakt og dialog mellem arbejdsgiveren, de ansatte og eventuelle arbejdsledere, jf. § 6 i lov om arbejdsmiljø, jf. lovbeholdning nr. 1072 af 7. september 2010 med senere ændringer. I virksomheder med mellem 10 og 34 ansatte skal samarbejdet om sikkerhed og sundhed derimod organiseres i en arbejdsmiljøorganisation, jf. § 6 a i lov om arbejdsmiljø.

### 2.3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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 vedrørende terminologien 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.

### 3. 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 af betydning.

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.

Reglerne om elektronisk identifikation af mindre droner kan have økonomiske konsekvenser for det offentlige, men

det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at opgøre dette. I forbindelse med eventuel udstedelse af bekendtgørelse med krav om elektronisk identifikation vil bekendtgørelsen og de økonomiske konsekvenser heraf blive sendt i offentlig høring.

Idet reglerne for adgang til myndigheders brug af droner til beredskab m.v. forenkles, forventes på dette 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.

De foreslåede ændringer på arbejdsmiljøområdet vurderes ikke at indebære økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

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

For så vidt angår forslaget om finansiering af Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart har lovforslaget ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet. 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 droneførerens kompetencer. Uddannelsen til dronefører 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, da 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 droneførers 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. 3,7 mio. kr. pr. år, som følge af, at der ikke længere vil stilles krav om driftshåndbog. Heraf forventes ca. 2,3 mio. kr. sparet på omkostninger til konsulentvirksomheders udarbejdelse af driftshåndbog, mens ca. 1,5 mio. kr. forventes sparet på medarbejderen 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.

I 2015 blev der udstedt 150 dispensationer til virksomheder til brug af droner. Tilsvarende blev der registreret mere end 300 droner. Der er regnet med 1,5 dronefører 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. 0,6 mio. kr.

Omvendt skal alle droneførere, der skal føre mindre droner i professionelt øjemed i bymæssigt område, have dronebevis. Gebyrerne for udstedelse af dronebeviset giver en mindre omkostning for droneførerne, når Trafik- og Byggestyrelsen modtager oplysningerne om bestået kursus fra udbyderne heraf - dog samlet under 0,1 mio. kr. Omkostningerne til udstedelse og registrering af dronebevis samt til registrering af droner finansierer Trafik- og Byggestyrelsens aktivitet på området.

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 droneførerne på i alt ca. 2,7 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 udbyderne af dronekurser, hvorfor disse vil få en tilsvarende indtægt på op til ca. 2,7 mio. kr. pr. år. Omkostningerne til dronebevis-kurset finansierer udelukkende de private udbydere af dronekurser.

Det gældende krav om ansvarsforsikring for professionelle droneførere videreføres.

De øvrige efterlevelseseffekter 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 droneførere.

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 droneførere til enkeltstående opgaver uden først at få det godkendt som en ændring til driftshåndbogen. Herved åbnes der ligeledes for nye virksomhedsformer på droneområdet – uddannelsesvirksomheder, virksomheder, der udlejer droner, freelance droneførere 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, som lovforslaget indebærer, 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.

## 5. Administrative konsekvenser for borgere

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 drone-tegn og ansvarsforsikring, og hvor ansvaret eventuelt vil kunne sikres af eksisterende familieforsikringer.

Dronetegnet forventes udbudt på en række hjemmesider på baggrund af en fast bruttoliste af spørgsmål, der er godkendt af Trafik- og Byggestyrelsen. Det er forventningen, at en række hjemmesider vil kunne udbyde dronetegnet gratis for brugerne.

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

## 6. 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.

## 7. Forholdet til EU-retten

Som anført ovenfor er regulering af mindre droner, der flyver i lufrummet under 150 m, i dag et nationalt anliggende. EASA har i dag kun mandat til at foreslå regulering af droner med en vægt på 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 den 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.

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

## 8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. december 2015 til den 12. januar 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Akademikernes Centralorganisation (AC), Airline Operators Committe for Denmark (AOC), AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet 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, KL, Kongelig Dansk Aero klub, 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.

## 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen af betydning
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 til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.3.

Til nr. 3-12

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 til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.3.

Til nr. 13

Det foreslås, at der i luftfartsloven indsættes et kapitel 9 a, hvori bestemmelserne om regulering af mindre droner placeres.

Det foreslås i § 126 b, stk. 1, at der ved en drone forstås et ubemandet luftfartøj. At luftfartøjet er ubemandet er ensbetydende med, at det opereres eller er beregnet til at blive opereret uden fører om bord.

I § 126 b, stk. 2, foreslås det, at der ved en mindre drone forstås et ubemandet luftfartøj, som ligger inden for den øvre vægtgrænse, som er fastsat i medfør af stk. 3.

I § 126 b, stk. 3, foreslås det, 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 for, hvornår der er tale om en mindre drone. I lyset af den 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 som eksempelvis kinetisk energi (også benævnt bevægelsesenergi).

I § 126 b, stk. 4, foreslås det, 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 trafiksikkerhed 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 dronetypen 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. det foreslåede § 126 c, stk. 5. Bestemmelsen sikrer blandt andet, at transport- og bygningsministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte yderligere regler med henblik på at sikre overholdelse af regler i anden lovgivning, som sikrer privatlivets fred, herunder regler for droner, der bærer kamera eller lignende.

Det foreslås i § 126 c, 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. Der er tale om en generel bestemmelse, der som udgangspunkt gælder for alle former for flyvning med mindre droner og droner under minimumsgrænsen, jf. det foreslåede § 126 b, stk. 4, og uanset om der er tale om flyvning i professionelt øjemed eller fritidsflyvning.

I § 126 c, stk. 2, foreslås det, at flyvning med mindre droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt føl-

somme naturområder, medmindre andet følger af de bestemmelser fastsat i medfør af de foreslåede stk. 4 og 5, og de foreslåede § 126 i.

Ved flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder forstås områder, hvor der er særligt stor risiko for sammenstød med andre luftfartøjer, som vil kunne resultere i et havari, eksempelvis områder nær flyvepladser.

Ved sikringsmæssigt kritiske områder forstås områder, hvor hensynet til at undgå terrorhandlinger, smugling, ulovlig aflytning m.v. tilsiger, at offentligheden ikke har fri adgang til at overflyve området, eksempelvis kongehusets ejendomme, politistationer, fængsler og arresthuse og militære installationer. Bestemmelser om flyvning over eller nær sikringsmæssigt kritiske områder fastsættes af transport- og bygningsministeren efter forhandling med justitsministeren, jf. den foreslåede § 126 c, 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«. Der er tale om 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 den foreslåede § 126 c, stk. 4, anvendt til at tillade flyvning over særligt følsomme naturområder med mindre droner, der afgiver meget begrænset lyd.

Droner, der anvendes til redningsberedskabs- eller politimæssige opgaver, kan undtages fra restriktionerne, jf. § 126 i.

Det foreslås i § 126 c, stk. 3, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om 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 2.1.3.1. 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, hastighedsbegrænsning m.v.

I § 126 c, stk. 4, foreslås det, at transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder. Med hjemmel i denne bemyndigelse påtænkes fastsat en nærmere afgrænsning af områderne.

Der vil med hjemmel i bestemmelsen kunne fastsættes regler om, at mindre droner på visse nærmere fastsatte betingelser må overflyve særligt følsomme naturområder, hvis dronen vurderes ikke at være til gene for fugle og pattedyr, eksempelvis hvis dronen er særligt støjsvag, eller hvis flyvningen foregår på årstider, hvor flyvningen med den pågældende type drone ikke er til gene for fugle og pattedyr.

Derudover kan droneflyvning, der tjener et særligt almennyttigt formål, tilsige, transport- og bygningsministeren tillader flyvningen over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder. 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.

Det foreslås i § 126 c, stk. 5, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til efter forhandling med justitsministeren at fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder med mindre droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred. De bestemmelser, der påtænkes udstedt med henblik på at sikre privatlivets fred, vil udelukkende gå på at sikre overholdelse af bestemmelser til sikring af privatlivets fred, som fremgår af anden lovgivning, herunder tv-overvågningsloven, persondataloven og straffeloven.

Bestemmelser udstedt i medfør af denne bestemmelse kan både vedrøre de mindre droner og droner under minimumsgrænsen, jf. den foreslåede § 126 b, stk. 4.

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 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 eller lignende.

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

Det er hensigten, at der kan fastsættes bestemmelser om, at der efter ansøgning i særlige tilfælde kan gives tilladelse til droneoperationer over sikringsmæssigt kritiske områder.

Det foreslås i § 126 d, stk. 1, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at føreren har erhvervet et dronetegn udstedt af transport- og bygningsministeren, medmindre føreren af dronen er medlem af en anerkendt modelflyveorganisation. Dronetegnet skal fremvises til politiet på forlangende.

Dronetegnet er et oplysningsredskab, der udelukkende har til formål at sikre grundlæggende kendskab til flyvereglerne og reglerne om privatlivets fred. De nærmere regler om dette basiskendskab fastsættes af transport- og bygningsministeren, jf. den foreslåede bestemmelse i § 126 d, stk. 3.

Et medlem af en anerkendt modelflyveorganisation (modelflyveklub) undtages fra kravet om dronetegn, 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 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.

I § 126 d, *stk. 2*, foreslås det, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt kræver, at ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130. 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, der forvoldes som følge af flyvning med dronen. De nærmere regler om herom fastsættes af transport- og bygningsministeren, jf. den foreslåede bestemmelse i § 126 d, stk. 3.

I § 126 d, *stk. 3*, foreslås det, at transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2, herunder nærmere bestemmelser om erhvervelse af dronetegn.

Transport- og bygningsministeren fastsætter dermed regler om dronetegn ved flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område. Dronetegnet tjener udelukkende til at formidle oplysning om flyvereglerne og reglerne om privatlivets fred til droneførere og er således et oplysningsredskab. Kravet om dronetegn har til formål at sikre, at droneførere har et grundlæggende kendskab til flyvereglerne og reglerne om privatlivets fred. 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 under flyvningen blot kunne fremvises til politiet på forlangende.

Det er hensigten, at der ved flyvning uden for bymæssigt område ikke vil blive stillet særlige kompetencekrav til droneføreren i form af et dronebevis, men kun om kendskab til de grundlæggende regler for flyvning med droner i form af et 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.

Det er hensigten, at kravet om dronetegn alene skal omfatte flyvning med mindre droner over den vægtmæssige minimumsgrænse (250 g), jf. den foreslåede § 126 b, stk. 4.

Med hjemmel i § 126 d, *stk. 3*, bemyndiges transport- og bygningsministeren endvidere til at fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130.

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, 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), jf. § 130.

Det objektive erstatningsansvar gælder tilsvarende for skader forvoldt i bymæssigt område ved flyvning med droner i professionelt øjemed, jf. bemærkningerne til det foreslåede § 126 e, stk. 1, nr. 3.

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 under minimumsgrænsen (som påtænkes fastsat til 250 g) skal have tegnet ansvarsforsikring.

De nærmere krav til forsikringen vil blive reguleret i en bekendtgørelse ud fra en risikobaseret tilgang. Forsikringssummen for mindre droner med en vægt på over 7 kg 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 det foreslåede § 126 e, stk. 1, nr. 3. Forsikringssummen for mindre droner over 250 g og op til 7 kg påtænkes fastsat ud fra en risikobaseret tilgang.

Kravet om ansvarsforsikring er i første omgang udelukkende tiltænkt at gælde for droner over minimumsgrænsen

på 250 g, jf. det foreslåede § 126 b, stk. 4. Det forventes, at flyvning med droner under minimumsgrænsen (mikrodroner) kan blive omfattet af de eksisterende forsikringsprodukter, herunder familie-, ansvars- eller indboforsikringer, da risikoen er begrænset. Dette påtænkes undersøgt i samspil med forsikringsbranchen. I det omfang mikrodroner undtages fra kravet om ansvarsforsikring, er hensigten, at mikrodronerne vil være undtaget fra luftfartslovens regler om objektivt ansvar og i stedet blive omfattet af dansk rets almindelige erstatningsretlige principper (et såkaldt culpaansvar, dvs. hvor droneføreren har handlet forsættligt eller uagtsomt). I de situationer, hvor der dispenseres fra minimumsgrænsen - idet det kan dokumenteres, at en konkret dronetypen er designet på en sådan måde, at den er ufarlig - påtænkes disse droner ligeledes omfattet af dansk rets almindelige erstatningsretlige principper.

I § 126 d, *stk. 4*, foreslås det, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som grundet dronens konstruktion eller vægt indebærer en øget 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 øget 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 øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, henvises til det, der er anført herom i lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.4.

Det er hensigten ved bekendtgørelse at fastsætte regler om, at børn og unge under 16 år stadig vil have adgang til at flyve med mindre droner, som indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, såfremt flyvningen foregår fra særlige godkendte modelflyvepladser og i det dertil knyttede luft- rum.

I § 126 e, *stk. 1*, foreslås det, 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 § 126 b, stk. 4.

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 § 126 e, stk. 3, kan fastsættes nærmere bestemmelser om, hvad der forstås ved et bymæssigt område.

Ved flyvning i professionelt øjemed forstås flyvning, der udføres med det formål at udføre bestemte opgaver 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 erhvervsdrivende og virksomheder og af offentlige aktører, f.eks. kommunal/statslig miljøovervågning, naturovervågning, infrastrukturovervågning m.v.

Anvendelse af droner til politi- eller beredskabsmæssige opgaver eller anvendelse med et andet særligt formål er som udgangspunkt ligeledes omfattet af de almindelige regler for flyvning i professionelt øjemed, medmindre der i medfør af de foreslåede § 126 c, stk. 4 og 5, og § 126 i er fastsat bestemmelser om særlige forhold for disse droneoperationer.

Det foreslås i § 126 e, *stk. 1*, at flyvning med mindre droner i bymæssigt område alene må ske i professionelt øjemed.

I § 126 e, *stk. 1, nr. 1*, foreslås det, at det er et krav for flyvning med mindre droner i bymæssigt område, at føreren har erhvervet dronebevis udstedt af transport- og bygningsministeren.

Dronebeviset er et kompetencekrav som påtænkes opfyldt ved at stille uddannelsesmæssige krav til føreren af dronen. De nærmere regler om kompetencekravet fastsættes af transport- og bygningsministeren, jf. det foreslåede § 126 e, stk. 3. 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 påtænkte bestemmelser om særlige kompetencekrav vil blive 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.

Grundidéen i opbygningen af de standardiserede kompetencekrav er, 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 i afsnit 2.1.3.2. udstedt et stort an-

tal dispensationer til virksomheder til droneyflyvning inden for bymæssigt område. De droneyførere, der arbejder for disse virksomheder, må antages at have opnået en vis erfaring med droneyflyvning 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. Det er derfor hensigten, at der indføres en overgangsordning for droneyførere, der ved lovens ikrafttræden allerede har en dispensation til droneyflyvning efter de nugældende regler.

Det foreslås i § 126 e, *stk. 1, nr. 2*, at det er en betingelse for flyvning med mindre droner i bymæssigt område, at føreren af dronen er fyldt 18 år. Aldersgrænsen er fastsat for at sikre, at droneyføreren besidder en vis modenhed, da flyvning med droner i bymæssigt område indebærer forøget risiko for skadeforvoldelse på person eller ejendom.

I § 126 e, *stk. 1, nr. 3*, foreslås det, at det er en betingelse for flyvning med mindre droner i bymæssigt område, at ejeren af dronen har tegnet en ansvarsforsikring 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, 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 droneyfører i form af uopmærksom adfærd under flyvningen (uagtsomhed), jf. § 130.

Ved professionel droneyflyvning 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.

De nærmere krav til forsikringen vil blive reguleret i en bekendtgørelse ud fra en risikobaseret tilgang. Forsikringssummen for droneyflyvning i bymæssigt område 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. Forordningen omfatter allerede i dag modelfly (mindre droner) med en vægt på 20 kg eller derover. Derimod er modelfly (mindre droner), der vejer under 20 kg ikke omfattet af forordningen. Det påtænkes imidlertid, at ansvarsforsikringen for flyvning med mindre droner med en vægt på under 20 kg skal følge niveauet for den minimumsforsikring, der i henhold til forordningen gælder for den letteste kategori af luftfartøjer, hvilket også indbefatter modelfly med en vægt på 20 kg eller derover. Det indebærer, at forsikringssummen påtænkes fastsat til 0,75 mio. SDR (Special Drawing Right - dvs. særlig trækingsrettighed). 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. 18. januar 2016 til 9,47 DKK. På baggrund af denne kurs svarer 0,75 mio. SDR til 7,10 mio. 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 § 126 d, *stk. 2*.

Det har været overvejet, om der lige 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 og følge udviklingen med henblik på at vurdere et evt. behov for en sådan ordning.

Det foreslås i § 126 g, *stk. 2*, at en droneyfører skal kunne fremvise sit dronebevis til politiet på forlangende.

Det foreslås i § 126 e, *stk. 1, nr. 4*, at mindre droner, der føres i bymæssigt område skal kunne identificeres. De nærmere regler herom fastsættes af transport- og bygningsministeren, jf. det foreslåede § 126 e, *stk. 3*. 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 styrt eller anden 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.

I kraft af den geografiske begrænsning anses kravet om elektronisk identifikation for et operativt krav. Som nævnt i lovforslagets almindelige bemærkninger lægger også EASA i sin introduktion til kommende EU-regler på droneområdet op til indførelse af elektronisk identifikation.

I § 126 e, *stk. 1, nr. 5*, foreslås det, at mindre droner, der føres i bymæssigt område skal være registreret hos Trafik- og Byggestyrelsen. Dermed 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 § 126 f. Kravet er også gældende praksis i dag, hvor droner, der anvendes i professionelt øjemed, registreres i Trafik- og Byggestyrelsens journalsystem.

Oprettelsen af registret sker i overensstemmelse med persondatalovens regler herom, således at der ikke med nærværende lov er tiltænkt en fravigelse af gældende regler på området.

Det foreslås i § 126 g, *stk. 2*, at en dronefører skal kunne fremvise sit dronebevis til politiet på forlangende.

Det foreslås i § 126 e, *stk. 3*, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i *stk. 1*. Det er hensigten at indføre en passende overgangsordning for droneførere, der ved lovens ikrafttræden allerede har en dispensation til droneflyvning efter de nugældende regler.

Det foreslås i § 126 f, *stk. 1*, at flyvning med mindre droner, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, kræver tilladelse af transport- og bygningsministeren. Vurderingen af, hvilken flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, vil kunne ændre sig i takt med den teknologiske udvikling. Ved droneoperationer, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko er der ved et eventuelt havari større risiko for skadesforvoldelse. Derfor vil der i medfør af § 126 f, *stk. 2*, blive udstedt en bekendtgørelse, der fastsætter, hvad der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko og følgelig kræver tilladelse.

I § 126 f, *stk. 2*, foreslås det, at transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tilladelse og om flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko.

Det er i første omgang hensigten, at droneflyvning over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, droneflyvning inden døre, hvortil der er adgang for publikum, droneflyvning uden for førerens synsvidde og droneflyvning i en højde, hvor luftrummet deles med andre brugere, alle er operationer, der i en bekendtgørelse vil blive rubriceret som flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko. I disse situationer vil der blive stillet krav om en forudgående tilladelse fra transport- og bygningsministeren. Denne kompetence påtænkes delegeret til Trafik- og Byggestyrelsen. Vurderingen af, hvilken flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko og følgelig kræver tilladelse, vil imidlertid kunne ændre sig i takt med den teknologiske udvikling. Derfor kan vurderingen af den flyvesikkerhedsmæssige risiko, der er forbundet med de nævnte situationer, ligeledes kunne æn-

dres, ligesom andre nye situationer kan blive omfattet af kravet om tilladelse.

En droneoperation indebærer for nuværende 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 flyvesikkerhedsmæssig 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 er det ikke hensigten, at forslaget skal omfatte 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, m.v. Anvendelse af droner til indendørsarrangementer til eksempelvis firmafester på private og offentlige arbejdspladser, foreslås dog også omfattet af bestemmelsen, hvorefter der kræves tilladelse, selvom der ikke er åben publikumsadgang, da sikkerheds- og beskyttelseshensynet til medarbejderne er det samme som til publikum, der deltager i et arrangement, hvortil der er åben publikumsadgang.

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 efter spørgslen. 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 el-

ler ejendom på jorden afværages, 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 droneflyvning i bymæssigt område er det hensigten som udgangspunkt at stille krav om identifikation af droner, som anvendes til droneoperationer, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, herunder krav om elektronisk identifikation (»nummerplade«), når teknologien hertil er udviklet.

Den foreslåede § 126 g, stk. 1, 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 § 126 f, hvis droneføreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,5 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, eller føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde. 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 droneførere skal være den samme som for de øvrige aktører i luftfarten (piloter og flyveledere). Den skærpede regulering, der gælder for luftfartsområdet som sådan, er typisk begrundet i at undgå katastrofale ulykker, som f.eks. et flystyrt. 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, herunder lille knallert, efter færdselsloven. Det foreslås derfor, at der ikke må føres drone, hvis droneføreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,5 promille, eller hvis alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, eller føreren ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde.

En dronefører anses for at have forsøgt flyvning, såfremt droneflyvningen er umiddelbart forestående, eksempelvis hvis dronen er tændt, og føreren har til hensigt at flyve.

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 den foreslåede § 126 f, 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 § 126 e, stk. 1, er det af hensyn til flyvesikkerheden og ud fra et generelt præventivt hensyn fundet nødvendigt udtrykkeligt at lade bestemmelsen omfatte al form for flyvning med mindre droner i bymæssigt område. Transport- og bygningsministeren vil dog i henhold til § 126 b, stk. 4, kunne undtage flyvning med droner under den vægtmæssige bagatelgrænse, som påtænkes fastsat til 250 g.

Det foreslås i § 126 g, stk. 2, at i bymæssigt område eller hvor der kræves tilladelse efter § 126 f må en mindre drone ikke må føres eller forsøges ført af nogen, hvis blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport- og bygningsministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept. 1. pkt. gælder tilsvarende for stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten. En dronefører anses for at have forsøgt flyvning, såfremt droneflyvningen er umiddelbart forestående, eksempelvis hvis dronen er tændt, og føreren har til hensigt at flyve.

Det foreslås i § 126 g, stk. 3, at flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område endvidere ikke må finde sted, hvis føreren af dronen 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 en drone på fuldt betryggende måde. Det samme gælder, hvis der er tale om flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, som anført i den foreslåede § 126 f. En dronefører anses for at have forsøgt flyvning, såfremt droneflyvningen er umiddelbart forestående, eksempelvis hvis dronen er tændt, og føreren har til hensigt at flyve.

I § 126 g, stk. 4, foreslås det, at politiet til enhver tid kan kræve, at føreren af en mindre drone afgiver udåndings-, sput- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige. Bestemmelsen er indsat af hensyn til politiets adgang til håndhævelse. Politiets adgang til at kræve, at en fører af en drone afgiver udåndings-, sput- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige svarer til færdselslovens § 55, stk. 1.

Det foreslås i § 126 g, stk. 5, at politiet kan fremstille en fører af en mindre drone til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende har overtrådt de foreslåede § 126 g, stk. 1, 2 eller 3, eller vedkommende nægter at medvirke til en udåndingsprøve, sputprøve, svedprøve eller øjenbesigtigelse. Angår mistanken andre forhold end spirituspåvirkning, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. Det samme gælder ved mistanke om spirituspåvirkning, når sær-



lige omstændigheder taler derfor. Der skal således være en konkret formodning for, at føreren har overtrådt de foreslåede § 126 g, stk. 1, 2 eller 3. Bestemmelsen er indsat af hensyn til politiets adgang til håndhævelse. Politiets adgang til at fremstille en fører af en mindre drone til udtagelse af blod- og urinprøve svarer til færdselslovens § 55, stk. 2.

I § 126 g, *stk. 6*, foreslås det, at justitsministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om de i de foreslåede § 126 g, stk. 4 og 5, nævnte prøver og undersøgelser.

I § 126 h foreslås det, at transport- og bygningsministeren bemyndiges til udover de forhold, der er nævnt i §§ 126 b-126 g at fastsætte bestemmelser om særlige tekniske forhold for mindre droner, herunder regler trafikinformation i forbindelse med flyvning med mindre droner, konstruktion, udstyr og vedligeholdelse.

Når systemerne hertil er tilstrækkeligt udviklet, kan transport- og bygningsministeren fastsætte regler om trafikinformation i forbindelse med flyvning med mindre droner. Hensigten er, at der skal kunne leveres oplysninger af luftfartsmæssig karakter, herunder data om luftrumsrestriktioner af betydning for droneførere 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, kongehusets ejendomme 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.

Transport- og bygningsministeren kan endvidere fastsætte nærmere regler om konstruktion, udstyr og vedligeholdelse af mindre droner.

Der findes i dag ingen internationale tekniske standarder for droner, som umiddelbart kan udgøre det fuldstændige tekniske referencegrundlag for regulering af produkternes sikkerhed eller anvendelse. 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 flyv-

ning. 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.

Det foreslås i § 126 i, *stk. 1*, at transport- og bygningsministeren efter forhandling med forsvarsministeren kan fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet. Der indføres således hjemmel til udarbejdelse af særlige regler for specifikke kategorier af droneoperationer, der tjener almenyttige formål. For disse operationer kan myndighederne acceptere en højere risiko.

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

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, herunder ved anvendelse af droner af eksempelvis redningskorps, påtænkes at indgå droner, der anvendes til brand, redning eller lignende, hvor liv og ejendom potentielt er i fare.

Det foreslås i § 126 i, *stk. 2*, at justitsministeren efter forhandling med forsvarsministeren kan fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner. Der indføres således hjemmel til udarbejdelse af særlige regler for specifikke kategorier af droneoperationer, der tjener almenyttige formål. For disse operationer kan myndighederne acceptere en højere risiko.

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

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.

Af politimæssige opgaver tænkes eksempelvis på opgaver i forbindelse med terrorhandlinger, kriminalitetsbekæmpelse, faresituationer ved større folkemængder, herunder musikfestivaler m.v., trafikulykker, oversvømmelser eller lignende, hvor liv og ejendom potentielt er i fare.

Til nr. 14

Formålet med forslaget til ændring af luftfartslovens § 148 er som anført i de almindelige bemærkninger at foretage en justering af bestemmelserne om 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 de foreslåede 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 det foreslåede 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 på 5,50 kr. 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 luftfartsselskaber, 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 luftfartspassagerernes sikkerhed. Endvidere er satsen for safety-bidraget ændret, da det med den nuværende sats ikke har været muligt at opnå en balance mellem omkostninger og indtægter gennem de seneste år, idet udviklingen konkret har betydet, at Trafik- og Byggestyrelsen har fået flere indtægter end de tilsvarende omkostninger.

Desuden foreslås 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, videreført. Det følger heraf, at der ikke skal betales safety-bidrag for passagerer, der transporteres i forbindelse med taxaflvning i mindre fly. Dette svarer til det system, hvorefter lufthavnene opkræver brugerbetaling for passagerer i henhold til deres takstregulativer.

I § 148, *stk. 3*, foreslås 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, videreført.

Årsagen til at passager under 2 år er undtaget fra safety-bidraget er, at disse passagerer typisk ikke optager et selvstændigt sæde under flyvningen, men er placeret med et særligt bælte oven på en voksen person. Som følge heraf, opkræves der ikke betaling for disse. Dette svarer i øvrigt til, at luftfartsselskaberne typisk heller ikke forlanger fuld billetpris for passagerer under 2 år.

Transitpassagerer er passagerer, der efter et kort stop i lufthavnen enten fortsætter flyrejsen med samme fly og samme rutenummer eller med et andet fly med samme rutenummer. Transferpassagerer er passagerer, der er ankommet til lufthavnen med fly og inden for 24 timer enten afrejser fra samme lufthavn med andet fly eller med samme fly blot med andet rutenummer. Fælles for transit- og transferpassagerer er imidlertid, at de ikke starter deres rejse i pågældende lufthavn, og derfor ikke skal betale afgiften. Denne ordning sikrer samtidig, at der fx ikke skal betales safetybidrag to gange for en passager, der starter sin rejse i en dansk lufthavn og via Københavns Lufthavn, Kastrup, skal videre på en sammenhængende flyrejse. To flyrejser anses for sammenhængende, når der forefindes en sammenhængende billet for de to flyrejser.

Årsagen til at der ikke skal betales safety-bidrag for luftfartsselskabers personale på tjenesterejse, er at det ikke anses for rimeligt at pålægge en afgift for arbejdende personale. Det bemærkes i den sammenhæng, at luftfartsselskabernes personale også er undtaget fra brugerbetaling i lufthavnens takstregulativer.

I § 148, *stk. 4*, foreslås den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, *stk. 3* videreført. Efter bestemmelsen reguleres safety-bidraget én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begynder henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transport- og bygningsministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

Reguleringen tager således udover prisudviklingen også højde for passagerudviklingen, således at de samlede indtægter for safety-bidraget ikke ændres væsentligt fra år til år. Ved en positiv passagervækst fratrækkes passagerudviklingsprocenten, mens en negativ passagervækst betyder at den tillægges. Passagerudviklingen for pågældende finansår kendes først ved afslutningen af finansåret. Det er derfor

nødvendigt at tage udgangspunkt i den passagervækstprocent, der kendes i god tid inden det tidspunkt, hvor pågældende finansår begynder.

Af budget- og regnskabsmæssige samt praktiske årsager kan dette senest være passagerudviklingsprocenten mellem de to 12 månedersperioder, der begynder hhv. 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det er således hensigten at tilstræbe, at den samlede indtægt fra safety-bidraget skal fastholdes på et forholdsvis konstant niveau (reguleret for pris- og lønudviklingen) relativt i forhold branchens aktivtetsniveau.

Selve beregningen af passagervækstprocenten sker på helt objektivt grundlag på baggrund af statistiske indberetninger vedrørende afrejsende passagerer til Trafik- og Byggestyrelsen fra de danske lufthavne samt Vagar Lufthavn på Færøerne. Der er således ikke overladt noget skøn til transport- og bygningsministeren vedrørende reguleringen.

Beregningen af passagervækstprocenten sker ved at trække antallet af afrejsende passager for den første 12 måneders periode fra antallet af afrejsende passager for den seneste 12 måneders periode og dividere med førstnævnte tal og gange med 100. Hvis eksempelvis passagertallet i den første 12 måneders periode er 10 mio. og i den seneste måneders periode 11 mio., bliver passagervækstprocenten 10 % ((11 mio. - 10 mio.)/10 mio. x 100).

Bestemmelsen om afrunding til nærmeste 25 øre indebærer, at hvis safety-bidraget er beregnet til at stige eller falde med 0,12 kr. eller derunder, vil der ikke ske nogen regulering. Viser beregningen en stigning eller et fald på 0,13 kr., reguleres bidraget med 0,25 kr. i op- eller nedadgående retning. En eventuel over- eller underdækning i forhold til øreafrundingen modregnes eller tillægges i efterfølgende års regulering af safety-bidraget.

I § 148, *stk. 5*, 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 tiltrædelseskontrol og funktionstilsyn, og der kan være tale om stor variation 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 blive fastsat årligt i henhold til budgetvejledningen og vejledningen om prisfastsættelse.

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. Da der skal være 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 2.2.

I § 148, *stk. 6*, foreslås, at der kan tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens regler for rente af pengekrav på formuerettens område, hvis betalingerne efter det foreslåede *stk. 2* og regler fastsat i medfør af det foreslåede *stk. 5* ikke sker rettidigt. Der er tale om en videreførelse af den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 148, *stk. 5*.

Det foreslås endelig i § 148, *stk. 7*, 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*.

Der er tale om en generel hjemmel, der vedrører opkrævning af betalingerne i henhold til det foreslåede *stk. 2* og regler fastsat i medfør af det foreslåede *stk. 5*. Hjemmelen er allerede udnyttet, idet der er i Trafik- og Byggestyrelsens bekendtgørelse nr. 1370 af 25. november 2015 blandt andet er fastsat bestemmelser om, hvordan opkrævningen af gebyrer og safety-bidrag sker og om indhentning af oplysninger om opkrævningsgrundlaget for safety-bidrag hos luftfartselskaber og lufthavne samt om erindringsskrivelser m.v.

Til nr. 15

Forslaget indebærer, at overtrædelse af bestemmelserne om droner i § 126 c, *stk. 1* og 2, § 126 e, *stk. 1* og 2, og § 126 f, *stk. 1*, vil kunne straffes med bøde. Det betyder, at flyvning, som udføres på en måde, så andres liv og ejendom udsættes for fare eller anden unødigt ulempe kan straffes med bøde, jf. § § 126 c, *stk. 1*. Dette gælder tillige for flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og over særligt følsomme naturrområder, jf. § 126 c, *stk. 2*.

Endvidere vil flyvning i bymæssigt område i andet end professionelt øjemed, og flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko og som foretages uden gyldig tilladelse, kunne straffes med bøde, jf. § 126 e, *stk. 1*, og § 126 f, *stk. 1*. Desuden vil føreren af en mindre drone kunne straffes med bøde for flyvning i professionelt øjemed i bymæssigt område, hvis føreren ikke har erhvervet dronebevis, jf. § 126 e, *stk. 1*, nr. 1.

Endelig kan der straffes med bøde for flyvning i bymæssigt område, hvis føreren ikke er fyldt 18 år, jf. § 126 e, stk. 1, nr. 2, og der kan straffes med bøde, hvis en mindre drone, der flyves i bymæssigt område ikke kan identificeres, jf. § 126 e, stk. 1, nr. 4, eller ikke er registreret hos Trafik- og Byggestyrelsen, jf. § 126 e, stk. 1, nr. 5.

Flyvning med mindre droner i bymæssigt område uden ansvarsforsikring, jf. den foreslåede bestemmelse § 126 e, stk. 1, nr. 3, tegnet i henhold til luftfartslovens § 130 straffes med bøde.

Hvis føreren af en drone har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,50 promille eller hvis alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, vil føreren af dronen kunne straffes med bøde for flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, som i øvrigt er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, og derfor kræver særlig tilladelse efter § 126 f, jf. § 126 g, stk. 1.

Hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport- og bygningsministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til lovlig recept vil føreren af dronen kunne straffes med bøde for flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, som i øvrigt er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, og derfor kræver særlig tilladelse efter § 126 f, stk. 1, jf. § 126 g, stk. 2, 1. pkt. Dette gælder tilsvarende for stoffer, som føreren af dronen har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, jf. § 126 g, stk. 2, 2. pkt.

Hvis føreren af dronen 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, vil føreren af dronen kunne straffes med bøde for flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, som i øvrigt er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, og derfor kræver særlig tilladelse efter § 126 f, stk. 1, jf. § 126 g, stk. 3.

For så vidt angår overtrædelse af § 126 g, stk. 1-3, om flyvning i spirituspåvirket tilstand m.v. med en drone i bymæssigt område eller sådan flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, kan straffen stige til fængsel indtil 1 år, hvis føreren tidligere er dømt for forhold omfattet af § 126 g, stk. 1-3. Sidstnævnte strafferamme svarer til det, der gælder for lille knallert.

Det fremgår af den nugældende bestemmelse i § 149, stk. 10, at det i øvrigt i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder. For så vidt angår overtrædelse af de bestemmelser, som foreslås fastsat administrativt efter bemyndigelsesbestemmelserne, vil der således efter den nugældende bestemmelse i § 149,

stk. 10, kunne fastsættes bødestraf eller fængsel indtil 4 måneder heri. Det fremgår af den nugældende § 149, stk. 14, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. dog § 149, stk. 9.

Til nr. 16

Forslaget om strafbestemmelserne er enslydende med lovforslagets § 1, nr. 16, dog med den forskel, at føreren af en mindre drone vil kunne straffes med bøde for flyvning uden dronetegn, der foretages uden for bymæssigt område, jf. § 126 d, stk. 1. Dette gælder tillige overtrædelse af bestemmelsen om ansvarsforsikring ved flyvning uden for bymæssigt område, som også straffes med bøde, jf. den foreslåede bestemmelse § 126 d, stk. 2.

Bestemmelsen er af lovtekniske grunde placeret i et selvstændigt ændringsnummer. Dette skyldes, at § 126 d af reguleringsmæssige årsager først skal træde i kraft på et forskudt tidspunkt fra den øvrige del af lovforslaget. Derudover skal forsikringsmarkedet have behørig tid til at udvikle konkurrencedygtige forsikringer, der ikke er uforholdsmæssigt dyre sammenholdt med anskaffelsesprisen for en drone.

Heraf følger det, at den tiltænkte mulighed for at strafpålægge den manglende overholdelse af kravet om dronetegn og ansvarsforsikring uden for bymæssigt område også først skal træde i kraft på et senere tidspunkt. Da transport- og bygningsministeren med den foreslåede § 2, stk. 2, får hjemmel til at fastsætte ikrafttrædelsestidspunktet for bl.a. dette krav ved en bekendtgørelse, er det nødvendigt at bestemmelsen fremgår af sit eget nummer i dette lovforslag.

Til nr. 17

Den gældende praksis om dispensation til flyvning i bymæssigt område indeholder ingen bestemmelser om frakendelse.

I § 150, stk. 10, nr. 1, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal betinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre drone efter at have indtaget spiritus som angivet i § 126 g, stk. 1, og førerens alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen ikke er over 1,20 promille, eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen ikke er over 0,60 mg pr. liter luft. Promillegrænserne svarer til færdselslovens frakendelsesbestemmelser for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 1, nr. 4, og ikke til de skærpede regler, der gælder på det øvrige luftfartsområde for så vidt angår piloter og flyveledere.

I § 150, stk. 10, nr. 2, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal betinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overens-

stemmelse med recepten, jf. § 126 g, stk. 2, 2. pkt. Dette gælder tillige en overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 1, nr. 5.

I § 150, stk. 10, nr. 3, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal betinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, hvis føreren af dronen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 1, nr. 1. Herved tænkes navnlig på, at der skal være tale om tilsidesættelse af grundlæggende og basale flyveregler.

Det foreslås i § 150, stk. 11, at betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører en mindre drone under sådanne omstændigheder, at retten til at føre en mindre drone skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 2.

I § 150, stk. 12, nr. 1, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre drone efter at have indtaget spiritus som angivet i § 126 g, stk. 1, og førerens alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen er over 1,20 promille, eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen er over 0,60 mg pr. liter luft. Promillegrænserne svarer forslaget til færdselslovens frakendelsesbestemmelser for lille knallert og ikke til de skærpede regler, der gælder på det øvrige luftfartsområde for så vidt angår piloter og flyveledere. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, stk. nr. 1.

I § 150, stk. 12, nr. 2, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis droneførerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport- og bygningsministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til lovlig recept efter § 126 g, stk. 2, 1. pkt. Tilsvarende gælder, hvis føreren under skærpede omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 3. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 2.

I § 150, stk. 12, nr. 3, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at

føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren af dronen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført en mindre drone på særlig hensynsløs måde. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 3. Herved tænkes navnlig på, at der skal være tale om tilsidesættelse af grundlæggende og basale flyveregler.

I § 150, stk. 12, nr. 4, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 10. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 5.

I § 150, stk. 12, nr. 5, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren tidligere er betinget frakendt retten til at føre en mindre drone og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 10 i prøvetiden. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 6.

I § 150, stk. 12, nr. 6, foreslås det, at føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren tidligere er frakendt retten til at føre en mindre drone ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-3 eller stk. 10, inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 7.

Det foreslås i § 150, stk. 13, at under særligt formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 12 ellers skulle ske ubetinget. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 5.

Det foreslås i § 150, stk. 14, at Trafik- og Byggestyrelsen midlertidigt kan inddrage retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, såfremt Trafik- og Byggestyrelsen skønner, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, foreligger. Bestemmelsen svarer i sit indhold til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 130, stk. 1.

Herved bliver det muligt at forhindre, at en dronefører fortsætter sin professionelle flyveaktivitet, mens en 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, jf. forslaget til § 150, stk. 12, nr. 1.

Trafik- og Byggestyrelsen skal i forbindelse med midlertidig inddragelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 15.

Det foreslås i § 150, *stk. 15*, at den, hvis ret til at føre en mindre drone eller ret til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 130, stk. 2.

Det foreslås i § 150, *stk. 16*, at det tidsrum, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 130, stk. 3.

Det foreslås i § 150, *stk. 17*, at anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget frakendelse, efter at retten til at føre en mindre drone eller ret til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, har været inddraget i medfør af stk. 14, ikke har opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning. Bestemmelsen svarer i sit indhold til færdselslovens § 131, stk. 1.

Det foreslås i § 150, *stk. 18*, at der i en sag, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, er inddraget efter stk. 14, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, at dronebeviset eller tilladelsen efter § 126 f, stk. 1, skal udleveres, selv om dommen ankes. Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 131, stk. 2.

Det foreslås i § 150, *stk. 19*, at såfremt retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, i henhold til denne lov er frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år af frakendelsestiden. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder forelig-

ger. Har retten til at være fører tidligere været frakendt vedkommende ubetinget, kan gengivelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvist, og indbringelsen kan tidligst finde sted, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden. Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 132, stk. 1.

Det foreslås i § 150, *stk. 20*, at såfremt der inden udløbet af frakendelsestiden er sket fornyet frakendelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, regnes de i stk. 19 nævnte frister for indbringelse af spørgsmålet om generhvervelse for domstolene fra datoen for den seneste dom, hvorved førerretten er frakendt den pågældende. Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 132, stk. 2.

Det foreslås i § 150, *stk. 21*, at reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, i anledning af strafforfølgning. Bestemmelsen svarer til færdselslovens § 133.

Det foreslås i § 150, *stk. 22*, at § 150, stk. 1-9, samt §§ 150 a-150 d ikke finder anvendelse ved frakendelse af retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1.

## Til § 2

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

I *stk. 2* foreslås det, at transport- og bygningsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 1, nr. 13 og 15-17. Ministeren kan herunder bestemme, at forskellige dele af disse numre træder i kraft på forskellige tidspunkter herunder at § 126 d træder i kraft på et forskudt tidspunkt fra de øvrige bestemmelser i lovens § 1, nr. 13. Ikrafttrædelsestidspunktet for bestemmelserne kan endnu ikke fastsættes, da bestemmelserne forudsætter, at der ved bekendtgørelse er udarbejdet udfyldende regler. Det påtænkes, at § 126 d, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 13, sættes i kraft på et forskudt tidspunkt fra den øvrige del af bestemmelserne i § 1, nr. 13, da forsikringsmarkedet skal have behørig tid til at udvikle konkurrencedygtige forsikringer, der ikke er uforholdsmæssigt dyre sammenholdt med anskaffelsesprisen for en drone.

## 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.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

§ 40 c. I virksomheder med 1-4 ansatte, der gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, skal virksomhedens arbejde for arbejdsmiljø under denne tjeneste udføres ved personlig kontakt mellem arbejdsgiveren og de ansatte besætningsmedlemmer.

§ 40 d. I virksomheder med 5 ansatte eller derover, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, skal de ansatte vælge en sikkerhedsrepræsentant fra henholdsvis flyvebesætningsmedlemmerne og kabinebesætningsmedlemmerne for hver luftfartøjstype eller andet hensigtsmæssigt afgrænset arbejdsområde til at repræsentere sig i spørgsmål om de ansattes arbejdsmiljø under tjeneste på luftfartøj.

*Stk. 2.* Arbejdsgiveren afholder udgifterne ved sikkerhedsrepræsentantens hverv og godtgør sikkerhedsrepræsentanten tab af indtægt.

*Stk. 3.* Arbejdsgiveren skal give sikkerhedsrepræsentanten lejlighed til at erhverve sig den fornødne viden om eller uddannelse i sikkerhedsmæssige spørgsmål.

*Stk. 4.* Arbejdsgiveren skal give sikkerhedsrepræsentanten en efter forholdene rimelig tid til rådighed til at varetage sin pligt i sikkerhedsarbejdet.

*Stk. 5.* Sikkerhedsrepræsentanten er beskyttet mod afskedigelse og anden forringelse af sine forhold på samme måde som tillidsmænd inden for vedkommende eller tilsvarende faglige område.

*Stk. 6.* - - -

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, § 6 i lov nr. 736 af 25. juni 2014, § 9 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og lov nr. 1896 af 29. december 2015, 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: »arbejds miljørepræsentant«.

4. I § 40 d, stk. 2, ændres »sikkerhedsrepræsentantens« til: »arbejds miljørepræsentantens«.

5. I § 40 d, stk. 2-4, ændres »sikkerhedsrepræsentanten« til: »arbejds miljørepræsentanten«.

6. I § 40 d, stk. 5, ændres »Sikkerhedsrepræsentanten« til: »Arbejds miljørepræsentanten«.

**§ 40 e.** I virksomheder med 5 ansatte eller dero-  
ver, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer  
på luftfartøj, oprettes et sikkerhedsudvalg.

*Stk. 2.* Sikkerhedsudvalget udgøres af højst 4 sik-  
kerhedsrepræsentanter og et tilsvarende antal re-  
præsentanter for arbejdsgiveren. Det enkelte sik-  
kerhedsudvalg kan aftale anden sammensætning.

*Stk. 3.* Sikkerhedsudvalget skal inden for virk-  
somheden være rådgivende med hensyn til plan-  
lægning og gennemførelse af foranstaltninger af  
betydning for arbejdsmiljøet for tjeneste på luftfar-  
tøjer.

*Stk. 4.* Sikkerhedsudvalget skal mødes mindst 1  
gang årligt. Møde skal afholdes på begæring af et-  
hvert af medlemmerne, dog højst hver anden må-  
ned. Møde skal dog altid afholdes, hvis et flertal af  
medlemmerne fremsætter begæring herom.

**§ 40 f.** Trafikstyrelsen skal ved besøg i virksom-  
heden træde i forbindelse med vedkommende sik-  
kerhedsrepræsentanter og repræsentanter for sik-  
kerhedsudvalget. Disse har fri adgang til at fore-  
lægge spørgsmål af arbejdsmiljømæssig art for  
Trafikstyrelsen.

**§ 40 g. - - -**

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter endvidere  
regler om valg af sikkerhedsrepræsentanter, om  
deres rettigheder og pligter, om oprettelse af sik-  
kerhedsudvalg, om disses opgaver, om uddannelse  
af udvalgets medlemmer samt om den daglige le-  
delse af sikkerhedsarbejdet.

*Stk. 3-4. - - -*

**7.** I § 40 e, *stk. 1*, ændres »et sikkerhedsudvalg«  
til: »en arbejdsmiljøorganisation«.

**8.** I § 40 e, *stk. 2, 1. pkt., stk. 3 og 4*, ændres  
»Sikkerhedsudvalget« til: »Arbejdsmiljøorgani-  
sationen«.

**9.** I § 40 e, *stk. 2, 1. pkt., § 40 f, 1. pkt., og § 40  
g, stk. 2*, ændres »sikkerhedsrepræsentanter« til:  
»arbejdsmiljørepræsentanter«.

**10.** I § 40 e, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »Det enkelte  
sikkerhedsudvalg« til: »Den enkelte arbejdsmil-  
jøorganisation«.

**11.** I § 40 f, *1. pkt.*, ændres »sikkerhedsudvalget«  
til: »arbejdsmiljøorganisationen«.

**12.** I § 40 g, *stk. 2*, ændres »sikkerhedsudvalg«  
til: »arbejdsmiljøorganisationer«, og »udvalgets«  
ændres til: »arbejdsmiljøorganisationens«.

**13.** Efter kapitel 9 indsættes:

»Kapitel 9 a  
Regulering af mindre droner

Definition



**§ 126 b.** Ved en drone forstås et ubemandet luftfartøj.

*Stk. 2.* Ved en mindre drone forstås et ubemandet luftfartøj, som ligger inden for den øvre vægtgrænse, som er fastsat i medfør af stk. 3.

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

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at mindre droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse helt eller delvist undtages fra reglerne i denne lov.

#### *Operative flyveregler*

**§ 126 c.** Flyvning med mindre droner 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 særligt følsomme naturområder, medmindre andet følger af bestemmelser fastsat i medfør af stk. 4 og 5, og § 126 i.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om operative flyveregler.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder med mindre droner, jf. stk. 2.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder med mindre droner, herunder droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse, samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

#### *Flyvning uden for bymæssigt område*

**§ 126 d.** Flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at føreren af dronen

har erhvervet dronetegn udstedt af transport- og bygningsministeren, medmindre føreren af dronen er medlem af en anerkendt modelflyveorganisation. Dronetegnet skal fremvises til politiet på forlangende.

*Stk. 2.* Flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2, herunder nærmere bestemmelser om erhvervelsen af dronetegn.

*Stk. 4.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som grundet dronens konstruktion eller vægt indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år.

#### *Flyvning i bymæssigt område*

**§ 126 e.** Flyvning med mindre droner i bymæssigt område må alene ske i professionelt øjemed, og hvis

- 1) føreren af dronen har erhvervet dronebevis udstedt af transport- og bygningsministeren,
- 2) føreren af dronen er fyldt 18 år,
- 3) ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130,
- 4) dronen kan identificeres, og
- 5) dronen er registreret hos Trafik- og Byggestyrelsen.

#### *Flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko*

**§ 126 f.** Flyvning med mindre droner, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, herunder blandt andet droneflyvning over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, kræver tilladelse af transport- og bygningsministeren.

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tilladelse og om flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, jf. stk. 1.

*Flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.*

§ 126 g. Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, må ikke finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at

1) alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,50 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, eller

2) føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde.

*Stk. 2.* Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, må ikke finde sted, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport- og bygningsministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept. 1. pkt. gælder tilsvarende for stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten.

*Stk. 3.* Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, må endvidere ikke finde sted, hvis føreren af dronen 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.

*Stk. 4.* Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren af en mindre drone afgiver udåndings-, spyt- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige.

*Stk. 5.* Politiet kan fremstille en fører af en mindre drone til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende har overtrådt stk. 1, 2 eller 3, eller

vedkommende nægter at medvirke til en udåndingsprøve, spytpøve, svedprøve eller øjenbesigtigelse. Angår mistanken andre forhold end spirituspåvirkning, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. Det samme gælder ved mistanke om spirituspåvirkning, når særlige omstændigheder taler derfor.

*Stk. 6.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om de prøver og undersøgelser, der er nævnt i stk. 4 og 5.

*Trafikinformation samt konstruktion, udstyr og vedligeholdelse*

**§ 126 h.** Transport- og bygningsministeren kan udover de forhold, der er nævnt i §§ 126 b-126 g fastsætte bestemmelser om særlige tekniske forhold for mindre droner, herunder om trafikinformation i forbindelse med flyvning med droner samt konstruktion, udstyr og vedligeholdelse.

*Politi og redningsberedskab*

**§ 126 i.** Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan efter forhandling med transport- og bygningsministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner.«

**§ 148.** For udførelse af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart betaler et luftfartsselskab en afgift på 6,00 kr. 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 afgang fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Afgiften nævnt i stk. 1 betales ikke for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

**14. § 148** affattes således:

»**§ 148.** For udførelse af Trafik- og Byggestyrelsens opgaver vedrørende civil luftfart betales afgifter og gebyrer i overensstemmelse med stk. 2-7. Afgiften dækker omkostninger forbundet med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften 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 på 5,50 kr. for hver passager, som selskabet befor-

*Stk. 3.* Afgiften nævnt i stk. 1 reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transportministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

*Stk. 4.* Årlige overskud eller underskud i forbindelse med opkrævning af afgiften nævnt i stk. 1 reguleres over en opsparingskonto.

*Stk. 5.* Hvis betalinger efter stk. 1 og efter regler fastsat i medfør af stk. 6 ikke sker rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

*Stk. 6.* Transportministeren kan herudover fastsætte regler om betaling til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved øvrige opgaver, herunder offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

*Stk. 7.* Transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1 og gebyrer fastsat i medfør af stk. 6, herunder regler om betaling for erindringskrivelser.

drer. 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.* Afgiften i stk. 2 reguleres én gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Transport- og bygningsministeren bekendtgør reguleringen hvert år.

*Stk. 5.* Transport- og bygningsministeren fastsætter gebyrerne for Trafik- og Byggestyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

*Stk. 6.* Betales afgiften efter stk. 2 og gebyrerne efter stk. 5 ikke rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

*Stk. 7.* Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften efter stk. 2 og gebyrer fastsat i medfør af stk. 5, herunder regler om betaling for erindringskrivelser m.v.«

## § 149. - - -

*Stk. 2-15.* - - -

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

»*Stk. 16.* Overtrædelse af § 126 c, stk. 1 og 2, § 126 e, stk. 1 og 2, og § 126 f, stk. 1, straffes med bøde.

*Stk. 17.* Overtrædelse af § 126 g, stk. 1-3, straffes med bøde. Straffen kan stige til fængsel indtil 1 år, hvis føreren tidligere er dømt efter § 126 g, stk. 1-3.«

**16.** § 149, stk. 16, affattes således:

»Stk. 16. Overtrædelse af § 126 c, stk. 1 og 2, § 126 d, stk. 1 og 2, § 126 e, stk. 1 og 2, og § 126 f, stk. 1, straffes med bøde.«

**§ 150. - - -**

*Stk. 2-9. - - -*

**17.** I § 150 indsættes som *stk. 10-16*:

»Stk. 10. Føreren af en mindre drone skal betinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, hvis

1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1,

2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 1. pkt., eller en overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, eller

3) føreren af dronen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

*Stk. 11.* Betinget frakendelse efter stk. 10, sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører en mindre drone under sådanne omstændigheder, at retten til at føre en mindre drone skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

*Stk. 12.* Føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis

1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen over 1,20 promille, eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter flyvningen over 0,60 mg pr. liter luft,

2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpende

omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 3,

3) føreren af dronen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført en mindre drone på særlig hensynsløs måde,

4) føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 10,

5) føreren tidligere er betinget frataget retten til at føre en mindre drone og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 10 i prøvetiden, eller

6) føreren tidligere er frataget retten til at føre en mindre drone ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-3 eller stk. 10, inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden.

*Stk. 13.* Under særligt formildende omstændigheder kan der ske betinget fratagelse i tilfælde, hvor fratagelse efter stk. 12 ellers skulle ske ubetinget.

*Stk. 14.* Skønner Trafik- og Byggestyrelsen, at betingelserne for ubetinget fratagelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, foreligger, kan Trafik- og Byggestyrelsen midlertidigt inddrage retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1. Trafik- og Byggestyrelsen skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvetidsretten, jf. stk. 15.

*Stk. 15.* Den, hvis ret til at føre en mindre drone eller ret til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 16.* Det tidsrum, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

*Stk. 17.* Anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget fratagelse, efter at retten til at føre en mindre drone eller ret til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, har været inddraget i medfør af stk. 14, har ikke

opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

*Stk. 18.* Afsiges der i en sag, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, er inddraget efter stk. 14, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal dronebeviset eller tilladelsen efter § 126 f, stk. 1, udleveres, selv om dommen ankes.

*Stk. 19.* Er retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, i henhold til denne lov frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år af frakendelsestiden. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har retten til at være fører tidligere været frakendt vedkommende ubetinget, kan gengivelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvist, og indbringelsen kan tidligst finde sted, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden.

*Stk. 20.* Såfremt der inden udløbet af frakendelsestiden er sket fornyet frakendelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, regnes de i stk. 19 nævnte frister for indbringelse af spørgsmålet om generhvervelse for domstolene fra datoen for den seneste dom, hvorved førerretten er frakendt den pågældende.

*Stk. 21.* Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre



drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, i anledning af strafforfølgning.

*Stk. 22.* § 150, stk. 1-9, samt §§ 150 a-150 d finder ikke anvendelse ved frakendelse af retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1.«

## § 2

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

*Stk. 2.* Transport- og bygningsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 1, nr. 13 og 15-17. Ministeren kan herunder bestemme, at forskellige dele af disse numre 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.