

## UDKAST

til

### Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Ophævelse og konsekvensrettelse af en række regler som følge af harmonisering af droneområdet)

## § 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 731 af 8. juni 2019, § 9, i lov nr. 542 af 8. juni 2006 og § 35, i lov nr. 1706 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I *overskriften* til kapitel 9 a udgår »mindre«.

2. § 126 b affattes således:

»§ 126 b. Ved en drone forstås et ubemandet luftfartøj, dvs. ethvert luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.«

3. *Overskriften* før § 126 c affattes således:

»Geografisk afgrænsning af brugen af droner«.

4. § 126 c affattes således:

»§ 126 c. Flyvning med droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. dog stk. 2 og 3 og § 126 i.

Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder. Transportministeren kan endvidere efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder.«

5. *Overskriften* før § 126 d, affattes således:

»Ansvarsforsikring«.

6. § 126 d affattes således:

»§ 126 d. Ejeren af en drone skal have tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring, jf. stk. 1, herunder undtagelser fra kravet om tegning af ansvarsforsikring.«

7. *Overskriften før § 126 e affattes således:*

»Bemyndigelse til gennemførsel af regler om droner«.

8. *§ 126 e affattes således:*

»**§ 126 e.** Transportministeren kan fastsætte bestemmelser, der implementerer eller har til formål at supplere EU-regulering om droner. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte bestemmelser om bl.a. geografiske zoner, alderskrav til droneflyvning, kompetencecertifikater m.v.«

9. *Overskriften før § 126 f ophæves.*

10. *§ 126 f ophæves.*

11. *I § 126 g, stk. 1-5, udgår: »mindre« og »i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f«.*

12. *Overskriften før § 126 h ophæves.*

13. *§ 126 h ophæves.*

14. *I § 126 i, stk. 1-2, udgår: »mindre« og »særlige«.*

15. *Efter § 126 i indsættes i kapitel 9a:*

»Markedsovervågning og notifikation af overensstemmelsesvurderingsorgan

**§ 126 j.** Transportministeren fører tilsyn med overholdelsen af produktkrav på det dronetekniske område.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelsesforanstaltninger til anvendelsen af EU-regler om produkttilsyn med produktkrav på droneområdet.

*Stk. 3.* Transportministeren kan udpege et eller flere organer til at varetage opgaverne som bemyndigende myndighed samt fastsætte nærmere bestemmelser om udpegning og krav til overensstemmelsesvurderingsorgan i henhold til Den Europæiske Unions forordninger om produktkrav på droneområdet.

**§ 126 k.** Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, jf. § 126 j, stk. 3, kan kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for en vurdering af, om et produkt lever op til de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i Den Europæiske Unions forordninger på droneområdet. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

*Stk. 2.* Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, jf. § 126 j, stk. 3, kan påbyde en erhvervsdrivende at bringe et forhold, der ikke opfylder de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i en Europæiske Unions forordninger på droneområdet, i orden.

*Stk. 3.* Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, kan påbyde en erhvervsdrivende, der har gjort et droneprodukt, der ikke opfylder gældende produktkrav, tilgængeligt på markedet, straks og effektivt at trække produktet tilbage fra markedet. Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil kan endvidere, hvis det skønnes nødvendigt, påbyde den erhvervsdrivende, der har gjort et droneprodukt, der ikke

opfylder gældende produktkrav, tilgængeligt på markedet, at tilbagekalde det fra erhververen, indtil droneproduktet opfylder gældende produktkrav.

**§ 126 i.** Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, jf. § 126 j, stk. 3, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger samt dokumenter, der vedrører de produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav i regler, der er fastsat i Den Europæiske Unions forordninger på droneområdet.«

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

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

**17.** I § 150, stk. 10-12, og 14-22, udgår: »mindre«.

**18.** I § 150, stk. 10, 12 og 22, udgår: »i bymæssigt område«

**19.** I § 150, stk. 10-22, ændres »§ 126 f, stk. 1« til: »artikel 5 i Kommissionens gennemførselsforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer«.

## § 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2020.

## § 3

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

### *Bemærkninger til ændringslovforslaget*

#### *Almindelige bemærkninger*

#### Indholdsfortegnelse

##### 1. Indledning

##### 2. Lovforslagets indhold

###### 2.1. Definition af drone

###### 2.1.1. Gældende ret

###### 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

###### 2.1.3. Lovforslagets indhold

###### 2.2. Operative regler for flyvning

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

2.2.3. Lovforslagets indhold

2.3. Ophævelse af bestemmelser om flyvning i og uden for bymæssigt område

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

2.3.3. Lovforslagets indhold

2.4. Ansvarsforsikringspligt

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

2.4.3. Lovforslagets indhold

2.5. Bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler til gennemførelse af EU-regler på droneområdet

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

2.5.3. Lovforslagets indhold

2.6. Ophævelse af bestemmelser om flyvning med mindre droner, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

2.6.3. Lovforslagets indhold

2.7. Konsekvensændring af bestemmelser om flyvning med droner under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer og sygdom

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

2.7.3. Lovforslagets indhold

## 2.8. Ophævelse af bestemmelser om trafikinformation, konstruktion, udstyr og vedligehold

### 2.8.1. Gældende ret

### 2.8.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

### 2.8.3. Lovforslagets indhold

## 2.9. Politiets og beredskabets brug af droner

### 2.9.1. Gældende ret

### 2.9.2. Transport-, og Boligministeriets overvejelser

### 2.9.3. Lovforslagets indhold

## 2.10. Markedsovervågning

### 2.10.1. Gældende ret

### 2.10.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

### 2.10.3. Lovforslagets indhold

## 2.11. Konsekvensændring af straffebestemmelser

### 2.11.1. Gældende ret

### 2.11.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

### 2.11.3. Lovforslagets indhold

## 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

## 4. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.

## 5. Administrative konsekvenser for borgerne

## 6. Miljømæssige konsekvenser

## 7. Forholdet til EU-retten

## 8. Hørte myndigheder og organisationer

## 9. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at tilpasse de nationale regler om droner til, at området fremadrettet vil være reguleret i EU-forordninger og derfor i høj grad ikke længere kun skal være reguleret i luftfartsloven. En række af de nugældende danske regler i luftfartsloven skal således ophæves, mens andre skal tilpasses og supplere den nye EU-regulering.

Hidtil har droneområdet været reguleret i national ret, men i foråret 2019 blev der vedtaget to forordninger på EU-niveau til regulering af droneområdet. Forordningerne har til formål at fastsætte regler og procedurer for operationer med droner samt at fastsætte produktkrav for droner.

Den ene forordning (Kommissionens gennemførselsforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer) vedrører kravene til flyvning med droner (operative regler), hvilket i dag reguleres i luftfartslovens kapitel 9 a. De operative regler for droneflyvning kan sammenlignes med færdselsreglerne for den almindelige trafik på landjorden. Denne forordning benævnes herefter ”procedureforordningen”.

Den anden forordning (Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer) vedrører markedsføring (produktkrav m.v.) og markedsovervågning af droner samt regler for tredjelandsoperatører, hvilket hidtil ikke har været reguleret hverken i dansk lovgivning eller på EU-niveau. Denne forordning benævnes herefter ”markedsovervågningsforordningen”.

Overordnet set fastlægger procedureforordningen regler på det operationelle område for flyvning med droner. Forordningen sonderer ikke mellem droneflyvning i eller uden for bymæssigt område, som det i dag er tilfældet i luftfartsloven, dette betyder at der fremadrettet ikke vil være forskellige regler for flyvning med droner i eller uden for bymæssigt område. Derimod inddeles droneflyvningen i tre hovedkategorier:

*Den åbne kategori*, hvor flyvningen udgør en lille risiko for skade på tredjemand bl.a. på grund af faste vægtnkrav til dronerne, kompetencekrav til droneføreren, veldefinerede afstandskrav til mennesker og beboelse, samt at dronen skal være inden for synsvidde. Endvidere fastsætter markedsovervågningsforordningen en række krav til markedsføring og markedskontrol af denne kategori af droner.

*Den specifikke kategori*, hvor droneflyvningen udgør en forhøjet risiko for skade på tredjemand. På baggrund heraf vil der blive stillet krav om håndtering af disse risici baseret på en risikovurdering af droneflyvningen, f.eks. i form af større tekniske krav til dronen eller krav til uddannelse af droneføreren. Udføres der droneflyvning, hvor blot ét af kravene i den åbne kategori ikke er opfyldt, omfattes droneflyvningen af den specifikke kategori. Som udgangspunkt kræver flyvning med droner i denne kategori myndighedsgodkendelse. Endvidere fastsætter markedsovervågningsforordningen visse krav til certificering af denne kategori af droner.

*Den certificerede kategori*, hvor risikoen er på niveau med bemandet flyvning. Kategorien omfatter droner med mennesker ombord. Reglerne for flyvning i denne kategori svarer til reglerne inden for bemandet luftfart. Endvidere fastsætter markedsovervågningsforordningen visse krav til certificering af denne kategori af droner.

Hver kategori er underlagt hvert sit operative regelsæt, herunder regler om droneførerkompetencer, flyvehøjder, operative regler m.v. Reglerne for droneflyvning i den åbne og specifikke kategori følger af procedureforordningen, mens regler for den certificerede kategori er under udvikling i EASA (det europæiske luftfartssikkerhedsagentur).

Procedureforordningen giver mulighed for, at medlemsstaterne kan oprette afgrænsede områder – såkaldte geografiske zoner – hvori flyvning med droner kan forbydes, begrænses eller blive gjort lempeligere. De geografiske zoner er det instrument, som medlemsstaterne har til at regulere de operative regler for droneflyvning. Dette kan gøres ved, at de geografiske zoner oprettes med vilkår for droneflyvningen.

Herudover fastsætter procedureforordningen et alderskrav på 16 år for, at en person må flyve med droner i den åbne og specifikke kategori. Dette adskiller sig fra de eksisterende regler i luftfartsloven.

Konsekvensen af, at en lang række forhold vedrørende droner fremadrettet vil være reguleret i procedureforordningen, er, at en lang række bestemmelser i luftfartsloven vil skulle ophæves, da forholdene ikke længere vil skulle reguleres i national ret. Lovforslaget har således til formål i høj grad at ophæve luftfartslovens operative flyveregler for droner, reglerne om flyvning i og uden for bymæssigt område, herunder reglerne om dronebevis.

Markedsovervågningsforordningen fastsætter en række krav til både producenter af droner og myndigheder, der fører tilsyn med producenterne. Den åbne dronekategori vil derfor fremadrettet blive omfattet af den horisontale EU-produktregulering, hvilket vil sige forordning (EU) nr. 765/2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og den nye generelle markedsovervågningsforordning, forordning (EU) nr. 2019/1020, der finder anvendelse fra den 16. juli 2021. Den åbne dronekategori vil ligeledes være underlagt den ramme som er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF der fastlægger fælles principper og horisontale bestemmelser, der skal anvendes i forbindelse med markedsføring af produkter, der er omfattet af den relevante sektorlovgivning. De nye markedsovervågningsregler for droner indebærer i praksis, at der vil gælde de samme typer af EU-regler for droner, som der gælder på andre produktområder. Det omfatter bl.a., at der for producenten vil være produktkrav til droner, krav om CE-mærkning, krav om overensstemmelseserklæring (produktoplysninger), krav til importører og distributører af droner og bestemmelser om overensstemmelsesvurderingsorganer, hvilket vil sige eksterne tredjepartsorganer, som fører kontrol med produktionen af droner.

De nye droneregler i procedureforordningen og markedsovervågningsforordningen vil i vidt omfang regulere droneområdet fremadrettet. Samtidigt er der dog visse områder, der ikke er reguleret i forordningerne, som eksempelvis forholdet til privatlivets fred og krav om ansvarsforsikring. Disse områder vil fortsat skulle reguleres i luftfartsloven og dermed supplere forordningernes bestemmelser.

Forordninger finder anvendelse fra 1. juli 2020, og den danske lovgivning, der understøtter og supplerer forordningens anvendelse, skal derfor vedtages inden denne dato.

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1. Definition af drone*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Flyvning med droner er i dag reguleret i bekendtgørelse nr. 1256 af 24. november 2017 om flyvning med droner i bymæssigt område (bydronebekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 1257 af 24. november 2017 om flyvning med droner uden for bymæssigt område (landdronebekendtgørelsen). Begge bekendtgørelser er udstedt med hjemmel i luftfartslovens kapitale 9 a. Heri bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte en vægtgrænse for, hvornår et ubemandet fartøj forstås som en mindre drone og dermed er omfattet af de specifikke droneregler og ikke de ordinære luftfartsregler, som ellers gælder for alle andre luftfartøjer. At luftfartøjet er ubemandet er ensbetydende med, at det opereres eller er beregnet til at blive opereret uden fører ombord. Føreren befinder sig typisk på jorden, hvorfra denne enten direkte kan fjernstyre dronen eller forprogrammere dronen til at navigere uafhængigt af føreren - en såkaldt autonom drone.

Vægtgrænsen er for droner sat til 25 kg, jf. bydronebekendtgørelsens § 2, nr. 12, og landdronebekendtgørelsens § 2, nr. 16. Da der ikke er udstedt en bestemmelse for civil luftfart (BL) eller bekendtgørelse for flyvning med droner over 25

kg, følger det af luftfartslovens § 151, at droner med en vægt over 25 kg 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), bemanding, forsikring m.v., medmindre der konkret er givet en dispensation.

Der sondres i dag mellem droneflyvning i bymæssigt område, som reguleres i bydronebekendtgørelsen, og droneflyvning uden for bymæssigt område, som reguleres i landdronebekendtgørelsen.

Ved flyvning med droner i bymæssigt område gælder der skærpede krav, som droneføreren skal opfylde i forhold til kompetencer og droneflyvningens formål. Eksempelvis må der alene flyves med droner i bymæssigt området, hvis det sker i professionelt øjemed, jf. luftfartslovens § 126 e, stk. 1, 1. led. Kompetence forskellen ligger i de krav, der stilles til droneføreren, hhv. ved erhvervelse af et dronebevis (krav ved flyvning i bymæssigt område), jf. luftfartslovens § 126 e, stk. 1 og 3, og bydronebekendtgørelsens §§ 6, 7, 17 og bilag 1, kontra dronetegn (krav ved flyvning uden for bymæssigt område), jf. luftfartslovens § 126 d, stk. 1 og 4, og landdronebekendtgørelsens § 6, stk. 1 og 2.

Droneføreren skal bl.a. være indehaver af et dronebevis, hvilket er dokumentation for, at droneføreren har gennemgået et kursus i sikker håndtering af en drone. Endvidere skal dronen være forsikret og være registreret i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens database. Desuden må droneflyvning inden for bymæssigt område kun forekomme, såfremt droneføreren har et professionelt formål med flyvningen. Kravene til droneflyvning uden for bymæssigt område er lempeligere i forhold til flyvning med drone i bymæssigt område. Her gælder bl.a., at droneførerne har et dronetegn, dvs. blot har gennemgået en online test med en række dronerelaterede spørgsmål. Droneflyvning uden for bymæssigt område kan både foretages i rekreativt og professionelt øjemed.

Uanset om droneføreren flyver i eller uden for bymæssigt område er flyvningen underlagt en række afstandskrav i forhold til en række forskellige placeringer/områder, herunder afstand til mennesker, ambassader, myndighedsbygninger, lufthavne, følsomme naturområder etc.

### *2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Med vedtagelsen af procedureforordningen reguleres droneområdet fremadrettet på EU-niveau.

Anvendelsesområdet for procedureforordningen er alle former for droner uanset vægt. Det er derfor nødvendigt, at den nuværende nationale definition af en drone ændres for at skabe overensstemmelse med EU-forordningernes definition af en drone.

Det er fundet mest hensigtsmæssigt, at luftfartsloven anvender samme definitionen af en drone, som anvendes i Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 211/2005, (EF) 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (Grundforordningen). Denne forordning er kendt som ”Grundforordningen” inden for luftfartsområdet, og den er grundlaget for den lovgivningsramme, som sikrer al flyvesikkerhed i EU.

Når dronedefinitionen ændres, bliver ministerens nuværende bemyndigelse til at fastsætte en vægtgrænse for, hvornår droner er omfattet af dronereglerne, uanvendelig og bør derfor ophæves.

De foreslåede ændringer af luftfartslovens kapitel 9a om droner medfører, at bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsen ikke kan opretholdes. Disse bekendtgørelser bør derfor ophæves, og *en* ny og ajourført dronebekendtgørelse med supplerende forskrifter til procedureforordningen bør udstedes.



### 2.1.3. Lovforslagets indhold

Med lovforslaget foreslås det, at definitionen af en drone ændres. Definitionen foreslås ændret til, at en drone er et ubemandet luftfartøj, hvilket vil sige ethvert luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.

Det foreslås, at nyaffatte § 126 b, således at det fremgår, at en drone defineres som et ubemandet luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.

## 2.2. Operative regler for flyvning

### 2.2.1. Gældende ret

Den geografiske udstrækning af, hvor og hvordan der må flyves med droner, er i dag reguleret i luftfartsloven med to underliggende bekendtgørelser (bydrone- og landdronebekendtgørelsen). Begge bekendtgørelser er udstedt med hjemmel i luftfartslovens kapitale 9 a. Det følger af luftfartslovens § 126 c, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere operative regler for flyvning med droner, herunder regler for flyvning med droner over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og følsomme naturområder. Endvidere kan ministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler for flyvning med droner over sikringsmæssigt kritiske områder og regler, der har til formål at beskytte privatlivets fred.

Denne bemyndigelse er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1256 af 24. november 2017 om flyvning med droner i bymæssigt område (bydronebekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 1257 af 24. november 2017 om flyvning med droner uden for bymæssigt område (landdronebekendtgørelsen).

Droneflyvning må i dag ikke overstige 120 meter over terræn i bymæssigt område og 100 meter over terræn uden for bymæssigt område, jf. § 15, stk. 1, i bydronebekendtgørelsen samt § 13, stk. 1, i landdronebekendtgørelsen.

Ved flyvning med drone i *bymæssigt område*, skal der oprettes et flyve- og sikkerhedsområde under dronen som anvendes, jf. § 8, i bydronebekendtgørelsen. Det betyder, at der under dronen, som anvendes, oprettes et kegleformet lufrum – et såkaldt flyve- og sikkerhedsområde. Området følger dronen under flyvningen, så det altid har sit centrum der, hvor dronen befinder sig. Inden for dette lufrum må ingen anden person ud over droneføreren, eventuelle medhjælpere og personer, der har givet samtykke til droneføreren, opholde sig. Det er droneførerens ansvar at sikre dette overholdes. Grundfladen i flyve- og sikkerhedsområdet skal have en radius på 1 gange flyvehøjden på hele ruten, dog mindst 15 meter og højst 50 meter. Et sådan krav gælder ikke for droneflyvning uden for bymæssigt område.

Herudover er der fastsat en række begrænsninger i relation til droneflyvning i *flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder*, jf. §§9-10, i bydronebekendtgørelsen.

Der er således forbud imod at flyve med droner nærmere end 1 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads (HEMS), medmindre flyvningen foregår under lægehelikopterflyvepladsens banehøjde. Droneflyvning må heller ikke finde sted nærmere end 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads og 8 km horisontal afstand fra en bane på en militær flyvestation.

Ud over begrænsningerne for droneflyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder gælder ligeledes en række regler for flyvning i en lang række andre områder, der af forskellige årsager kan betegnes som *sikringsmæssigt kritiske områder*. Flyvning med droner må således ikke finde sted over jernbaner, sådan at flyve- og sikkerhedsområdet dækker jernbanen, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter. Flyvning med droner må endvidere ikke finde sted over offentlige veje, hvor fartgrænsen er 70 km i timen eller derover, og flyve- og

sikkerhedsområdet må ikke dække vejen, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter, eksempelvis Vejdirektoratet eller den pågældende kommune.

Flyvning med drone må ikke finde sted nærmere end 150 meter horisontal afstand fra kongehusets residenser, Christiansborg Slot, statsministerboligen Marienborg, ambassader, kolonne 3-virksomheder, politiets ejendomme, kriminalforsorgens institutioner og militære installationer, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra den ansvarlige myndighed, ejeren eller forvalteren af den pågældende ejendom eller område.

Flyvning med droner nærmere end 150 meter fra uheldssteder, hvor politi og øvrige beredskabsmyndigheder arbejder, eller flyvning i strid med disse myndigheders særlige fastsatte restriktioner herfor, må ikke finde sted.

Flyvning med droner må herudover ikke finde sted nærmere end 5 meter fra strømførende luftledninger, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter.

For så vidt angår *beskyttelse af privatlivets fred* følger det af bydronebekendtgørelsens § 15, stk. 4-6, at flyvning med droner over ejendom, som er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, ikke må finde sted uden ejerens eller beboerens samtykke, medmindre flyvningen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen. Flyvning med droner nærmere end 5 meter fra bygninger, som ikke er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må ikke finde sted uden ejerens samtykke.

Der er ligeledes fastsat regler om flyvning med droner over *særligt følsomme naturområder*. Flyvning med droner over særligt følsomme naturområder i højder lavere end 300 meter over terræn må kun finde sted ved udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn og vedligeholdelse m.m. af anlæg, ejendomme, skovbrug, landbrug og dyrehold m.v., medmindre der er indhentet tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

I luftfartslovens § 126 c, stk. 1, fremgår det princip, at når der flyves med droner, må andres liv og ejendom ikke udsættes for fare og unødige ulemper.

### 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

Fremadrettet vil de operative regler for flyvning med droner følge af procedureforordningen.

Procedureforordningen fastsætter bl.a. minimumsalder for flyvning med droner, krav til dronernes flyvehøjder, afstandskrav til personer og personforsamlinger, kompetencekrav til droneførerne samt krav til grænseoverskridende droneflyvning mellem EU-medlemsstater.

De operative droneregler bliver overordnet set harmoniseret på forordningsniveau. Transport-, bygnings- og boligministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere bestemmelser om operative flyveregler i luftfartslovens § 126 c, stk. 3, vil derfor ikke længere kunne finde anvendelse ud fra et EU-retligt perspektiv og bør ophæves. Ligeledes vurderes det, at princippet i § 126 c, stk. 1, er af operativt karakter og derfor implicit er omfattet af procedureforordningens regler, hvorfor denne bestemmelse også bør ophæves.

Procedureforordningen overlader dog enkelte kompetencer til medlemsstaterne i forhold til at fastsætte nærmere bestemmelser. Derfor kan der fastsættes visse nationale operative regler om brug af droner for så vidt angår offentlig sikkerhed, miljøbeskyttelse, forsikring samt beskyttelse af privatlivets fred. Der kan også fastsættes nationale regler om droneflyvning i forhold til flyvning i nærheden af hospitaler, personforsamlinger, installationer og anlæg såsom fængsler eller industrianlæg, regeringsmyndigheder, naturbeskyttelsesområder eller visse former for transportinfrastruktur, når disse regler fastsættes af hensyn til offentlig sikkerhed, miljøbeskyttelse, forsikring af droner samt beskyttelse af privatlivets fred.

Der skal derfor fortsat tages højde for, at disse aspekter af dronelovgivningen kan reguleres nationalt i luftfartsloven.

Luftfartsloven § 126 c, indeholder allerede i dag bestemmelser, der bemyndiger transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder m.v. Men for at tage højde for de ændringer, der skal foretages af bestemmelsen, som følge af den ændrede dronedefinition, den foreslåede ophævelse af bemyndigelsen for så vidt angår bestemmelser om operative regler, og for at sikre overskuelighed af bestemmelsen, foreslås det, at bestemmelsen nyaffattes. Nyaffattelsen sker, således at de eksisterende bemyndigelsesbestemmelser for så vidt angår flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder, flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, særligt følsomme naturområder og privatlivets fred i høj grad bevares uændrede.

### *2.2.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås at nyaffatte luftfartslovens § 126 c, således at det fremgår, at flyvning med droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, men at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder og bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred, og at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder. Ved nyaffattelsen udgår bestemmelserne om, at flyvning med mindre droner skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden ulempe, og at transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om operative flyveregler. Samtidigt konsekvensrettes bestemmelsen som følge af de øvrige dele af lovforslaget.

### *2.3. Ophævelse af bestemmelser om flyvning i og uden for bymæssigt område*

#### *2.3.1. Gældende ret*

Droneflyvning uden for bymæssigt område er reguleret af luftfartslovens § 126 d. Hvoraf det fremgår, at flyvning med drone uden for bymæssigt område, kun må finde sted, såfremt droneføreren har erhvervet et dronetegn eller er medlem af en modelflyveorganisation. Endvidere fremgår det af bestemmelsens stk. 2, at droneejeren skal være ansvarsforsikret, og efter stk. 3, være registreret hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i henhold til luftfartsloven § 126 d, stk. 4, fastsætte nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i § 126 d, stk. 1-3, herunder bestemmelser om erhvervelse og registrering af dronetegn og registrering af dronen. Denne bemyndigelse er udmøntet i landdronebekendtgørelsen, hvoraf bl.a. følger regler om, at droneejeren ved registrering af dronen får tildelt et registreringsnummer, som skal påføres drone. Det følger videre af bekendtgørelsen, at droneføreren skal have erhvervet et dronetegn ved at gennemføre en online test.

Endelig indeholder landdronebekendtgørelsen de særlige operative regler, som gør sig gældende for droneflyvning uden for bymæssigt område, herunder flyvehøjder, regler for overflyvning af flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og følsomme naturområder.

Droneflyvning i bymæssigt område er reguleret af luftfartslovens § 126 e. Det følger heraf, at flyvning med droner i bymæssigt område alene må ske i professionelt øjemed, og hvis føreren af dronen har erhvervet dronebevis udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren føreren er fyldt 18 år, ejeren har tegnet ansvarsforsikring af dronen, dronen kan identificeres og er registreret hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det følger af luftfartslovens § 126 e, stk. 2, at dronebeviset skal fremvises til politiet på forlangende.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om betingelserne for flyvning i bymæssigt område, herunder om registrering af dronebevis, jf. § 126 e, stk. 3.

Droneflyvning er desuden både i og uden for bymæssigt område underlagt en række afstandskrav til områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, særligt følsomme naturområder, civile og militære flyvepladser m.v., ligesom der er flyveforbud i bestemte flyvehøjder over terræn for de ovenfor nævnte områder, jf. afsnit 2.2.1.

### *2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Sondringen mellem droneflyvning i og uden for bymæssigt område anvendes ikke i procedureforordningen. I stedet for inddeler forordningen droneflyvning i tre kategorier ud fra, hvor stor risiko der er, for at droneflyvningen skader tredjemand. Droneflyvning inddeles herved i tre hovedkategorier:

*Den åbne kategori*, hvor flyvningen udgør en lille risiko for skade på tredjemand bl.a. pga. faste vægtskrav til dronerne, kompetencekrav til droneføreren, veldefinerede afstandskrav til mennesker og beboelse, samt at dronen skal være inden for synsvidde, dvs. at afstanden, hvor droneføreren under de givne forhold (f.eks. sigtbarhed) på ethvert tidspunkt under flyvningen kan se dronen uden tekniske hjælpemidler, således at alle nødvendige manøvrer kan foretages sikkert.

*Den specifikke kategori*, hvor droneflyvningen udgør en forhøjet risiko for skade på tredjemand. Der vil blive stillet krav om håndtering af disse risici baseret på en risikovurdering af droneflyvningen, f.eks. i form af større tekniske krav til dronen eller krav til uddannelse af droneføreren. Udføres der droneflyvning, hvor blot ét af kravene i den åbne kategori ikke er opfyldt, omfattes droneflyvningen af den specifikke kategori. Som udgangspunkt kræver flyvning med droner i denne kategori myndighedsgodkendelse.

*Den certificerede kategori*, hvor risikoen er på niveau med bemandet flyvning. Kategorien omfatter droner med mennesker ombord. Reglerne for flyvning i denne kategori svarer til reglerne inden for bemandet luftfart, der følger af luftfartsloven, med senere ændringer og dertilhørende andre forskrifter.

Opretholdelsen af den nuværende sontring mellem droneflyvning i og uden for bymæssigt område vil være i modstrid med kategorisering, der anvendes i procedureforordningen. På den baggrund er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at bestemmelser, som angår droneflyvning i og uden for bymæssigt område, bør ophæves.

Ophæves bestemmelserne § 126 d, og § 126 e, bortfalder kravene til droneførerne om at have dronetegn eller dronebevis, som dokumentation for at droneføreren har et vist niveau af kompetencer til at flyve med droner.

Kompetencekravene fremgår fremadrettet af procedureforordningen, hvor det fremgår, hvilke kompetencer en dronefører skal have for, at flyve med droner.

Droneflyvningen i den åbne kategori underopdeles i tre underkategorier A1, A2 og A3. Hver underkategori vedrører flyvning med droner i en droneklasse. Klasseopdelingen af droner fremgår af markedsovervågningsforordningen og benævnes C0, C1, C2 samt C4. Hver klasse er underlagt en række forskellige tekniske krav, herunder krav til vægt, hastighed, manøvreedygtighed m.v.

Hver underkategori i den åbne kategori har forskellige kompetencekrav. For at flyve med droner i underkategori A1, skal droneføreren have gennemført et onlinekursus og bestået en onlineprøve angående droneflyvning. Prøven består af 40 multiple-choice-spørgsmål fordelt på emnerne; luftfartssikkerhed, luftrumsrestriktioner, luftfartsregler, menneskelig ydeevne og menneskelige begrænsninger, operationelle procedurer, generel viden om droner, beskyttelse af privatlivets fred og databeskyttelse, forsikring samt sikkerhed. Onlineprøven kan sammenlignes med en udvidelse af prøven for det nuværende dronetegn, som er en prøve bestående af 12 multiple-choice-spørgsmål.

Droneflyvning i underkategori A2 kræver, at droneføreren har gennemført og bestået førnævnte onlineprøve og bestået en supplerende onlineprøve på 30 multiple-choice-spørgsmål fordelt på emnerne; meteorologi, droneflyvepræstation samt tekniske og operationelle foranstaltninger til afbødning af risici på jorden.

Kompetencekravene til droneføreren for flyvning med droner i underkategori A3 følger de samme krav som i underkategori A1. Begrundelsen herfor er, at flyvninger i underkategori A3 gennemføres i et område, hvor fjernpiloten med rimelighed ikke forventer, at uvedkommende personer vil blive bragt i fare under hele operationen, jf. Procedureforordningens Bilag, del A, afsnit for UAS.OPEN.040 UAS-operationer i underkategori A3, nr. 1.

En foreslået ophævelse af de nationale kompetencekrav til droneførerne, medfører ikke, at kompetencekravene forsvinder, men derimod bliver reguleret af procedureforordningen.

### *2.3.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at reglerne om flyvning med droner uden for og i bymæssigt område i luftfartslovens § 126 d-e, udgår og i stedet erstattes af regler om ansvarsforsikringspligt, jf. afsnit 2.4., og om bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte supplerende regler til procedureforordningen, jf. afsnit 2.4.3.

## *2.4. Ansvarsforsikringspligt*

### *2.4.1. Gældende ret*

Det følger af luftfartslovens § 126 d, stk. 2, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130, i luftfartsloven. Det samme krav gør sig gældende for så vidt angår flyvning med droner i bymæssigt område, jf. luftfartsloven § 126 e, stk. 1, nr. 3.

Af luftfartslovens § 130, følger det, at ejeren af et fartøj, som agtes benyttet til luftfart inden for dansk område skal have tegnet og holde i kraft forsikring for dækning af erstatningskrav, som måtte opstå mod ham selv eller mod brugeren af luftfartøjet. Dette gælder tillige for droner, jf. luftfartslovens § 126 d, stk. 2, og § 126 e, stk. 1, nr. 3.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i henhold luftfartslovens § 126 d, stk. 4, og § 126 e, stk. 3, fastsætte nærmere bestemmelser om forsikringspligten. Dette er blevet ud møntet i § 5, i henholdsvis både bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsen. Bestemmelserne medfører, at artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af den 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører også gælder for droneflyvning. Dette medfører, at droner med en maksimal take-off masse på under 500 kg skal forsikres for minimum 0.75 millioner 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).

### *2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

I procedureforordningen er det overladt til medlemsstaterne selv at fastsætte regler om forsikringsforhold, såfremt der ikke er vedtaget EU-regler på området. At det er op til medlemsstaterne selv at fastsætte regler om forsikringsforhold fremgår af procedureforordningens punkt 20 i præamblen. Heraf fremgår det, at droneoperatører og droneejere bl.a. skal være bekendte med EU-regler og nationale regler på forsikringsområdet. Endvidere gør denne betragtning sig også gældende i procedureforordningens artikel 12. I artikel 12 fremgår det, at en droneoperatør skal erklære, at denne er bekendt med EU-regler og nationale regler på forsikringsområdet for, at få udstedt en tilladelse til at flyve med droner i

den specifikke kategori. Eftersom, der endnu ikke er EU-regler for forsikring på droneområdet, tilfalder det medlemsstaterne at regulere dette område.

Kravet om ansvarsforsikring i luftfartsloven er begrundet i et ønske om at sikre, at der er tilstrækkelig forsikring af skader forvoldt af droner. Dette skyldes, at tab af kontrol over og/eller nedfald af dronen kan volde betydelig skade på både personer og/eller ting uden for fartøjet. I lighed med skader, der forvoldes af 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 dronfører i form af uopmærksom adfærd under flyvningen (uagtsomhed), jf. luftfartslovens § 130.

Transport- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt at bibeholde et krav om, at ejeren af dronen tegner en ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130, for på den måde at sikre, at hvis der sker eventuel skade på personer eller ting i forbindelse med flyvning med dronen, vil dette være dækket af en ansvarsforsikring.

Som følge af at der i de foreslåede ændringer af luftfartsloven ikke længere vil skulle sondres mellem i og uden for bymæssigt område med flyvning af drone, kan kravet om forsikring ikke længere relatere sig til henholdsvis droneflyvning inden for eller uden for bymæssigt område.

Bestemmelsen om ansvarsforsikring bør derfor nyaffattes, således at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om forsikringspligten, herunder regler om undtagelse fra forsikringskravet.

Der skal i den forbindelse være mulighed for at undtage visse droner fra forsikringspligten – for eksempel legetøjsdroner med en vægt på under 250 g.

Bestemmelserne om forsikring i nugældende bydronebekendtgørelse og landdronebekendtgørelse forventes, at blive videreført i deres nuværende form i en fremtidig samlet dronebekendtgørelse.

#### *2.4.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at § 126 d, nyaffattes og gøres til en selvstændig bestemmelse om forsikringspligten, hvoraf det følger, at ejeren af en drone skal have tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130. Endvidere foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om forsikringspligten, herunder regler om undtagelser fra forsikringskravet.

### *2.5. Bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler til gennemførelse af EU-regler på droneområdet*

#### *2.5.1. Gældende ret*

Der er tale om en nyskabelse inden for droneområdet, hvorfor der på nuværende tidspunkt ikke er nogen national regulering, der svarer til EU-reguleringen.

#### *2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Droneteknologien udvikler sig med høj hastighed, hvilket giver et stort vækstopotiale og mange erhvervs- og anvendelsesmuligheder. 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. Anvendelsespotentialet for droner er derfor mangeartet.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at udviklingshastigheden på droneområdet med stor sandsynlighed vil medføre adskillige fremtidige revideringer og tilpasninger af droneområdet på EU-Kommissionens initiativ. Det er tillige Transport- og Boligministeriets vurdering, at droneområdet er meget teknisk, og at det ikke er hensigtsmæssigt at lade Folketinget behandle nye tekniske regler. For at imødekomme disse forventelige revideringer og/eller tilpasninger, foreslås det, at transportministerens bemyndiges til at fastsætte regler for droner i det omfang, som EU-reguleringen på droneområdet tillader det, hvilket påtænkes udmøntet ved bekendtgørelser. Herved vil senere lovændringer ikke være nødvendige, såfremt en fremtidig ændring af det EU-regulerede droneområde medfører nye muligheder for medlemsstaterne. I det omfang ny regulering er af væsentlig eller principiel karakter, påtænkes lovforslag fremsat for Folketinget.

Bestemmelsen tiltænkes anvendt til fastsættelse af regler for droneområder, hvor hjemlen til den foranstaltning, som der skal fastsættes regler om, ikke fremgår direkte af EU-regulering, hvorved bestemmelserne skal supplere EU-reguleringen. Hjemlen tiltænkes tillige anvendt til at fastsætte bestemmelser til gennemførelse af EU-regulering på droneområdet, eksempelvis fremtidige direktiver m.v.

Bestemmelsen tiltænkes ikke anvendt, såfremt at bemyndigelsen følger af andre bemyndigelsesbestemmelser i loven, herunder eksempelvis den foreslået § 126 j, stk. 2, hvor transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om gennemførelsesforanstaltninger til anvendelsen af EU-regler om produkttilsyn med produktkrav på droneområdet. Dette skyldes, at det er Transport- og Boligministeriet vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt at have specifikke bemyndigelsesbestemmelser på disse områder.

Den foreslåede bestemmelse tiltænkes anvendt på både den nugældende EU-regulering og fremtidig EU-regulering. Det er en forudsætning for at anvende den foreslåede bemyndigelse, at hensynene og kravene til de foranstaltninger i EU-reguleringen, som gennemføres, følges ved fastsættelse af regler på området.

På nuværende tidspunkt forventes bemyndigelsen at finde anvendelse ved oprettelsen af de geografiske zoner, som fremgår af artikel 15 i procedureforordningen. Det følger heraf, at ministeren vil kunne fastsætte regler, som forbyder visse eller alle droneoperationer i de geografiske zoner, eller stille særlige betingelser for flyvning i de geografiske zoner, herunder bl.a. bestemte miljøstandarder, krav om tekniske egenskaber særligt fjernidentifikationssystemer eller geo-awareness-systemer. Hvilket vil være en ændring af, hvad der hidtidigt gjaldt i forhold til dronflyvning i og uden for bymæssigt område.

Procedureforordningen fastsætter et alderskrav på 16 år for, at en person må flyve med droner i den åbne og specifikke kategori. Medlemsstaterne får mulighed for at sænke dette alderskrav med op til fire år i den åbne kategori og to år i den specifikke kategori. Bemyndigelsen tiltænkes endvidere anvendt til, at kunne fastsætte et andet nationalt alderskrav end hovedreglen i procedureforordningen. Transportministeren skal endvidere kunne fastsætte de regler, som er nødvendig for gennemførsel og udstedelse af procedureforordningens krav om dronførerkompetencer. Herunder regler om indholdet af de i bilaget til procedureforordningen nævnte onlinekursus og onlineteoriprøver, udstedelse af bevis for gennemførsel af førnævnte onlineteoriprøve og onlinekursus samt udstedelse, ændring, suspension, begrænsning eller tilbagekaldelse af kompetencecertifikater. Endvidere skal bestemmelsen også omfatte regler om konvertering af nuværende national dokumentation for dronførerkompetencer til et format, som er i overensstemmelse med forordningens krav. Det foreslås endvidere, at bemyndigelsen kan anvendes til at delegere varetagelsen af de førnævnte opgaver til private aktører.

Det følger af den foreslået § 3, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for henholdsvis Færøerne og Grønland.

På nuværende tidspunkt regulerer BL 9-4 Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg, udgave 3, 9. januar 2004 dronflyvning på Færøerne og i Grønland. Dette regelsæt vurderes at være utilstrækkeligt i forhold til den nuværende brug af droner - for ikke at tale om den fremtidige anvendelse af droner. Det

vurderes, at det vil være mest hensigtsmæssigt for droneområdets fremtidige udvikling og anvendelse, at dronereguleringen ensrettes mellem Danmark, Færøerne og Grønland.

Bestemmelserne vil tillige gælde for Færøerne og Grønland, såfremt det vælges at sætte loven i kraft for henholdsvis Færøerne og Grønland via kongelig anordning.

Bemyndigelsen tiltænkes, at give transportministeren mulighed for i bekendtgørelser, at fastsætte regler for anvendelsen af droner på Færøerne og i Grønland, som er identiske med EU-reguleringen på droneområdet - dog tilpasset de særlige grønlandske og færøske forhold. Forudsætningen for at anvende bemyndigelse til dette vil følgelig være, at nærværende lovforslag sættes i kraft ved kongelig anordning på Grønland og Færøerne efter de almindelige procedurer herfor.

### *2.5.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at § 126 e, nyaffattes og gøres til en bestemmelse om bemyndigelse til transportministeren om at fastsætte regler for droner, som er gennemførsel eller supplerende af de foranstaltninger, der fremgår af EU-reguleringen på droneområdet samt fastsættelse af regler for droner på Færøerne og i Grønland.

## *2.6. Ophævelse af bestemmelser om flyvning med mindre droner, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko*

### *2.6.1. Gældende ret*

Det følger af luftfartslovens § 126 f, stk. 1, at flyvning med mindre droner, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, herunder bl.a. droneflyvning over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, kræver tilladelse fra transport-, bygnings- og boligministeren.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i henhold til § 126 f, stk. 2, fastsætte nærmere bestemmelser om tilladelse og om flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko.

Bemyndigelsen i § 126 f, stk. 2, er udmøntet i § 9, i landdronebekendtgørelsen og § 10, i bydronebekendtgørelsen. Flyvning, som indebærer en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, kræver tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Flyvninger med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko anses bl.a. som flyvning uden for droneførerens synsvidde, flyvning over mennesker, som ikke er en del af operationen, flyvning ved åbne eller offentligt annoncerede arrangementer, flyvning i højder over det tilladte, autonom flyvning samt flyvning, hvor nedkastning eller udspreddning fra dronen finder sted.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan give tilladelse til droneflyvninger med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, når det skønnes foreneligt med de forhold, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, og ansøger har udarbejdet en risikovurdering for den specifikke droneoperation.

### *2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

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, eller hvor dronen flyver uden for førerens synsvidde, indebære en forhøjet risiko.



Transport- og Boligministeriet vurderer, at denne type operationer er omfattet af den »Specifikke kategori« i procedureforordningen, da denne kategori indeholder dronflyvning, der udgør en forhøjet risiko for skade på tredjemand.

I procedureforordningen stilles der krav om håndtering af disse risici baseret på en risikovurdering for denne type af dronflyvning. Procedureforordningen fastsætter i artikel 11 krav til indholdet af en risikovurdering, herunder krav til en beskrivelse af droneoperationens karakter, sandsynligheden for kollision med andre luftfartøjer, afbødende foranstaltninger m.v.

Transport- og Boligministeriet vurderer dermed, at bestemmelserne om dronflyvning i § 126 f, og i underliggende bekendtgørelser er omfattet af procedureforordningens anvendelsesområde og bør således ophæves.

Bestemmelserne i landdronebekendtgørelsen og bydronebekendtgørelsen vedrørende flyvninger med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, skal på baggrund heraf ikke videreføres i en fremtidig revideret dronebekendtgørelse.

### *2.6.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at luftfartslovens § 126 f, om dronflyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko ophæves.

Dronflyvninger med forhøjet risiko vil således fremadrettet blive reguleret af den »Specifikke kategori« i procedureforordningen.

## *2.7. Konsekvensændring af bestemmelser om flyvning med droner under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer og sygdom*

### *2.7.1. Gældende ret*

Den gældende luftfartslovs § 126 g, indeholder regler for flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, under påvirkning af spiritus og bevidsthedspåvirkende stoffer, samt hvor dronføreren 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. I bestemmelsen findes regler om alkoholkoncentrationens størrelse, ligesom bestemmelsen giver politiet hjemmel til at kræve afgivelse af udåndings-, sput- eller svedprøve eller lade en dronførers øjne besigtige samt hjemmel til at fremstille en dronfører til udtagelse af blod- og urinprøve, ved opfyldelse af betingelserne herfor.

Den gældende luftfartslovs § 126 d, fastsætter reglerne for flyvning med droner uden for bymæssigt område. Det følger af bestemmelsens stk. 4 og 5, at transport-, bygning- og boligministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1-3, herunder nærmere bestemmelser om erhvervelse og registrering af dronetegn, samt at transport-, bygnings- og boligministeren 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. Disse bemyndigelser er udmøntet i landdronebekendtgørelsen, hvor det følger af bekendtgørelsens § 3, stk. 1 og 2, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe, ligesom der skal tages særligt hensyn til dyreliv og dyrehold, jf. lov om luftfart § 126 c, stk. 1, samt at flyvningen i øvrigt skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i landdronebekendtgørelsen og lov om luftfart kapitel 9 a om regulering af mindre droner. Det følger af stk. 3, at det er dronførerens ansvar at sikre, at kravene i stk. 1 og 2 er opfyldt. Dermed

gælder der på nuværende tidspunkt ikke en fast grænse for flyvning med droner uden for bymæssigt område under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer og sygdom m.v. En flyvning under en sådan påvirkning vil efter gældende ret skulle konkret vurderes ud fra om flyvningen udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe, ligesom der skal tages særligt hensyn til dyreliv og dyrehold.

#### *2.7.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Det følger af ændringerne af den nuværende dronedefinition og ophævelsen af de nuværende regler vedr. droneoperationer i og uden for bymæssigt områder og operationer med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, at der ligeledes er behov for at tilpasse reglerne om flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.

Ud fra en risikobaseret tilgang sammenholdt med den stigning, som der har været i anvendelsen af droner koblet med den forventede anvendelse af droner, vurderes det at være proportionalt, at anvendelsesområdet for § 126 g, udvides til at gælde alle former for droneflyvning, hvorved at der sikres en gennemsigtig og retssikkerhedsmæssig regulering.

Det er ligeledes Transport- og Boligministeriets vurdering, at det med den forventede udvikling af anvendelsen af droner må anses for at være mest sikkert for tredjemand, hvis alle droneførere er underlagt kravene i § 126 g. Der vil således ikke fremadrettet være geografiske afgrænsninger som i og uden for bymæssigt område for hvor reglerne i § 126 i gælder.

#### *2.7.3. Lovforslagets indhold*

Den foreslåede ændring af § 126 g, er en konsekvensændring af den ændrede dronedefinition og de foreslåede ophævelser af § 126 d, § 126 e og § 126 f. Den nuværende retstilstand opretholdes i forhold til § 126 g, i relation til flyvning med droner i bymæssigt område eller områder der var omfattet af § 126 f. De nuværende retstilstand for, hvad der gælder for droneflyvning uden for bymæssige områder ændres, da bestemmelse affattes til at omfatte alle former for droneflyvning.

### *2.8. Ophævelse af bestemmelser om trafikinformation, konstruktion, udstyr og vedligehold*

#### *2.8.1. Gældende ret*

Det følger af luftfartslovens § 126 h, at transport-, bygnings- og boligministeren, ud over de forhold, der er nævnt i §§ 126 b-126 g, kan fastsætte bestemmelser om særlige tekniske forhold for mindre droner, herunder om trafikinformation i forbindelse med flyvning med mindre droner og konstruktion, udstyr og vedligeholdelse.

Bemyndigelsen er endnu ikke udmøntet.

#### *2.8.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Vedtagelsen af markedsovervågningsforordningen har medført, at der fremadrettet på EU-niveau bliver fastsat tekniske standarder og krav til droner. Disse tekniske standarder og krav vil udgøre det fuldstændige tekniske referencegrundlag for regulering af produkternes sikkerhed eller anvendelse. Det indbefatter bl.a. en klasseopdelingen af droner som benævnes C0, C1, C2, C3 samt C4. Hver klasse er underlagt en række forskellige tekniske krav til dronerne, herunder krav til luftdygtighed, vægt, hastighed, manøvreduktighed m.v.

Tekniske krav til droner vil således ikke længere skulle reguleres nationalt. Det vil på den baggrund være nødvendigt at ophæve reglerne om national fastlæggelse af tekniske krav til dronerne.

I procedureforordningen er der en forpligtelse til medlemsstaterne om, at offentliggøre information om restriktive områder – det som med procedureforordningens terminologi kaldes geografiske zoner – således, at droneførerne kan gøres bekendte med, hvor disse områder er og hvad de indebærer. Trafikinformation til droner bliver derfor en forpligtelse for medlemsstaterne ifølge procedureforordningen.

Dette tåntænkes reguleret ved bekendtgørelse med hjemmel i den foreslået nyaffattelse af § 126 e.

### *2.8.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås at ophæve luftfartslovens § 126 h, hvoraf følger, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om særlige tekniske forhold for mindre droner, herunder om trafikinformation i forbindelse med flyvning med mindre droner og konstruktion, udstyr og vedligeholdelse.

Tekniske krav til og standarder for droner vil fremadrettet blive reguleret på EU-niveau.

## *2.9. Politiets og beredskabets brug af droner*

### *2.9.1. Gældende ret*

Det følger af luftfartsloven § 126 i, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med forsvarsministeren kan fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet. I dette ligger, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med forsvarsministeren kan udarbejde særlige regler for specifikke kategorier af droneoperationer, der tjener almennyttige formål, hvor myndighederne accepterer en højere risiko for udførelsen af disse droneoperationer, jf. de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.6.2. og de specielle bemærkninger til § 1, nr. 13, jf. Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132, som fremsat, side 12 og 25. Denne bemyndigelse er anvendt i landdronebekendtgørelsens § 14, og bydronebekendtgørelsens § 21.

Endvidere kan justitsministeren efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner. Denne bemyndigelse er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1113 af 12. september 2018 om politiets anvendelse af mindre droner.

### *2.9.2. Transport-, og Boligministeriets overvejelser*

Det følger af artikel 2, stk. 3, litra a, i grundforordningen inden for luftfartsområdet, at forordningen ikke finder anvendelse på luftfartøjer og tilhørende motorer, propeller, dele, ikkefastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af luftfartøjer, mens der udføres militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings-, grænsekontrol- og kystvagtsaktiviteter eller lignende aktiviteter eller tjenester under en medlemsstats kontrol og ansvar, som udøves eller ydes i offentlighedens interesse af eller på vegne af et organ, der har en offentlig myndigheds beføjelser, og det personale og de organisationer, der er involveret i de aktiviteter og tjenester, som udøves eller leveres af disse luftfartøjer.

Den EU-retlige droneregulering finder således ikke anvendelse på statens brug af luftfartøjer, og området skal derfor reguleres nationalt.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at der i luftfartsloven forsat bør være hjemmel til, at der kan udstedes regler for redningsberedskabets og politiets brug af droner.

Af de eksisterende hjemler til at fastsætte bestemmelser om politiets og redningsberedskabets brug af droner fremgår det, at der kan fastsættes bestemmelser om *særlige* forhold for politiets og redningsberedskabets brug af droner. I dette ligger, at der i dag er fastsat operative regler i luftfartsloven, og at politiet og redningsberedskabet skal følge disse operative regler, medmindre der er fastsat særlige bestemmelser for politiet og redningsberedskabet, der afviger herfra. Disse operative regler foreslås med dette lovforslag ophævet som følge af, at de operative regler for flyvning med droner fremadrettet vil være reguleret i forordninger.

Som følge af den foreslåede ophævelse af de operative regler i luftfartslovens § 126 d og § 126 e, bør luftfartslovens bemyndigelsesbestemmelser om regler for politiets og redningsberedskabets brug af droner affattes således, at der ikke kun er hjemmel til at fastsættes regler om særlige forhold, men at der kan fastsættes regler om alle forhold for politiets og redningsberedskabets brug af droner.

Der vil dermed kunne fastsættes nationale operative regler for politiets og redningsberedskabets brug af droner. Det vil i den forbindelse være muligt at vælge at henvise til en eller flere af de generelle regler for droneflyvning i procedureforordningen, hvis disse af henholdsvis transportministeren og forsvarsministeren eller af justitsministeren og transportministeren vurderes at være hensigtsmæssige for også det danske politis og redningsberedskabs brug af droner.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at de nuværende bemyndigelsesbestemmelser vil kunne rumme det udvidede behov for at kunne regulere også operative regler for politiets og redningsberedskabets brug af droner, såfremt ordet ”særlige” fjernes i henholdsvis luftfartslovens § 126 i, stk. 1 og 2.

Herudover bør bemyndigelsesbestemmelserne også konsekvensrettes som følge af den foreslåede ændring af definitionen af droner.

### *2.9.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at ordet ”særlige” skal udgå af luftfartslovens § 126 i, stk. 1 og 2, med henblik på at gøre bemyndigeshjemlen bredere for så vidt angår fastsættelse af bestemmelser om politiets og redningsberedskabets anvendelse af droner. Herudover konsekvensrettes bestemmelsen som følge af den foreslåede ændring af § 126 b, således at ordet ”mindre” ligeledes udgår. Dermed vil bestemmelsen finde anvendelse for alle typer droner.

## *2.10. Markedsovervågning*

### *2.10.1. Gældende ret*

På droneområdet er der på nuværende tidspunkt ikke vedtaget specifik lovgivning om markedskontrol, produktkrav og lignende.

### *2.10.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Formålet med markedsovervågningen er at sikre et højt beskyttelsesniveau for sundhed, sikkerhed, forbrugerbeskyttelse og miljø. Uanset om der er tale om regler, der tager afsæt i EU-retten, eller om der er tale om nationale regler, bør markedsovervågningen medvirke til at identificere både de enkeltstående produkter eller produktserier, der anses som potentielt farlige.

Det foreslås derfor, at der i luftfartsloven indsættes specifikke hjemler til brug for udførelsen af markedsovervågning. Forslaget indeholder en bred bemyndigelse til transportministeren om, at udstede regler til brug for markedsovervågningen af droneområdet.

Med regeringens beslutning om at gennemføre anden runde af Bedre Balance, blev der i 2018 etableret et fællesstatsligt Center for Markedsovervågning i Sikkerhedsstyrelsen, der varetager det statslige tilsyn med produktsikkerhed.

Begrundelsen for etableringen af centret, er bl.a. at samlingen af opgaven kan forbedre opgavevaretagelsen i form af en mere effektiv kontroludvælgelse og en højere grad af koordination på tværs af produkttyper. Dette forventes at lempe byrden for de virksomheder, der føres tilsyn med. På den baggrund findes det mest hensigtsmæssig, at der indsættes særskilte eksplicitte hjemler til brug for markedsovervågningen i loven, hvorved der gives mulighed for at opgaven kan placeres i den fællesstatslige enhed for markedsovervågning.

### *2.10.3. Lovforslagets indhold*

Forslaget indeholder en bred bemyndigelse til ministeren om, at udstede regler til brug for markedsovervågningen af droneområdet samt en række eksplicitte beføjelser til brug for markedsovervågning af overholdelsen af produktkrav. Beføjelserne har deres afsæt i kapitel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2019/1020 af 20. juni 2019 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011 (forordning (EU) nr. 2019/1020) (markedsovervågningsforordningen). Denne forordning oplister en række beføjelser, som medlemsstaterne bør tildele deres respektive markedsovervågningsmyndighed.

Det foreslås, at der indsættes en række eksplicitte beføjelser til ministeren for at kunne udføre en effektiv markedsovervågning med produktkrav, herunder muligheden for at føre tilsyn og få adgang til alle de lokaliteter, hvor opbevaring, markedsføring og salg af droneprodukter finder sted. De eksplicitte beføjelser kan suppleres med regler udstedt i medfør af den brede bemyndigelsesbeføjelse til at fastsætte regler til brug for markedsovervågningen af droneområdet.

Det foreslås, at der indsættes bemyndigelse til brug for gennemførelsen af kapitel II, afdeling 4 i markedsovervågningsforordningen, som omhandler udpegelsen af en bemyndigende myndighed og overensstemmelsesvurderingsorgan. Til gennemførelse af forordning (EU) nr. 2019/945 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (markedsovervågningsforordningen), er det nødvendigt, at der udpeges overensstemmelsesvurderingsorganer, som kan udarbejde overensstemmelseserklæringer på droneområdet. Bemyndigelsen kan endvidere anvendes til, at udpege en bemyndigende myndighed, som kan være det nationale akkrediteringsorgan.

## *2.11. Konsekvensændring af straffebestemmelser*

### *2.11.1. Gældende ret*

Det følger af luftfartslovens § 149, stk. 16, at overtrædelse af § 126 c, stk. 1 og 2, § 126 d, stk. 1-3, § 126 e, stk. 1 og 2, og § 126 f, stk. 1, straffes med bøde. Yderligere følger det af luftfartslovens § 150, stk. 10-22, hvorledes en fører af en mindre drone skal have betinget eller ubetinget frakendt 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, herunder hvilken type overtrædelse, hvor væsentlig denne overtrædelse er, og hvorledes overtrædelsen skal vurderes og afgøres.

### *2.11.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Det følger af ændringerne af den nuværende dronedefinition og ophævelsen af de nuværende regler vedr. droneoperationer i by- og landområder og operationer med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, at der ligeledes er behov for at tilpasse straffebestemmelserne. Dette gælder tillige på baggrund af ophævelse af de operative regler vedr. droneflyvning, der fremadrettet vil blive reguleret på EU-niveau ved procedureforordningen.

Ud fra en risikobaseret tilgang sammenholdt med den stigning, som der har været i anvendelsen af droner koblet med den forventede anvendelse af droner, vurderes det at være proportionalt, at anvendelsesområdet for §149, stk. 16, og § 150, stk. 10-22, udvides til at gælde alle former for droneflyvning.

Det er ligeledes Transport- og Boligministeriets vurdering, at det med den forventede udvikling af anvendelsen af droner må anses for at være mest sikkert for den effektive retshåndhævelse, at straffebestemmelserne i §149, stk. 16, og § 150, stk. 10-22, omfatter alle droner og ikke længere er geografisk afgrænset i overensstemmelse med vedtagelsen af procedureforordningen.

### *2.11.3. Lovforslagets indhold*

Den foreslåede ændring af § 149, stk. 16, og § 150, stk. 10-22, er en konsekvensændring af den ændrede dronedefinition og de foreslåede ophævelser af § 126 d, § 126 e og § 126 f.

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

Lovforslaget har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige. Lovforslaget vil tillige ikke forventes at have økonomiske og administrative konsekvenser ved udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelserne. Da udmøntningen i høj grad forventes at være i lighed med den eksisterende lovgivning.

## *4. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. [På baggrund af vurderingen af agil erhvervsrettet regulering, er det vurderingen, at lovforslaget lever op til kravet om agil erhvervsrettet regulering.]

## *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

## *6. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

## 7. Forholdet til EU-retten

Ændringsforslaget er en konsekvens af den vedtagne EU-regulering på droneområdet - (Kommissionens gennemførselsforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (procedureforordningen) og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (markedsovervågningsforordningen), der trådte i kraft den 1. juli 2019 og finder anvendelse den 1. juli 2020. Den nationale lovgivning skal harmoniseres med EU-reguleringen, hvilket medfører, at en række bestemmelser vedrørende droner i luftfartsloven skal ophæves, eftersom bestemmelsernes anvendelsesområde fremadrettet bliver reguleret af EU-forordninger.

Endvidere er hensigten med ændringsforslaget, at Danmark kan udnytte sin selvbestemmelsesret på området til fulde, hvor det ikke er reguleret af den førnævnte EU-regulering. Regler vedrørende beskyttelse af privatlivets fred, offentlig sikkerhed, databeskyttelse i relation til dronflyvning falder ikke under EU-forordningernes anvendelsesområde. Det er derfor nødvendigt, at bestemmelserne i luftfartsloven, som vedrører disse emner i forhold til droner, tilpasses, så Danmark har mulighed for at anvende disse bestemmelser til fulde på alle relevante forhold i EU-reguleringen.

## 8. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den [dd-mm-åå] til den [dd-mm-åå].

[Alfabetisk opstilling af de organisationer og myndigheder, der høres over lovforslaget.]

## 9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

Forholdet til EU-retten	Konsekvensændring af national ret på baggrund af vedtagelse af ny EU-regulering.
[Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering]/[Går videre end minimumskrav i EU-regulering] (sæt X)	JA NEJ x

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser [særlige bemærkninger]*

*Til § 1*

Til nr. 1

Det følger af overskriften til luftfartslovens kapitel 9 a, ”Regulering af mindre droner”.

Det foreslås, at ordet ”mindre” udgår af overskriften. *Overskriften* vil herefter være ”Regulering af droner”.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af ændringen i § 1 nr. 2, hvor definitionen af en drone nyaffattes i overensstemmelse med EU-rettens definition af en drone.

Dette betyder i praksis, at alle droner vil være underlagt reglerne i luftfartslovens kapitel 9 a, uanset størrelse. Dermed ophæves den lovgivningsmæssige sondring mellem mindre droner og andre droner.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 2, og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 2

Det følger af luftfartslovens § 126 b, stk. 1, at en drone forstås som et ubemandet luftfartøj, og ved en mindre drone forstås et ubemandet luftfartøj, som ligger inden for den øvre vægtgrænse, som er fastsat i medfør af § 126 b, stk. 3, jf. § 126 b, stk. 2.

Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter med hjemmel i § 126 b, stk. 3, nærmere bestemmelser om en øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone.

Den øvre vægtgrænse for mindre droner er fastsat i bekendtgørelse nr. 1256 af 24. november 2017 om flyvning med droner i bymæssigt område (bydronebekendtgørelsen) og bekendtgørelse 1257 af 24. november 2017 om flyvning med droner uden for bymæssigt område (landdronebekendtgørelsen) med hjemmel i luftfartslovens § 126 b, stk. 3. Den øvre vægtgrænse for mindre droner er i henholdsvis bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsen fastsat til 25 kg, jf. begge bekendtgørelsers § 2, nr. 12.

Det følger af luftfartslovens § 151, stk. 1, at under behørig hensyntagen til luftfartens sikkerhed eller almene interesse i øvrigt kan transport-, bygnings- og boligministeren for så vidt angår luftfartøjer, som ikke har en fører ombord, eller



som fremdrives ved andet end motor, eller som ellers er af særlig beskaffenhed, gøre undtagelse fra lovens regler og give særlige forskrifter, dog ikke for så vidt angår bestemmelser af privatretligt eller strafferetligt indhold. Da der ikke er udstedt bekendtgørelser for så vidt angår flyvning med droner over 25 kg, følger det af luftfartslovens § 151, stk. 1, modsætningsvis, 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 skal opfylde luftfartslovgivningens almindelige bestemmelser om luftfartøjers luftdygtighed, lufttrafikregler, bemanning, forsikring m.v., medmindre der konkret er givet en dispensation efter luftfartslovens bestemmelser herom.

Det foreslås med ændringen af § 126 b, at definitionen af en drone ændres til at være et ubemandet luftfartøj, dvs. ethvert luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord. Dermed omfatter definitionen af droner ved ændringen alle typer af droner uanset vægt.

Med vedtagelsen af Kommissionens gennemførselsforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer vedrører kravene til flyvning med droner (procedureforordningen), som fastsætter regler på det operationelle område for flyvning med droner, overgår størstedelen af droneområdet til at blive reguleret på EU-niveau.

Den foreslåede lovændring ophæver nuværende § 126 b, stk. 2-4, og affatter stk. 1, således at definition af en drone får samme ordlyd, som den der anvendes i Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 211/2005, (EF) 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (grundforordningen).

Ændringen har den konsekvens, at det sikres, at de nationale regler får samme anvendelsesområde som EU-reguleringen, da den EU-retlige definition af en drone anvendes.

At dronen er et ubemandet luftfartøj, betyder at der ikke er en pilot ombord, som styrer luftfartøjet (dronen) inde fra luftfartøjet, men derimod at luftfartøjet bliver styret udefra via fjernkontrol. Konsekvensen af dette er endvidere, at luftfartøjet kan have passagerer ombord, og stadig være et ubemandet luftfartøj og dermed være omfattet af dronedefinitionen.

At en drone kan flyve autonomt betyder, at føreren, som fjernstyrer dronen, ikke kan gribe ind i den operation som dronen er i færd med at udføre.

Alle typer af maskiner, som opfylder definitionens betingelser, anses for at være droner. Herunder maskiner som i almindelig forstand anses for at være legetøj. Droner, som vejer under 250 g (mikrodroner), anses normalt for at være legetøj. Disse vil også være omfattet af definitionen.

Privatbyggede maskiner eller apparater, som kan flyve enten autonomt eller fjernstyret uden en pilot ombord, vil endvidere være omfattet af definitionen. At en drone er privatbygget betyder, at dronen er samlet eller fremstillet til byggerens eget brug, og ikke en drone, der er samlet ved brug af en række dele, som er bragt i omsætning som et samlesæt.

Ved at anvende den foreslåede definition, sikres det at alle former for droneoperationer omfattes af luftfartslovens droneregler. På nuværende tidspunkt sonderer man i national ret mellem droner, mindre droner og mikrodroner, hvilket ikke længere vil være hensigtsmæssigt. Ved anvendelse af den foreslåede definition harmoniseres national ret med EU-retten, men den nationale ret bliver også selv harmoniseret eftersom, der kommer til at gælde et regelsæt for alle droner. Dette skaber en mere gennemsigtig og retssikkerhedsmæssig regulering.

For så vidt angår reglernes anvendelse i forhold til modelfly vil teknologien i droner og modelfly gradvist flyde mere sammen, hvilket umuliggør en meningsfuld sondring mellem de to kategorier. Derfor foreslås nuværende retstilstand opretholdt, hvor traditionelle modelfly omfattes af dronebegrebet.

Til nr. 3

Det fremgår af overskriften til luftfartslovens § 126 c, at § 126 c, vedrører operative flyveregler.

Med den foreslåede ændring nyaffattes *overskriften* til § 126 c, til ”Geografisk afgrænsning af brugen af droner”.

Dette er en konsekvens af ændringen af § 1 nr. 4, hvor der fastsættes regler for hvor det er tilladt at flyve med droner.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 4, og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 4

Det følger af luftfartslovens § 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.

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., jf. § 126 c, stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren har i § 126 c, stk. 3, bemyndigelse til at fastsætte nærmere bestemmelser om operative regler for flyvning med droner, og i stk. 4 for flyvning med droner over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og følsomme naturområder, jf. stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder med mindre droner, herunder droner under en nærmere fastsat minimumsvægtgrænse, samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred, jf. stk. 5.

I forordning (EU) nr. 2019/947 (procedureforordningen) åbnes der op for, at medlemsstaterne kan fastsætte afgrænsede geografiske zoner, hvori der kan fastsættes vilkår for flyvning med droner. Disse geografiske zoner er tiltænkt som den primære måde, at regulere hvor medlemsstaterne ønsker, at der skal forekomme droneflyvning på deres territorium.

Visse forhold falder uden for droneforordningernes anvendelsesområde, hvorfor det er op til medlemsstaterne selv at regulere disse områder, herunder offentlig sikkerhed, privatlivets fred og persondata.

Det foreslås, at § 126 c, nyaffattes således, at »Flyvning med droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. dog stk. 2 og 3 og 126 i.

Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder. Transportministeren kan endvidere efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere og bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder.«

I den foreslåede nyaffattelse af 126 c, udgår den nuværende stk. 1. Det vurderes at princippet, som fremgår af den nuværende stk. 1, er af operationel karakter, hvorfor dette område anses for at falde ind under procedureforordningens anvendelsesområde og dermed ikke kan reguleres nationalt.

Eftersom at procedureforordningen regulerer de operative regler for droneflyvning, findes det mest hensigtsmæssigt, at ministerens bemyndigelse, efter den nugældende § 126 c, stk. 3, til at fastsætte operative regler, ophæves.

Det følger af den foreslåede nyaffattelse af § 126 c, at flyvning med droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder medmindre andet følger af stk. 2, 3 eller § 126 i.

Med forholdet til § 126 i, henvises der i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 14, og de specielle bemærkninger hertil.

Det foreslås endvidere i *stk. 2*, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder samt fastsætte nærmere bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred. Endelig gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. det foreslået *stk. 3*.

Den foreslåede ændring i § 126 c, *stk. 2 og 3*, medfører at transportministerens bemyndiges til, at fastsætte regler for droneflyvning over sikringsmæssigt kritiske områder, flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred. Denne bemyndigelse tiltænkes anvendt til at fastsætte regler for droneflyvning, som falder uden for procedureforordningens anvendelsesområde. Hensyn til offentlig sikkerhed, miljøbeskyttelse samt beskyttelse af privatlivets fred er forhold som ikke er omfattet af procedureforordningens anvendelsesområde, jf. punkt 18 og 21 i præamblen til procedureforordningen.

Den foreslåede bemyndigelse skal anvendes til at fastsætte en række generelle afstandskrav i forhold til droneflyvning i nærheden af en række områder. Eksempelvis kan der fastsættes krav til, hvor tæt droneflyvning må finde sted nær lufthavne. Et andet eksempel kunne være forbud mod, at overflyve kongehusets residenser eller særlige naturområder.

Bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsens bestemmelser om forbud og afstandskrav til droneflyvning, forventes at blive videreført i en fremtidig dronebekendtgørelse.

I den foreslåede § 126 c, *stk. 1*, skal flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder forstås som områder, hvor der er særligt stor risiko for sammenstød med andre luftfartøjer, som vil kunne resultere i et havari eller områder med lavt hængende genstande, eksempelvis strømførende kabler og lignende, som kan medføre dronehavari. Endvidere tiltænkes bemyndigelsen anvendt til, at fastsætte regler for områder, hvor nedstyrtning med droner kan medføre større ulykker, herunder flyvning over jernbaner, større offentlig vej og lignende. Det vurderes, at hensynene til flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder falder ind under hensynet til ”den offentlige sikkerhed”, hvorfor der i medfør af den foreslåede § 126 c, *stk. 3*, kan fastsættes nationale regler for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder. Eksempelvis ved at fastsætte afstandskrav til hvor tæt droner må flyve på lufthavne, civile flyvepladser, militære flyvepladser, helikopterflyvepladser, jernbaner, landeveje, motorveje og lignende. Bestemmelser om flyvning over eller nær flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder fastsættes af transportministeren, jf. det foreslået *stk. 3*.

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 transportministeren efter forhandling med justitsministeren, jf. det foreslået *stk. 2*.

Ved særligt følsomme naturområder forstås de 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. Eksempler herpå kunne være områder som fremgår af bekendtgørelsen »BL 7-16, Bilag 1 til BL 7-serien, Særligt følsomme naturområder«. Dette forhindrer dog ikke, at de følsomme naturområder også kan fastsættes ud fra andre kriterier efter forhandling med rette miljømyndigheder. Det

vurderes, at begrebet følsomme naturområder dækker det råderum, som medlemsstaterne har til at regulere miljøbeskyttelsesområdet i forhold til dronflyvning. Bestemmelser om flyvning over eller nær følsomme naturområder fastsættes af transportministeren, jf. det foreslået *stk. 3*.

Sikring af privatlivets fred, vil alene omfatte at sikre privatlivets fred mod dronflyvning. Sikring af privatlivets fred, som fremgår af anden lovgivning, herunder tv-overvågningsloven, persondataloven og straffeloven vil ikke blive berørt. Bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred, fastsættes af transportministeren efter forhandling med justitsministeren, jf. det foreslået *stk. 2*.

Med den foreslåede hjemmel i *stk. 3*, er transportministeren bemyndiget til, at tillade dronflyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, der tjener et særligt almennyttigt formål. Hjemmelen påtænkes eksempelvis anvendt til at tillade operationer, der er nødvendige af hensyn til naturbeskyttelse, naturovervågning, naturoptagelser, indsamling af geodata til brug for opmålinger, kortlægning af eksempelvis naturområder, bygningsinspektion m.v. og andre særlige formål.

Til nr. 5

Det følger af overskriften til luftfartslovens § 126 d, at § 126 d, vedrører flyvning uden for bymæssigt område.

Med den foreslåede ændring nyaffattes *overskriften* til § 126 d, til ”Ansvarsforsikring”.

Dette er en konsekvens af ændringen af § 1 nr. 6, hvorefter reglerne om flyvning uden for bymæssigt område ophæves ved affattelsen af § 126 d, og der i stedet foreslås fastsat regler om lovpligtig ansvarsforsikring for ejere af droner.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 6, og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 6

Dronflyvning uden for bymæssigt område er reguleret af luftfartslovens § 126 d. Det følger af § 126 d, stk. 1, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at føreren af dronen har erhvervet dronetegn udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren eller er medlem af en anerkendt modellflyveorganisation. Endvidere fremgår det af bestemmelsen *stk. 2*, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130, og efter *stk. 3*, at dronen kan identificeres, og at ejeren af dronen er registreret hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, medmindre flyvningen foregår fra en godkendt modellflyveplads og i det dertil knyttede luftrum.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i henhold til luftfartsloven § 126 d, stk. 4, fastsætte nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i *stk. 1-3*, herunder nærmere bestemmelser om erhvervelse og registrering af dronetegn. Endvidere følger det af *stk. 5*, at transport-, bygnings- og boligministeren 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.

Det er overladt til medlemsstaterne selv at fastsætte regler om forsikringsforhold, såfremt der ikke er vedtaget EU-regler på området. Dette fremgår af procedureforordningens punkt 20 i præambelen og artikel 12, at droneoperatører og droneejere bl.a. skal være bekendte med EU-regler og nationale regler på forsikringsområdet. Eftersom, der endnu ikke er EU-regler på droneområdet, tilfalder det medlemsstaterne at regulere dette område.

Transport- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt at bibeholde et krav om, at ejeren af dronen tegner en ansvarsforsikring for på den måde at sikre, at hvis der sker eventuel skade på person eller ting i forbindelse med flyvning med dronen, vil dette være dækket af en ansvarsforsikring. Kravet om ansvarsforsikring i luftfartsloven er

begrundet i ønsket om at sikre, at der er tilstrækkelig forsikring af dronen, da tab af kontrol over og/eller nedfald af dronen kan volde betydelig skade på både andres person og ting. I lighed med skader, der forvoldes af luftfartøjer i øvrigt. Efter dansk rets almindelige regler om erstatning uden for kontrakt, er det en betingelse for at en person kan ifalde erstatningsansvar, at der er indtrådt en skade, som har medført et økonomisk tab. Der skal også være et ansvarsgrundlag i form af forsætlig eller uagtsom adfærd, der afviger fra et på adfærdens tidspunkt anerkendt adfærdsmønster (culpaansvar). Ud over at der skal være et ansvarsgrundlag, forudsætter et erstatningsansvar, at der er årsagsforbindelse (kausalitet) mellem skadevolderens adfærd, og at skaden er en påregnelig (adækvat) følge af skadevolderens adfærd.

Det almindelige culpaansvar er fraveget ved lov på særområder, bl.a. i luftfartslovens §§ 127 og 128 og rumloven, hvor der gælder et objektivt ansvar.<sup>[1]</sup> Det betyder på luftfartsområdet, at luftfartøjsoperatører – hvis de øvrige betingelser for at ifalde erstatningsansvar er til stede – kan blive erstatningsansvarlige for skader på personer og ting uden for luftfartøjet (f.eks. på en raket og på genstande som luftfartøjet eller dele deraf måtte ramme på jorden) og på skade på luftfartøjets passagerer, bagage og gods, selvom luftfartøjsoperatøren ikke har handlet ansvarspådragende.<sup>[2]</sup>

Der vil ligeledes gælde et objektivt ansvar for dronfører, jf. luftfartslovens § 130, jf. §§ 127 og 128.

Det foreslås med nyaffattelsen af § 126 d, at bestemmelserne om operative regler for flyvning med drone uden for bymæssigt område ophæves som konsekvens af vedtagelsen af procedureforordningen. Vedtagelsen af denne forordning har medført, at operative regler for flyvning med droner fremadrettet vil blive reguleret i procedureforordningen.

Med den foreslåede nyaffattelse af § 126 d, stk. 1, vil det blive et generelt krav, at en ejer af en drone skal tegne en ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130. Den foreslåede § 126 d, vil indebære en forsikringspligt for alle typer af droner, hvilket vil sige at alle kategorierne i procedureforordningen omfattes, medmindre følger af andet i medfør af stk. 2.

Det følger af den foreslåede § 126 d, stk. 2, transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring, jf. stk. 1, herunder undtagelser fra kravet om tegning af ansvarsforsikring. Bemyndigelsen skal anvendes til bl.a. at fastsætte størrelsen på ansvarsforsikringens forsikringssum for droner. Hvis det vurderes, at være nødvendigt, kan der fastsættes forskellige krav til størrelsen af forsikringssummen alt afhængig af, hvilken type drone, der er tale om. Eksempelvis kunne der fastsættes regler om, at en drone med en vægt på 25 kg skulle forsikres for en større sum end en drone på 1 kg. Endvidere kan bemyndigelsen anvendes til at undtage visse droner fra forsikringspligten, hvis dette findes hensigtsmæssigt. Et eksempel herpå kunne være, at droner med en vægt på under 250 g undtages fra forsikringspligten. Disse droner betegnes ofte som legetøjsdroner og vil sandsynligvis blive anvendt af børn, som ikke har mulighed for at tegne forsikring.

En konsekvens af nyaffattelsen af § 126 d, og den foreslåede ophævelse af reglerne om dronflyvning uden for bymæssigt område er desuden, at kravet om erhvervelse af dronetegn ophæves, herunder alderskrav for føreren på 16 år. Den foreslåede ophævelse af kravet til droneførerne om, at erhverve dronetegn, medfører ikke, at kompetencekravene til droneførerne forsvinder, men derimod vil kompetencekravene til droneførerne fremadrettet blive reguleret af procedureforordningen. Ophævelsen af alderskravet på 16 år fører ikke til, at der ikke længere gælder et

---

<sup>[1]</sup> Objektivt ansvar indføres ofte på områder, hvor der er risiko for større ulykker, og hvor der er ønske om at sikre skadelidte, uanset om skadevolder har udvist uagtsomhed eller forsæt. I sådanne situationer må den, der påfører andre væsentlig risiko for skader ved sin virksomhed, acceptere at være ansvarlig på baggrund af en strengere ansvarsnorm end culpa. Ofte vil et objektivt ansvar være ledsaget af en obligatorisk ansvarsforsikring, således at man sikrer, at skadelidte – uanset skadevolders forhold – kan opnå erstatning.

<sup>[2]</sup> Jf. luftfartslovens § 127 og Montreal-Konventionen (ICAO-Konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring) er gennemført i EU forordning 889/2002 af 13. maj 2002 og implementeret i luftfartslovens kapitel 9. <https://www.retsinformation.dk/eli/ltc/2004/24>.

alderskrav, da dette i stedet reguleres af procedureforordningens artikel 9, stk. 1, der ligeledes fastsætter alderskrav på 16 år for fjernpiloter, som opererer et UAS (ubemandet luftfartøjssystem) i den åbne kategori og i den specifikke kategori. Alderskravet kan dog lempes, såfremt at betingelserne i procedureforordningens artikel 9 er opfyldt.

Droneflyvningen i den åbne kategori underopdeles i tre underkategorier A1, A2 og A3. Hver underkategori vedrører flyvning med droner i en droneklasse. Klasseopdelingen af droner fremgår af markedsovervågningsforordningen og benævnes C0, C1, C2 samt C4. Hver klasse er underlagt en række forskellige tekniske, herunder krav til vægt, hastighed, manøvreduktighed m.v.

Hver underkategori i den åbne kategori har forskellige kompetencekrav. For at flyve med droner i underkategori A1, skal droneføreren have gennemført et onlinekursus og bestået en onlineprøve angående droneflyvning. Prøven består af 40 multiple-choice-spørgsmål fordelt på emnerne; luftfartssikkerhed, luftstrumsrestriktioner, luftfartsregler, menneskelig ydeevne og menneskelige begrænsninger, operationelle procedurer, generel viden om droner, beskyttelse af privatlivets fred og databeskyttelse, forsikring samt sikkerhed. Onlineprøven kan sammenlignes med en udvidelse af det nuværende dronetegn, som er en prøve bestående af 12 multiple-choice-spørgsmål.

Droneflyvning i underkategori A2 kræver, at droneføreren har gennemført og bestået førnævnte onlineprøve og bestået en supplerende onlineprøve på 30 multiple-choice-spørgsmål fordelt på emnerne; meteorologi, droneflyvepræstation samt tekniske og operationelle foranstaltninger til afbødning af risici på jorden.

Kompetencekravene til droneføreren for flyvning med droner i underkategori A3 følger de samme krav som i underkategori A1. Begrundelsen herfor er, at flyvninger i underkategori A3 gennemføres i et område, hvor fjernpiloten med rimelighed ikke forventer, at uvedkommende personer vil blive bragt i fare under hele operationen, jf. procedureforordningens bilag, del A, afsnit for UAS.OPEN.040 UAS-operationer i underkategori A3, nr. 1.

En konsekvens af nyaffattelsen af § 126 d, og den foreslåede ophævelse af reglerne om droneflyvning uden for bymæssigt område er desuden, at kravet om registrering af droneejeren hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bortfalder. Kravene til registrering af droneejere og droner vil fremadrettet blive reguleret af procedureforordningens artikel 14.

Til nr. 7

Det følger af overskriften til luftfartslovens § 126 e, at § 126 e, vedrører flyvning i bymæssigt område.

Med den foreslåede ændring nyaffattes *overskriften* til § 126 e, til ”Bemyndigelse til gennemførelse af regler om droner”.

Dette er en konsekvens af ændringen af § 1 nr. 8, hvor der fastsættes en bemyndigelse til ministeren om at gennemføre EU-regler om droner.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 8, og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 8

Flyvning med mindre droner i bymæssigt område er reguleret af luftfartslovens § 126 e. Hvoraf det fremgår, at flyvning må alene ske i professionelt øjemed, og hvis føreren af dronen har erhvervet dronebevis udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren, føreren af dronen er fyldt 18 år, ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130, dronen kan identificeres og er registreret hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. § 126 e, stk. 1. Det følger af stk. 2, at dronebeviset skal fremvises til politiet på forlangende.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i henhold til luftfartslovens § 126 e, stk. 3, fastsætte nærmere bestemmelser om betingelserne i stk. 1, herunder bestemmelser om registrering af dronebevis.

Med den foreslåede nyaffattelse af § 126 e, affattes § 126 e til, at: »Transportministeren kan fastsætte bestemmelser, der implementerer eller har til formål at supplere EU-regulering om droner. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte bestemmelser om bl.a. geografiske zoner, alderskrav til dronetryvning, kompetencecertifikater m.v.«

En konsekvens af nyaffattelsen af § 126 e, er at reglerne om dronetryvning i bymæssigt område og kravet om erhvervelse af dronebevis ophæves.

Den foreslåede ophævelse af kravet til dronetryverne om, at erhverve dronebevis, medfører ikke, at kompetencekravene til dronetryverne forsvinder, men derimod vil kompetencekravene til dronetryverne fremadrettet blive reguleret af procedureforordningens artikel 14 sammen med kravene om registrering, jf. de specielle bemærkninger til nr. 6.

Den foreslåede ophævelse af bestemmelsen om operative regler for flyvning med mindre droner i bymæssigt område ophæves på baggrund af vedtagelsen af procedureforordningen. Vedtagelsen af denne forordning har medført, at operative regler for flyvning med droner reguleres her. Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.3.

Med den foreslåede nyaffattelse af § 126 e, bemyndiges transportministeren til at fastsætte bestemmelser, der implementerer eller har til formål at supplere EU-regulering om droner. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte bestemmelser om bl.a. geografiske zoner, alderskrav til dronetryvning, kompetencecertifikater m.v.

Da droner hidtil har været reguleret på nationalt niveau af de enkelte medlemsstater, har det ikke været relevant med en bemyndigelsesbestemmelse, der giver hjemmel til udstedelse af regler, der i supplerer eller implementerer EU-reguleringen.

Den foreslåede nyaffattelse af § 126 e, er et bindeled mellem den kommende EU-regulering af droner og national ret. Transportministeren vil på baggrund af bestemmelsen kunne fastsætte regler for de gennemførelsesbeføjelser, som er tillagt medlemsstaterne eller som i fremtiden kan blive tillagt medlemsstaterne i forhold til EU-reguleringen på droneområdet, eksempelvis ved implementering af direktiver m.v. Bestemmelsen skal tillige anvendes forbindelse med senere ændringer af dronelovgivningen m.v., så en lovændring ikke vil være nødvendig, da udviklingshastigheden på droneområdet med stor sandsynlighed vil medføre adskillige fremtidige revideringer og tilpasninger af droneområdet på EU-Kommissionens initiativ. Bestemmelsen tiltænkes dermed et bredt anvendelsesområde, hvilket skyldes at droneområdet er meget teknisk, og at det ikke er hensigtsmæssigt at lade Folketinget behandle nye tekniske regler. For at imødekomme disse forventelige revideringer og/eller tilpasninger, foreslås det, at transportministerens bemyndiges til at fastsætte regler for droner i det omfang, som EU-reguleringen på droneområdet tillader det, hvilket påtænkes udmøntet ved bekendtgørelser. I det omfang ny regulering er af væsentlig eller principiel karakter, påtænkes lovforslag fremsat for Folketinget.

Bestemmelsen tiltænkes et bredt anvendelsesområde. Den skal bl.a. finde anvendelse ved oprettelsen af de geografiske zoner, som fremgår af artikel 15 i procedureforordningen. Det følger heraf, at ministeren vil kunne fastsætte regler som forbyder visse eller alle droneoperationer i de geografiske zoner, eller stille særlige betingelser for flyvning i de geografiske zoner, herunder bl.a. bestemte miljøstandarder, krav om tekniske egenskaber navnlig fjernidentifikationssystemer eller geo-awareness-systemer.

Procedureforordningen fastsætter desuden et alderskrav på 16 år for, at en person må flyve med droner i den åbne og specifikke kategori. Medlemsstaterne får mulighed for at sænke dette alderskrav med op til fire år i den åbne kategori og to år i den specifikke kategori. Den foreslåede bestemmelse vil endvidere kunne anvendes til at lempe alderskravene i procedureforordningen, såfremt lempelsen gøres efter kravene fastsat i procedureforordningens artikel 9.

Ministeren skal endvidere kunne fastsætte de regler, som er nødvendig for gennemførsel og udstedelse af procedureforordningens krav om droneførers kompetencer. Herunder regler om indholdet af de i bilaget til procedureforordningen nævnte onlinekursus og onlineteoriprøver, udstedelse af bevis for gennemførsel af førnævnte onlineteoriprøve og onlinekursus samt udstedelse, ændring, suspension, begrænsning eller tilbagekaldelse af kompetencecertifikater, som fremgår af bilaget til procedureforordningen. Det påtænkes endvidere, at bestemmelsen kan anvendes til at delegere varetagelsen af de førnævnte opgaver til private aktører, eksempelvis de eksisterende droneskoler. Disse skoler er i dag godkendt til at gennemføre kurser i dronereglerne. Bestemmelsen vil også omfatte regler om konvertering af nuværende national dokumentation for droneførerkompetencer til et format, som er i overensstemmelse med forordningens krav.

Det følger af den foreslået § 3, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for henholdsvis Færøerne og Grønland.

På nuværende tidspunkt regulerer BL 9-4 Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg, udgave 3, 9. januar 2004 droneflyvning på Færøerne og i Grønland. Dette regelsæt vurderes at være utilstrækkeligt i forhold til den nuværende brug af droner - for ikke at tale om den fremtidige anvendelse af droner. Det vurderes, at det vil være mest hensigtsmæssigt for droneområdet fremtidige udvikling og anvendelse, at dronereguleringen ensrettes mellem Danmark, Færøerne og Grønland.

Bestemmelserne vil tillige gælde for Færøerne og Grønland, såfremt det vælges at sætte loven i kraft for henholdsvis Færøerne og Grønland via kongelig anordning.

Bemyndigelsen tiltænkes, at give transportministeren mulighed for i bekendtgørelser, at fastsætte regler for anvendelsen af droner på Færøerne og i Grønland, som er identiske med EU-reguleringen på droneområdet - dog tilpasset de særlige grønlandske og færøske forhold. Forudsætningen for at anvende bemyndigelse til dette vil følgelig være, at nærværende lovforslag sættes i kraft ved kongelig anordning på Grønland og Færøerne efter de almindelige procedurer herfor.

Til nr. 9

Det følger af overskriften til luftfartslovens § 126 f, at § 126 f, vedrører flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko.

Med den foreslåede ændring ophæves *overskriften* til § 126 f.

Dette er en konsekvens af ændringen af § 1 nr. 10, hvor § 126 h, ophæves i sin helhed.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 10, og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 10

Flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, reguleres af § 126 f. Det følger af 126 f, stk. 1, at flyvning med mindre droner, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, herunder bl.a. droneflyvning over områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, kræver tilladelse af transport-, bygnings- og boligministeren. Efter stk. 2, bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere bestemmelser om tilladelse og om flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, jf. stk. 1. Dette er udmøntet og yderligere specificeret i bydronebekendtgørelsens § 10 og landdronebekendtgørelsens § 9.

Det foreslås, at § 126 f ophæves i sin helhed.



Den foreslåede ophævelse i lovforslaget er en konsekvens af, at flyvning, der er forbundet med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko fremadrettet vil være omfattet af procedureforordningens anvendelsesområde.

Transport- og Boligministeriet vurderer således, at denne type af droneoperationer er omfattet af procedureforordningens »Specifikke kategori« af droneoperationer. Denne kategori omfatter droneoperationer, hvor der er forhøjet risiko for skade på tredjemand, hvilket medfører, at der skal foretages en individuel myndighedsbehandling af den ansøgte droneoperation, før der kan gives tilladelse til, at droneoperationen udføres. Myndighedsbehandlingen udføres på baggrund af en risikovurdering, som er udarbejdet af ansøgeren.

I procedureforordningen stilles der krav om håndtering af disse risici baseret på en risikovurdering for denne type af droneflyvning. Procedureforordningen fastsætter i artikel 11, kravene til indholdet af en risikovurdering, herunder krav til en beskrivelse af droneoperationens karakter, sandsynligheden for kollision med andre luftfartøjer, afbødende foranstaltninger m.v. Overgangen fra at udføre droneflyvning med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko i henhold til § 126 f, til at udføre samme type af droneflyvninger i forhold til procedureforordningen medfører en forenkling af reglerne. I henhold til den nuværende § 126 f, skal det vurderes hver gang, hvorvidt en droneflyvning anses for at være med forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko. Denne vurdering afskaffes ved brugen af procedureforordningen. Heri fremgår det, at såfremt en droneflyvning ikke lever op til alle krav i den åbne kategori, vil droneflyvningen være omfattet af den specifikke kategori. Det vurderes, at dette vil gøre det nemmere for dronebrugerne, da det nu tydeliggøres, hvornår der er behov for en tilladelse ved, at det er omfattet af procedureforordningens anvendelsesområde.

Til nr. 11

Det følger af § 126 g, at der ikke må flyves eller forsøgt fløjet med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, hvis føreren af dronen er under påvirkning af spiritus eller bevidsthedspåvirkende stoffer, samt hvor droneføreren 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. Det følger af § 126 g, stk. 1, at der ikke må flyves eller forsøgt fløjet med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, hvis der er indtaget spiritus i et sådant omfang, at 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 føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde.

Det følger af § 126, stk. 2, at der ikke må flyves eller forsøgt fløjet med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport-, bygnings- og boligministeren 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.

Det følger af § 126 g, stk. 3, at der ikke må flyves eller forsøgt fløjet med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, 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.

Det følger af § 126 g, stk. 4 og 5, at politiet til enhver tid kan kræve, at føreren af en mindre drone afgiver udåndings-, sput- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige, samt 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, bemyndiger justitsministeren til at kunne fastsætte nærmere bestemmelser om de prøver og undersøgelser, der er nævnt i stk. 4 og 5.

Det foreslås, at »mindre« og »i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f« udgår i § 126 g, stk. 1-5.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring af de foreslåede; en konsekvens af ændringen i af dronedefinitionen i § 126 b, ophævelsen af nuværende regler i § 126 d og § 126 e om sondringen mellem flyvning i bymæssigt område og flyvning uden for bymæssigt område, og ophævelsen af § 126 f om flyvning, som er forbundet med flyversikkerhedsmæssig risiko.

De foreslåede ændringer til § 126 g, stk. 1, indebærer, at anvendelsesområde for bestemmelsen udvides. På nuværende tidspunkt gælder der for droneflyvning i lighed med, hvad der gælder for bl.a. piloter og flyveledere, hvilket vil sige 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, 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.

Ud fra en risikobaseret tilgang sammenholdt med den stigning, som der har været i anvendelse af droner samt den forventede anvendelse af droner, vurderes det at være proportionalt, at anvendelsesområdet for § 126 g udvides til at gælde alle former for droneflyvning. Med den forventede udvikling af anvendelsen af droner anses det for at være mest sikkert for tredjemand, at alle droneførere er underlagt kravet i medfør af § 126 g.

Til nr. 12

Det følger af overskriften til luftfartslovens § 126 h, at § 126 h, vedrører trafikinformation og konstruktion, udstyr og vedligeholdelse.

Med den foreslåede ændring ophæves *overskriften* til § 126 h.

Dette er en konsekvens af ændringen af § 1 nr. 13, hvor § 126 h, ophæves i sin helhed.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 13, og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 13

Det følger af § 126 h, at transport-, bygnings- og boligministeren kan ud over 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 mindre droner og konstruktion, udstyr og vedligeholdelse.

Det foreslås, at § 126 h ophæves i sin helhed.

Bemyndigelsen er ikke anvendt i praksis.

Vedtagelsen af markedsovervågningsforordningen har medført, at der fremadrettet på EU-niveau bliver fastsat tekniske standarder og krav til droner. Disse tekniske standarder og krav vil udgøre det fuldstændige tekniske referencegrundlag for regulering af produkternes sikkerhed eller anvendelse. Det indbefatter bl.a. en klasseopdeling af droner, som

benævnes C0, C1, C2 samt C4. Hver klasse er underlagt en række forskellige tekniske krav, herunder krav til luftdygtighed, vægt, hastighed, manøvredygtighed m.v.

Endvidere forpligtes medlemsstaterne i medfør af procedureforordningen til at offentliggøre information om restriktive områder – det som med procedureforordningens terminologi kaldes geografiske zoner – således, at droneførerne kan gøres bekendte med, hvor disse områder er og hvad de indebærer. Trafikinformation til droner bliver derfor en forpligtelse for medlemsstaterne ifølge procedureforordningen.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af vedtagelsen af markedsovervågningsforordningen, da forordningen fastsætter tekniske standarder og krav for droner, som umiddelbart kan udgøre det fuldstændige tekniske referencegrundlag for regulering af produkternes sikkerhed eller anvendelse. Sådanne tekniske krav vil på den baggrund ikke længere skulle reguleres nationalt.

Til nr. 14

Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter § 126 i, stk. 1, efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet. Ifølge bemærkningerne har ministeren således hjemmel til udarbejdelse af særlige regler for specifikke kategorier af droneoperationer, der tjener almennyttige formål. For disse operationer kan myndighederne acceptere en højere risiko, jf. almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.6.2. og de specielle bemærkninger til § 1, nr. 13, jf. Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132, som fremsat, side 12 og 25. Endvidere kan justitsministeren efter § 126 i, stk. 2, efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner.

Bemyndigelsen i § 126 i, stk. 2, er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1133 af 12. september 2018 om politiets anvendelse af mindre droner.

Med den foreslåede ændring af § 126 i, stk. 1 og 2, udgår ordene ”mindre” og ”særlige” af begge stykker, som konsekvens af den foreslåede ændring af dronedefinitionen i § 126 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, og de specielle bemærkninger hertil.

Det følge af grundforordningen, at den EU-retlige droneregulering ikke finder anvendelse på statens brug af luftfartøjer. Det fremgår af grundforordningens artikel 2, stk. 3, litra a, at grundforordningen ikke finder anvendelse på *”luftfartøjer og tilhørende motorer, propeller, dele, ikkefastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af luftfartøjer, mens der udføres militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings-, grænsekontrol- og kystvagsaktiviteter eller lignende aktiviteter eller tjenester under en medlemsstats kontrol og ansvar, som udøves eller ydes i offentlighedens interesse af eller på vegne af et organ, der har en offentlig myndigheds beføjelser, og det personale og de organisationer, der er involveret i de aktiviteter og tjenester, som udøves eller leveres af disse luftfartøjer”*.

Politiets og beredskabets brug af droner falder på den baggrund uden for procedureforordningens anvendelsesområde, hvorfor det skal reguleres i national ret. Det foreslås, at nuværende praksis fastholdes, således at der forsat kan udstedes regler for redningsberedskabets og politiets brug af droner. Det foreslås, at bestemmelsen får et bredere anvendelsesområde end efter de nuværende regler. Årsagen hertil er, at der på nuværende tidspunkt kun kan udstedes særlige regler for politi og beredskab, hvorimod de almindelige operative regler, som politi og beredskab også skal følge med mindre, der er afvejet herfra, er udstedt i medfør af de nuværende bestemmelser i § 126 d og § 126 e, om flyvning med drone i og uden for bymæssigt område. Eftersom disse bestemmelser forslås ophævet, er det nødvendigt, at bestemmelsen i § 126 i, får et bredere anvendelsesområde, så der kan med hjemmel heri kan fastsættes de almindelige operative regler for politiets og beredskabets brug af droner. Anvendelsesområdet udvides tillige ved, at ”mindre” udgår, da bestemmelsen dermed vil gælde for alle typer af droner.

Eftersom de almindelige regler for flyvning (operative regler) med droner fremgår af procedureforordningen, findes det mest hensigtsmæssigt, at der nationalt kan fastsættes alle operative regler for politiets og redningsberedskabets brug af droner. På den baggrund er det muligt, at henvise til EU-regulering, når det findes mest hensigtsmæssigt, at politiet og redningsberedskabet følger disse regler, eller der kan udarbejdes særskilte og helt specifikke operative regler for politiets og beredskabets brug af droner.

Det vurderes, at såfremt ordet ”særlige” udgår af bestemmelsen, da vil bestemmelsen være så bred, at den omfatter almindelige forhold for politiets og redningsberedskabets anvendelse af droner, herunder operative regler vedrørende flyvning med forhøjet risiko og lignende. Politiets og beredskabets anvendelse af droner vil forsat være omfattet af de nationale regler, medmindre disse afviges.

Til nr. 15

Det foreslås, at der efter § 126 i, indsættes i kapitel 9a, følgende overskrift med dertilhørende bestemmelser § 126 j, § 126 k, og § 126 l.

Der indsættes en ny overskrift over § 126 j.

Med den foreslåede ændring affattes *overskriften* til § 126 j, § 126 k, og § 126 l, til at omhandle »Markedsovervågning og notifikation af overensstemmelsesvurderingsorgan«.

Dette er en konsekvens af ændringen af § 1 nr. 15, hvor der fastsættes regler for markedsovervågning af droner i § 126j, § 126 k, og § 126 l.

Der gælder i dag ikke lovgivning, som retter sig specifikt til produktkrav og markedsovervågning af droner.

Det foreslås, at der efter § 126 i, indsættes § 126 j, § 126 k og § 126 l, i kapitel 9 a.

*Det følger af den foreslåede § 126 j, stk. 1*, at transportministeren fører tilsyn med overholdelse af produktkrav på det dronetekniske område. Tilsynet kan udføres såvel proaktivt som reaktivt, og kan ske ved fysisk fremmøde eller i form af dokumentkontrol eller lignende.

Herudover følger det af § 126 j, *stk. 2*, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelsesforanstaltninger til anvendelsen af EU-regler om produkttilsyn med produktkrav på droneområdet. Bemyndigelsen er især møntet på at fastsætte de nødvendige beføjelser til brug for markedsovervågningen, som fremgår af markedsovervågningsforordningen samt kapitel 5, i forordning (EU) nr. 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011. Fremtidige bestemmelser på droneområdet, der vedrører markedsovervågning og produktkrav, vil således kunne gennemføres ved udstedelse af en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelse. Gennemførelsesforanstaltningerne er især tiltænkt at give markedsovervågningsmyndigheden de gennemførelsesforanstaltninger, som fremgår af artikel 14, stk. 4 forordning (EU) nr. 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011, men ikke begrænset hertil. Bemyndigelsen tiltænkes også at omfatte muligheden for at pålægge erhvervsdrivende at forelægge relevante dokumenter, tekniske specifikationer, data eller oplysninger om overensstemmelse og tekniske aspekter, relevante oplysninger, der er nødvendige for at kunne fastslå ejerskabet til et websted m.v.

Det følger af den foreslåede § 126 j, *stk. 3*, at transportministeren kan udpege et eller flere organer til at varetage opgaverne som bemyndigende myndighed samt fastsætte nærmere bestemmelser om udpegning og krav til

overensstemmelsesvurderingsorgan i henhold til Den Europæiske Unions forordninger om produktkrav på droneområdet.

Bemyndigelsen tiltænkes anvendt til at udpege en bemyndigende myndighed efter reglerne fastsat i markedsovervågningsforordningens kapitel II, afdeling 4. Endvidere kan ministeren fastsætte regler for udpegning af overensstemmelsesvurderingsorganer samt krav til disse organer efter markedsovervågningsforordningens kapitel II, afdeling 4. Herunder også regler om mulighed for appel af overensstemmelsesvurderingsorganernes afgørelser.

Med den bemyndigende myndighed forstås et organ, som har til opgave at indføre og gennemføre de nødvendige procedurer for vurdering og notifikation af overensstemmelsesvurderingsorganer og overvågningen af disse. Ved notifikation underretter den bemyndigende myndighed EU-Kommissionen og de øvrige medlemsstater om, hvilke organer der er bemyndiget til som tredjepart at udføre overensstemmelsesvurderingsopgaver i henhold til markedsovervågningsforordningen.

Med overensstemmelsesvurderingsorgan forstås et organ, der udfører overensstemmelsesvurderingsaktiviteter, herunder kalibrering, afprøvning, certificering og inspektion af, om specifikke krav til et produkt er blevet opfyldt.

Herefter følger det af den foreslåede § 126 k., stk. 1, at transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, jf. § 126 j, stk. 3, kan kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for en vurdering af, om et produkt lever op til de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i medfør i Den Europæiske Unions forordninger på droneområdet. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

De oplysninger og dokumenter, der vil være omfattet, er typisk prøvningsrapporter, typegodkendelsesdokumentation, overensstemmelseserklæringer og anden tilsvarende dokumentation.

Hvis den, der påbydes at udlevere relevant materiale, ikke er i besiddelse af materialet, vil vedkommende være nødt til at rette henvendelse til et tidligere led i omsætningskæden med henblik på at få materialet udleveret. Beføjelsen er en gennemførsel af artikel 14, stk. 1, litra i forordning (EU) nr. 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011, hvor det fremgår, at dette er en beføjelse som markedsovervågningsmyndigheden bør have. Bestemmelsen anses for at være central for udførelsen af markedsovervågningsopgaven, hvorfor den fremgår direkte af lovtæksten og ikke som en gennemførselsforanstaltning udstedt i medfør af den foreslåede § 126 j, stk. 2.

Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil kan i henhold til den foreslåede § 126 k, stk. 2, påbyde en erhvervsdrivende at bringe et forhold, der ikke opfylder de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i en Europæiske Unions forordninger på droneområdet, i orden.

Det foreslås med § 126 k, stk. 2, at der i tilfælde af, at produktkrav ikke overholdes, kan udstedes et påbud om at bringe produkterne i forskriftsmæssig stand inden for en frist, der vil blive fastsat på baggrund af omstændighederne i den konkrete sag. Det gælder endvidere, hvis f.eks. et produkt uretmæssigt er mærket med CE-mærkning eller anden mærkning, hvor den forskriftsmæssige stand også vil kunne omfatte fjernelse af mærket. Dette vil eventuelt kunne kombineres med et påbud efter den foreslåede bestemmelse i § 126 k, stk. 3.

I de tilfælde, hvor det i forbindelse med et tilsynsbesøg konstateres, at en lang række produkter ikke lever op til mærkningskravene og dermed ulovligt er sat til salg i detaillerede, vil det kunne være relevant at gribe ind med et påbud om straks at trække produkterne tilbage fra markedet med henblik på, at den erhvervsdrivende kan drage omsorg for, at de lovliggøres.

I sjældne tilfælde kan der være behov for at pålægge den erhvervsdrivende at tilbagekalde et produkt med henblik på at udbedre ulovlige forhold eller ombytte produktet.

Endvidere kan transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil i henhold til den foreslåede § 126 k, stk. 3, påbyde en erhvervsdrivende, der har gjort et droneprodukt, der ikke opfylder gældende produktkrav, tilgængeligt på markedet, straks og effektivt at trække produktet tilbage fra markedet. Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, kan endvidere, hvis det skønnes nødvendigt, påbyde den erhvervsdrivende, der har gjort et droneprodukt, der ikke opfylder gældende produktkrav, tilgængeligt på markedet, at tilbagekalde det fra erhververen, indtil droneproduktet opfylder gældende produktkrav, hvilket vil sige indtil det ulovlige forhold er bragt til ophør.

Den foreslåede § 126 k, stk. 3, muliggør henholdsvis tilbagetrækning fra markedet og tilbagekaldelse fra den, der har erhvervet produkterne.

Ved påbud om tilbagetrækning skal den erhvervsdrivende alene foretage handlinger med henblik på at begrænse det fremtidige salg, markedsføring m.v. af produktet, mens den pågældende ved påbud om tilbagekaldelse skal foretage handlinger med henblik på at få allerede leverede produkter leveret tilbage fra erhververen. Det forventes, at muligheden for at udstede påbud om tilbagetrækning vil blive anvendt i forbindelse med tilsynsbesøg, hvor det skønnes nødvendigt og proportionalt for at forhindre salg af produkterne, mens det eventuelt undersøges nærmere, om det vil være muligt at lovliggøre dem og dermed på ny gøre dem tilgængelige på markedet. Den foreslåede beføjelse er en gennemførsel af artikel 14, stk. 4, litra h og g, i forordning (EU) nr. 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011.

Det følger af den foreslåede § 126 l, at transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger samt dokumenter, der vedrører de produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav i regler, der er fastsat i Den Europæiske Unions forordninger på droneområdet.

Det foreslås med § 126 l, at give mulighed for, at tilsynsmyndigheden kan få adgang til erhvervslokaler med henblik på at føre tilsyn med, at reglerne overholdes. I den forbindelse vil myndigheden også kunne få adgang til relevant materiale, uanset om det findes på papir eller i en elektronisk form. Ved relevant materiale forstås materiale, der har en relation til den kontrol, der udføres. Det vil således ikke være muligt for den, hos hvem kontrollen udføres, at afvise at udlevere eller give adgang til relevant materiale, fordi det alene findes i elektronisk form.

Myndigheden har alene adgang til ikke offentligt tilgængelige lokaler for at føre tilsyn, hvis det skønnes nødvendigt. Om det er nødvendigt at udtage produkterne fra ikke offentligt tilgængelige lokaler, beror bl.a. på, om tilsynsmyndigheden vil kunne få et tilstrækkeligt retvisende billede af markedet, hvis der kun udtages produkter fra offentligt tilgængelige lokaler.

Derudover indgår en vurdering af, om det er muligt at skaffe produkterne på anden måde, om det er nødvendigt, at myndigheden selv kan udvælge de produkter, der ønskes udtaget til stikprøvekontrol, eller om det er tilstrækkeligt, at den erhvervsdrivende udvælger og eventuelt fremsender et produkt.

Konkret vil det f.eks. kunne være nødvendigt at få adgang til ikke-offentligt tilgængelige lokaler, hvis myndigheden ikke kan foretage et effektivt tilsyn, fordi de tilgængelige produkter, ikke gør det muligt at udtage repræsentative produkter til test, f.eks. fordi et givet produkt kun findes i butikken i begrænsede eksemplarer, eller fordi de produkter, der udtages, stammer fra samme parti.

Bestemmelsen vil endvidere kunne finde anvendelse i forhold til internetbutikker og butikker, der sælger via postordre o. lign., og hvor produkterne ikke kan udtages til test i offentligt tilgængelige butikslokaler. Såfremt internetbutikken drives fra privatboligen, vil adgang dog alene kunne ske til de dele af boligen, der anvendes til erhvervsformål.

Det forudsættes, at bestemmelsen administreres i overensstemmelse med reglerne i lov nr. 442 af 6. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter og det strafferetlige forbud mod selvinkriminering. Efter § 18 i lov nr. 442 af 6. juni 2004 er det hovedreglen, at en part skal underrettes, inden et tvangsindgreb finder sted. Beføjelsen er en gennemførsel af artikel 14, stk. 4, litra e, i forordning (EU) nr. 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011. Bestemmelsen anses for at være central og nødvendig for udførelsen af markedsovervågningsopgaven, herunder varetagelsen af sikkerheds- og sundhedsmæssige hensyn mv., hvorfor den fremgår direkte af lovteksten og ikke som en gennemførselsforanstaltning udstedt i medfør af den foreslåede § 126 j, stk. 2.

Til nr. 16

Det følger af § 149, stk. 16, at overtrædelse af § 126 c, stk. 1 og 2, § 126 d, stk. 1-3, § 126 e, stk. 1 og 2, og § 126 f, stk. 1, straffes med bøde.

Med den foreslåede ændring af § 149, stk. 16, vil en overtrædelse af § 126 c, stk. 1, og § 126 d, stk. 1, straffes med bøde.

Den foreslåede ændring af § 149, stk. 16, er en konsekvensændring af ophævelsen af reglerne om flyvning med droner i bymæssigt område eller flyvning med droner uden for bymæssigt område. Bødebestemmelsen vil således fremadrettet alene relatere sig til § 126 c, stk. 1, og § 126 d, stk. 1.

Den foreslåede § 126 c, stk. 1, fastlægger den hovedregel, at der kun må flyves med droner uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren efter stk. 2, og egenhændigt efter stk. 3, fastsætte nærmere regler herom. Følger droneføreren ikke de forskrifter, som transportministeren fastsætter for de førnævnte områder, sanktioneres dette med bøde efter § 149, stk. 16. Eksempel herpå kan være, at hvis der fastsættes bestemmelser om, at der ikke må flyves med droner tættere end fem kilometer fra en lufthavn, og en drone flyver tættere på en lufthavn end fem kilometer, da straffes denne handling med bøde til droneføreren. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 4, og de specielle bemærkninger hertil.

Den foreslåede § 126 d, stk. 1, omhandler den generelle forsikringspligt, som kommer til at gælde for droner. Transportministeren kan i medfør af stk. 2, fastsætte nærmere regler om forsikringspligten, herunder undtagelser fra forsikringspligten. Såfremt der flyves med en drone, hvor der ikke er tegnet en ansvarsforsikring straffes dette med bøde. Hvis dronen er undtaget fra forsikringspligten i medfør af stk. 2, så medfører flyvningen naturligvis ikke en bøde.

Overtrædelse af bestemmelserne i procedureforordningen vil kunne straffes med hjemmel i den nuværende § 149, stk. 11, hvori det fremgår, at overtrædelse bestemmelser i EU-forordninger på områder, som også er omfattet af luftfartsloven, straffes med bøde eller fængsel i op til 4 måneder. Eftersom droneområdet både reguleres af procedureforordningen og luftfartsloven, vurderes det, at § 149, stk. 11, finder anvendelse.

Til nr. 17

Det følger af § 150, stk. 10, nr. 1, 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 gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1. Det vil

sige, at der skal ske en betinget frakendelse, at hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, efter at føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at 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 føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde. Såfremt, at 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, skal 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, ubetinget frakendes for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, jf. stk. 12, nr. 1. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 28.

Endvidere fremgår det af § 150, stk. 10, nr. 2, 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 gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2. Det vil sige, at der skal ske en betinget frakendelse, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, og førerens blod under eller efter flyvningen indeholder stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, jf. § 126 g, stk. 2, 2. Der skal tillige ske en betinget frakendelse, 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, jf. § 126 g, stk. 3. Såfremt, at 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, skal 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, ubetinget frakendes for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, jf. stk. 12, nr. 2. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 28-29.

Endeligt følger det af § 150, stk. 10, nr. 3, 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Bestemmelsen i § 150, stk. 11, medfører at 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det følger af § 150, stk. 12, nr. 1, 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 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Endvidere følger det af § 150, stk. 12, nr. 2, 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 overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 3. Det vil sige, at der skal ske en ubetinget frakendelse, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, og førerens blod under eller efter flyvningen



indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport-, bygnings- og boligministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept, jf. § 126 g, stk. 2, 1. pkt. Det gælder tillige, hvis føreren af dronen, under skærpede omstændigheder, 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, jf. § 126 g, stk. 3. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Af § 150, stk. 12, nr. 3, fremgår 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det fremgår af § 150, stk. 12, nr. 4, 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. Dermed skal føreren have gjort sig skyldig i flere forhold af følgende forhold: overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1, overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, eller under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

I § 150, stk. 12, nr. 5, fremgår 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. Forholdet skal dermed omfatte et af følgende forhold: overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1, overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, eller under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Slutteligt fremgår det af § 150, stk. 12, nr. 6, 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. Der henvises i øvrigt til ovenstående beskrivelse af nr. 1-3 og stk. 10. Forholdet skal dermed omfatte et af følgende forhold: Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det fremgår af § 150, stk. 14, at skønner Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 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-, Bygge- og Boligstyrelsen 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-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 15. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29-30.

Det følger af § 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Af § 150, *stk. 16*, fremgår det, at tidsrummet, 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*. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det fremgår 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*. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det foreskrives 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

I § 150, *stk. 19*, fremgår det 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 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det fremgår 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Endvidere fremgår det af § 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Slutteligt fremgår det af § 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*. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det forslås, at »mindre« udgår af § 150, *stk. 10-12*, og *14-22*.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring af de foreslåede; en konsekvens af ændringen i af dronedefinitionen i § 126 b. Ved at anvende dronedefinitionen som bruges inden for EU-regulering af droner, sikres det at de nationale regler får samme anvendelsesområde som EU-reguleringen. Med den foreslåede ændring finder § 150, *stk. 10-12* og

stk. 14-22, anvendelse på samme typer af droner, som reguleres af procedureforordningen. Dermed vil konsekvensændringen tillige være en udvidelse af anvendelsesområdet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 2, og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 18

Det følger af § 150, stk. 10, nr. 1, 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 gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1. Det vil sige, at der skal ske en betinget frakendelse, at hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, efter at føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at 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 føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde. Såfremt, at 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, skal 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, ubetinget frakendes for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, jf. stk. 12, nr. 1. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 28.

Endvidere fremgår det af § 150, stk. 10, nr. 2, 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 gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2. Det vil sige, at der skal ske en betinget frakendelse, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, og førerens blod under eller efter flyvningen indeholder stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, jf. § 126 g, stk. 2, 2. Der skal tillige ske en betinget frakendelse, 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, jf. § 126 g, stk. 3. Såfremt, at 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, skal 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, ubetinget frakendes for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, jf. stk. 12, nr. 2. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 28-29.

Endeligt følger det af § 150, stk. 10, nr. 3, fremgår 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det følger af § 150, stk. 12, nr. 1, 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 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Endvidere følger det af § 150, *stk. 12, nr. 2*, 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 overtrædelse af § 126 g, *stk. 2, 1. pkt.*, eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, *stk. 3*. Det vil sige, at der skal ske en ubetinget frakendelse, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, og førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport-, bygnings- og boligministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept, jf. § 126 g, *stk. 2, 1. pkt.* Det gælder tillige, hvis føreren af dronen, under skærpede omstændigheder, 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, jf. § 126 g, *stk. 3*. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Af § 150, *stk. 12, nr. 3*, fremgår 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det fremgår af § 150, *stk. 12, nr. 4*, 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*. Dermed skal føreren have gjort sig skyldig i flere forhold af følgende forhold: overtrædelse af § 126 g, *stk. 1*, der ikke er omfattet af *stk. 12, nr. 1*, overtrædelse af § 126 g, *stk. 2, 2. pkt.*, eller overtrædelse af § 126 g, *stk. 3*, der ikke er omfattet af *stk. 12, nr. 2*, eller under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

I § 150, *stk. 12, nr. 5*, fremgår 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. Forholdet skal dermed omfatte et af følgende forhold: overtrædelse af § 126 g, *stk. 1*, der ikke er omfattet af *stk. 12, nr. 1*, overtrædelse af § 126 g, *stk. 2, 2. pkt.*, eller overtrædelse af § 126 g, *stk. 3*, der ikke er omfattet af *stk. 12, nr. 2*, eller under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det fremgår af § 150, *stk. 12, nr. 6*, 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. Der henvises i øvrigt til ovenstående beskrivelse af *nr. 1-3* og *stk. 10*. Forholdet skal dermed omfatte et af følgende forhold: Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Slutteligt fremgår det af § 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*. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det forslås, at »i bymæssigt område« udgår af § 150, *stk. 10, 12 og 22*.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring af ophævelsen af nuværende regler i § 126 d og § 126 e, om sontringen mellem flyvning i bymæssigt område og flyvning uden for bymæssigt område.

Konsekvens af ophævelsen af sontringen mellem droneflyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område er, at anvendelsesområdet for § 150, stk. 10, 12 og 22, udvides. Udvidelsen medfører, at droneførere kan frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en drone uanset om det foregår i bymæssigt område eller ej. Ud fra en risikobaseret tilgang sammenholdt med den stigning, som der har været i anvendelse af droner samt den forventede anvendelse af droner, vurderes det at være proportionalt, at anvendelsesområdet for § 150, stk. 10, 12 og 22, udvides til at gælde for droneflyvning alle steder.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 6, 8 og 11, og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 19

Det følger af § 150, stk. 10, nr. 1, 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 gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1. Det vil sige, at der skal ske en betinget frakendelse, at hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, efter at føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at 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 føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde. Såfremt, at 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, skal 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, ubetinget frakendes for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, jf. stk. 12, nr. 1. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 28.

Endvidere fremgår det af § 150, stk. 10, nr. 2, 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 gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2. Det vil sige, at der skal ske en betinget frakendelse, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, og førerens blod under eller efter flyvningen indeholder stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, jf. § 126 g, stk. 2, 2. Der skal tillige ske en betinget frakendelse, 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, jf. § 126 g, stk. 3. Såfremt, at 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, skal 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, ubetinget frakendes for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, jf. stk. 12, nr. 2. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 28-29.

Endeligt følger det af § 150, stk. 10, nr. 3, fremgår 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Bestemmelsens i § 150, *stk. 11*, medfører at 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det følger af § 150, *stk. 12, nr. 1*, 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 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Endvidere følger det af § 150, *stk. 12, nr. 2*, 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 overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 3. Det vil sige, at der skal ske en ubetinget frakendelse, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, og førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transport-, bygnings- og boligministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept, jf. § 126 g, stk. 2, 1. pkt. Det gælder tillige, hvis føreren af dronen, under skærpede omstændigheder, 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, jf. § 126 g, stk. 3. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Af § 150, *stk. 12, nr. 3*, fremgår 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det fremgår af § 150, *stk. 12, nr. 4*, 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. Dermed skal føreren have gjort sig skyldig i flere forhold af følgende forhold: overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1, overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, eller under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

I § 150, *stk. 12, nr. 5*, fremgår 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. Forholdet skal dermed omfatte et af følgende forhold: overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1, overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, eller under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Slutteligt fremgår det af § 150, *stk. 12, nr. 6*, 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. Der henvises i øvrigt til ovenstående beskrivelse af nr. 1-3 og stk. 10. Forholdet skal dermed omfatte et af følgende forhold: Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det foreskrives 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29.

Det fremgår af § 150, *stk. 14*, at skønner Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 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-, Bygge- og Boligstyrelsen 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-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 15. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 29-30.

Det følger af § 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Af § 150, *stk. 16*, fremgår det, at tidsrummet, 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det fremgår 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det foreskrives 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

I § 150, *stk. 19*, fremgår det 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 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det fremgår 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Endvidere fremgår det af § 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. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Slutteligt fremgår det af § 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*. Der henvises i øvrigt til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 132 som fremsat, side 30.

Det forslås, at »§ 126 f, *stk. 1*« ændres til »artikel 5 i Kommissionens gennemførselsforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer« i § 150, *stk. 10-22*.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring af ophævelsen af § 126 f, om flyvning, som er forbundet med flyvesikkerhedsmæssig risiko. Transport- og Boligministeriet vurderer således, at denne type af droneoperationer er omfattet af procedureforordningens »Specifikke kategori« af droneoperationer. Denne kategori omfatter droneoperationer, hvor der er forhøjet risiko for skade på tredjemand, hvilket medfører, at der skal foretages en individuel myndighedsbehandling af den ansøgte droneoperation, før der kan gives tilladelse til, at droneoperationen udføres. Myndighedsbehandlingen udføres på baggrund af en risikovurdering som er udarbejdet af ansøgeren.

Kravet om, at det kræver tilladelse for, at flyve i den specifikke kategori fremgår af procedureforordningens artikel 5.

I procedureforordningen stilles der krav om håndtering af disse risici baseret på en risikovurdering for denne type af droneflyvning. Procedureforordningen fastsætter i artikel 11, kravene til indholdet af en risikovurdering, herunder krav til en beskrivelse af droneoperationens karakter, sandsynligheden for kollision med andre luftfartøjer, afbødende foranstaltninger m.v.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 10, og de specielle bemærkninger hertil.

#### *Til § 2*

Det foreslås at loven skal træde i kraft den 1. juli 2020, samme dag som procedureforordningen finder anvendelse. Markedsovervågningsforordningen trådte i kraft tyve dage efter offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende, jf. forordningens artikel 42, hvilket var den 1. juli 2019.

#### *Til § 3*

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



## Bilag

1. Lovforslaget sammenholdt med gældende lov.

2. Kommissionens gennemførselsforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer og kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer.

## Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### § 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13-10-2017, som ændret ved lov nr. 731 af 08-06-2019 og § 35, i lov nr. 1706 af 27-12-2018, foretages følgende ændringer:

#### *Kap. 9 a Regulering af mindre droner*

1. I *overskriften* til kapitel 9 a, udgår »mindre«, således at overskriften lyder »Kap. 9 a Regulering af droner«.

#### *Definition*

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

2. § 126 b, affattes således:

*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.

»§ 126 b. Ved en drone forstås et ubemandet luftfartøj, hvilket defineres som ethvert luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.«.

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

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om, at mindre droner under en nærmere fastsat minimumsvægtgrænse helt eller delvis 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-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere bestemmelser om operative flyveregler.

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

*Stk. 5.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder med mindre droner, herunder droner under en nærmere fastsat minimumsvægtgrænse, 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-, bygnings- og boligministeren, 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.* Flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at dronen kan identificeres, og at ejeren af dronen er registreret hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, medmindre flyvningen foregår fra en godkendt modelflyveplads og i det dertil knyttede

**3.** *Overskriften før § 126 c, affattes således:*

»Geografisk afgrænsning af brugen af droner«.

**4.** *§ 126 c, affattes således:*

»§ 126 c. Flyvning med droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. dog stk. 2 og 3 og § 126 i.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder. Transportministeren kan endvidere efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere og bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder.«.

**5.** *Overskriften før § 126 d, affattes til*  
»Ansvarsforsikring«.

**6.** *§ 126 d, affattes således:*

»§ 126 d. Ejeren af en drone skal have tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring, jf. stk. 1, herunder undtagelser fra kravet om tegning af ansvarsforsikring.«.

luftrum.

*Stk. 4.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i stk. 1-3, herunder nærmere bestemmelser om erhvervelse og registrering af dronetegn.

*Stk. 5.* Transport-, bygnings- og boligministeren 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-, bygnings- og boligministeren,
- 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-, Bygge- og Boligstyrelsen.

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

*Stk. 3.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om betingelserne i stk. 1, herunder bestemmelser om registrering af dronebevis.

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

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

*Stk. 2.* Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tilladelse og om flyvning, der er forbundet med en forhøjet

**7.** *Overskriften før § 126, e, affattes til »Bemyndigelse til gennemførsel af regler om droner«*

**8.** *§ 126 e, affattes således:*

*»§ 126 e.* Transportministeren kan fastsætte bestemmelser, der implementerer eller har til formål at supplere EU-regulering om droner. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte bestemmelser om bl.a. geografiske zoner, alderskrav til droneflyvning, kompetencecertifikater m.v.«.

**9.** *Overskriften før § 126 f, ophæves.*

**10.** *§ 126 f, ophæves.*

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-, bygnings- og boligministeren 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

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

**11.** I § 126 g, stk. 1-5, udgår: »mindre« og »i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f«.

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 og konstruktion, udstyr og vedligeholdelse*

**§ 126 h.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan ud over 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 mindre droner og konstruktion, udstyr og vedligeholdelse.

*Politi og redningsberedskab*

**§ 126 i.** Transport-, bygnings- og boligministeren 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-, bygnings- og boligministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner.

**12.** Overskriften før § 126 h, ophæves.

**13.** § 126 h, ophæves.

*Politi og redningsberedskab*

**14.** I § 126 i, stk. 1-2, udgår: »mindre« og »særlige«.

**15.** Efter § 126 i, indsættes i kapitel 9a:

*Overskrift:* »Markedsovervågning og notifikation af overensstemmelsesvurderingsorgan«.

Efter overskriften indsættes. Indsættes bestemmelserne § 126 j, § 126 k, og § 126 l:

**§ 126 j.** Transportministeren fører tilsyn med overholdelsen af produktkrav på det dronetekniske område.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelsesforanstaltninger til anvendelsen af EU-regler om produkttilsyn med produktkrav på

droneområdet.

*Stk. 3.* Transportministeren kan udpege et eller flere organer til at varetage opgaverne som bemyndigende myndighed samt fastsætte nærmere bestemmelser om udpegning og krav til overensstemmelsesvurderingsorgan i henhold til Den Europæiske Unions forordninger om produktkrav på droneområdet.

**§ 126 k.** Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, jf. § 126 j, stk. 3, kan kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for en vurdering af, om et produkt lever op til de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i Den Europæiske Unions forordninger på droneområdet. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

*Stk. 2.* Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, kan påbyde en erhvervsdrivende at bringe et forhold, der ikke opfylder de produktkrav, herunder mærkningskrav, der er fastsat i en Europæiske Unions forordninger på droneområdet, i orden.

*Stk. 3.* Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, kan påbyde en erhvervsdrivende, der har gjort et droneprodukt, der ikke opfylder gældende produktkrav, tilgængeligt på markedet, straks og effektivt at trække produktet tilbage fra markedet. Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil kan endvidere, hvis det skønnes nødvendigt, påbyde den erhvervsdrivende, der har gjort et droneprodukt, der ikke opfylder gældende produktkrav, tilgængeligt på markedet, at tilbagekalde det fra erhververen, indtil droneproduktet opfylder gældende produktkrav.

**§ 126 l.** Transportministeren eller den som ministeren bemyndiger hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger samt dokumenter, der

vedrører de produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav i regler, der er fastsat i Den Europæiske Unions forordninger på droneområdet«.

§ 149...

*Stk. 16.* Overtrædelse af § 126 c, stk. 1 og 2, § 126 d, stk. 1-3, § 126 e, stk. 1 og 2, og § 126 f, stk. 1, straffes med bøde.

§ 150...

*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 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

§ 149...

**16.** *stk. 16*, affattes således:

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

§ 150...

**17.** I § 150, *stk. 10-12*, og *14-22*, udgår: »mindre«.

**18.** I § 150, *stk. 10, 12 og 22*, udgår: »i bymæssigt område«.

**19.** I § 150, *stk. 10-22*, ændres »§ 126 f, stk. 1« til:  
»artikel 5 i Kommissionens gennemførselsforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer«.

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-, Bygge- og Boligstyrelsen, 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-, Bygge- og Boligstyrelsen 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-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 retten 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 undtagelsesvis, 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, og §§ 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

Loven træder i kraft den 1. juli 2020.

## § 3

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