

# UDKAST

## Forslag

til

Lov om ændring af forskellige love på transportministeriets område (Styrket beredskab på transportområdet m.v.)

### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024 som ændret senest ved lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændring:

1. Efter kapitel 19 a indsættes:

»Kapitel 19 b

*Fravigelse af lovens regler af hensyn til væsentlige forsvars- og beredskabsformål*

**§ 134 f.** Transportministeren kan inden for ministerens ressortområde efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.«

### § 2

I lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, som ændret ved § 3 i lov nr. 499 af 20. maj 2025, § 7 i lov nr. 560 af 27. maj 2025 og § 2 i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændring:

1. Efter § 129 indsættes:

*»Fravigelse af lovens regler af hensyn til væsentlige forsvars- og beredskabsformål m.v.*

**§ 129 a.** Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med vedkommende minister bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, der

# UDKAST

er tillagt transportministeren, Vejdirektoratet eller vejmyndigheden i denne lov, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at det er nødvendigt af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.«

## § 3

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024, som ændret ved § 3 i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændring:

1. Efter § 97 indsættes:

» *Fravigelse af lovens regler af hensyn til væsentlige forsvars- og beredskabsformål m.v.*

**§ 97 a.** Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med vedkommende minister bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, der er tillagt transportministeren eller kommunalbestyrelsen i denne lov, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at det er nødvendigt af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.«

## § 4

I havneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 116 af 24. januar 2024, foretages følgende ændring:

1. I § 6 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler om, at transportministeren, hvis der ikke kan opnås en aftale herom på markedsvilkår, mod fuldstændig erstatning kan give påbud til havne om at prioritere specifikke havnearealer anvendt til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål, og i den forbindelse

## UDKAST

blandt andet fastsætte nærmere regler for arealernes anvendelse, herunder for afvigelse fra havnens ordensreglement, jf. § 15, stk. 1 og 2.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

### § 5

I postloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 151 af 8. februar 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, indsættes efter stk. 4, som nyt stykke:

»Stk. 5. Virksomheder med tilladelse til postbefordring skal udføre den nødvendige planlægning, som gør dem i stand til i en ekstraordinær situation med kort varsel at udbringe fysisk post for myndigheder.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

2. I § 8, stk. 1, efter »fællesvej« indsættes », jf. dog stk. 2«

3. I § 8, indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Ejendomme beliggende i landzone kan undlade at placere brevkassen ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej, hvis ejeren af ejendommen ikke ejer jorden ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej. Brevkassen kan i disse tilfælde placeres tættest muligt på indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej eller ved indgangen til ejendommens parcel.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

4. I § 14, indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. Transportministeren kan uddele midler, f.eks. puljemidler, til at understøtte varetagelsen af den i stk. 1, nr. 4, nævnte opgave.«

Stk. 5 bliver herefter stk. 6.

5. § 17, affattes således:

»§ 17. Transportministeren kan udpege en postvirksomhed til at varetage udbringning af fysisk post under ekstraordinære omstændigheder, f.eks. ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om sikring af udbringning af fysisk post under ekstraordinære omstændigheder, f.eks. ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger, herunder om udpegning af en eller flere virksomheder med posttilladelse til at varetage udbringningen.«

### § 6

# UDKAST

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025, foretages følgende ændringer:

1. *Overskriften* før § 126 a affattes således:

*»Definitioner«.*

2. I § 126 a indsættes som *stk. 2*:

*»Stk. 2. Ved en ikke-samarbejdsvillig drone forstås en drone, der opereres af en droneoperatør, som:*

- 1) opererer dronen ulovligt eller har et ulovligt formål, og
- 2) ikke kan identificeres eller ikke følger anvisninger fra politiet, forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere i forbindelse med neutralisering af en drone, jf. § 126 i.«

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

*»Ansvarsforsikring og erstatningsansvar«.*

4. I § 126 c indsættes som *stk. 3* og *4*:

*»Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om ansvarsfordeling og erstatningsansvar som følge af neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, jf. § 126 i, herunder regler om regreskrav.*

*Stk. 4. Ikke-samarbejdsvillige droner neutraliseret efter § 126 i, og som er i offentlige myndigheders eller infrastrukturforvalteres varetægt, overdrages til politiet med henblik på efterforskning og retsforfølgelse af eventuelle strafbare forhold.«*

5. Efter § 126 g indsættes:

*»Anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer*

**§ 126 h.** Transportministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer, herunder krav til flyveplanen, tidspunkt for anmeldelse af en flyveplan og kontaktoplysninger for en droneoperation. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om afmeldelse af flyveplaner og betingelser herfor.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder ikke anvendelse for privatpersoner, der flyver med en drone, som opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

2009/48/EF af 18. juni 2009 om sikkerhedskrav til legetøj, og droner, der vejer under 250 g, og som ikke er udstyret med en sensor.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplan og kontaktoplysninger, jf. stk. 1.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at regler udstedt i medfør af stk. 1, ikke finder anvendelse for forsvaret, politiet og andre offentlige myndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse opererer droner efter §§ 126 f, 154 og 155, herunder fastsætte regler om betingelser for statsluftfart.

*Stk. 5.* Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om, at certificerede droner og droner, der opereres i luftrum tilknyttet en modelflyveklub, kan undtages fra regler fastsat efter stk. 1 og 3.

### *Neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner*

**§ 126 i.** Transportministeren kan indgå aftale med visse offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere om, at de kan neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner. Transportministeren kan fastsætte regler om vilkår for at forestå neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.

*Stk. 2.* Lov om radioudstyr og elektromagnetiske forhold og lov om radiofrekvenser finder ikke anvendelse på aktiviteter omfattet af stk. 1, 1. pkt., og aktiviteter, der fastsættes regler om efter stk. 3.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, herunder regler om i hvilke områder og med hvilke metoder neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone kan ske. Transportministeren kan fastsætte regler om orientering af relevante aktører i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner ved brug af elektromagnetiske modforanstaltninger, herunder om undtagelse fra kravet.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om indberetning af en offentlig myndigheds eller infrastrukturforvalters forsøg på eller neutralisering af en drone efter stk. 1, 1. pkt., og efter regler fastsat efter stk. 3. Transportministeren kan i forbindelse hermed fastsætte regler om orientering af politiet.

**§ 126 j.** Transportministeren kan fastsætte regler om krav til offentlige myndigheders og infrastrukturforvalteres forevisning af legitimation i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.«

## UDKAST

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2026

*Stk. 2.* § 134 f i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, § 129 a i lov om offentlige veje, som affattes ved denne lovs § 2 og § 97 a i lov om private fællesveje, som affattet ved denne lovs § 3 ophæves den 31. december 2028.

### § 8

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men lovens § 6 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Fravigelse af færdselslovens regler af hensyn til væsentlige forsvarsformål og civile beredskabsformål
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	Transportministeriets overvejelser
2.1.3.	Den foreslåede ordning
2.2.	Fravigelse af regler i lov om offentlige veje m.v. af hensyn til væsentlige forsvarsformål og civile beredskabsformål
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Transportministeriets overvejelser
2.2.3.	Den foreslåede ordning
2.3.	Fravigelse af regler i lov om private fællesveje af hensyn til væsentlige forsvarsformål og civile beredskabsformål
2.3.1.	Gældende ret
2.3.2.	Transportministeriets overvejelser
2.3.3.	Den foreslåede ordning
2.4.	Hjemmel til at inddrage ikke-statslige havne og havnearealer
2.4.1.	Gældende ret

## UDKAST

2.4.2.	Transportministeriets overvejelser
2.4.3.	Den foreslåede ordning
2.5.	Styrket beredskab på postområdet
2.5.1.	Gældende ret
2.5.2.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.5.3.	Den foreslåede ordning
2.6.	Postbetjening af ø-samfund
2.6.1.	Gældende ret
2.6.2.	Transportministeriets overvejelser
2.6.3.	Den foreslåede ordning
2.7.	Brevkasser i landzonen
2.7.1.	Gældende ret
2.7.2.	Transportministeriets overvejelser
2.7.3.	Den foreslåede ordning
2.8.	Definition af ikke-samarbejdsvillig drone i lov om luftfart
2.8.1.	Gældende ret
2.8.2.	Transportministeriets overvejelser
2.8.3.	Den foreslåede ordning
2.9.	Krav om anmeldelse af flyveplan for droneoperationer og kontaktoplysninger
2.9.1.	Gældende ret
2.9.2.	Transportministeriets overvejelser



## UDKAST

2.9.3.	Den foreslåede ordning
2.10.	Neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner i lov om luftfart
2.10.1.	Gældende ret
2.10.1.1.	EU-retten og luftfartsloven
2.10.1.2.	Retsplejeloven
2.10.1.3.	Forsvarsloven
2.10.1.4.	Straffeloven
2.10.1.5.	Radioudstysloven og frekvensloven
2.10.2.	Transportministeriets overvejelser
2.10.3.	Den foreslåede ordning
2.11.	Ansvarsforsikring og erstatningsansvar vedrørende droner ved neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner
2.11.1.	Gældende ret
2.11.2.	Transportministeriets overvejelser
2.11.3.	Den foreslåede ordning
3.	Konsekvenser for rigsfællesskabet
4.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6.	Administrative konsekvenser for borgerne
7.	Klimamæssige konsekvenser
8.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser

## UDKAST

9.	Forholdet til EU-retten
10	Databeskyttelse
11.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
12.	Sammenfattende skema

### 1. Indledning

Danmark står i den mest alvorlige sikkerhedspolitiske situation i årtier.

Forsvarets Efterretningstjeneste (FE) vurderer i *Opdateret vurdering af truslen fra Rusland mod Rigsfællesskabet* fra februar 2025, at Rusland ser sig selv i konflikt med Vesten og Forbereder sig på en krig mod NATO. Det betyder dog ikke, at der er truffet beslutning om at starte en sådan krig, men Rusland opruster og opbygger kapaciteten til at kunne træffe en sådan beslutning.

Det fremgår af EU-Kommissionens beredskabsstrategi af 26. marts 2025, som har til formål at styrke Europas evne til at forebygge og reagere på nye trusler, at Europa står over for en ny virkelighed præget af stigende risici og dyb usikkerhed med stadig mere komplekse kriser og udfordringer. Det fremgår i den forbindelse eksempelvis, at Europa skal være forberedt på større, tværsektorielle hændelser og kriser, herunder en væbnet konflikt, der påvirker en eller flere medlemsstater.

Fremtidens trusselsbillede rummer således ikke kun traditionelle militære trusler, men også bredere sikkerhedspolitiske udfordringer.

Myndighedernes beredskab på tværs af det danske samfund har en central rolle i at styrke samfundssikkerheden og støtte Forsvaret, politiet civile borgere og andre civile myndigheder. I krisesituationer såsom COVID-19 pandemien arbejdede både de civile myndigheder for at beskytte den danske civilbefolkning.

I lyset af den nuværende sikkerhedspolitiske situation og med de udfordringer fremtiden kan byde på, er der behov for at styrke de civile myndigheders beredskab og sikre tilvejebringelsen af de nødvendige hjemler til at fravige visse regler med henblik på hurtigt at kunne igangsætte nødvendige

foranstaltninger og driftsaktiviteter, der tjener væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål.

Transportministeriet ønsker med dette lovforslag at udvise rettidig omhu og på Transportministeriets område sikre, at der op til og under krisesituationer kan træffes de nødvendige foranstaltninger og kan gennemføres tiltag af hensyn til væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål, og i nogle tilfælde hurtigere end under normale omstændigheder.

Lovforslaget fremsættes i erkendelse af, at den gældende lovgivning ikke i tilstrækkeligt omfang tager højde for det trusselbillede Danmark står over for i dag og i de kommende år. Blandt anden den teknologiske udvikling og klimaforandringerne betyder, at truslerne stiger i kompleksitet og kan antage stadig flere former.

Der kan eksempelvis med kort varsel opstå behov for hurtigt at kunne etablere, ændre eller udvide transportministerens kompetencer med henblik på at Transportministeriets civile myndigheder kan understøtte beskyttelsen af den civile befolkning, og, hvis påkrævet, gøre brug af den nødvendige infrastruktur samt understøtte Forsvaret og allierede styrker i forbindelse med menneskeskabte såvel som naturlige hændelser.

Lovforslagets anvendelsesområde dækker flere områder af transportsektoren, herunder området for droner, havne, vejtransport og post og er ikke begrænset til traditionelle krigssituationer, hvor Danmark på dansk jord står over et angreb fra en fremmed magt, men også situationer forud for en egentlig krigssituation, hvor der kan være behov for at prioritere militære transporter eller alvorlige beredskabshændelser som terrorangreb, cyber- og hybride angreb, sabotage eller nedbrud af kritisk infrastruktur, spionage, afledte effekter fra klimaforandringerne herunder naturkatastrofer, pandemier m.m.

Endvidere har lovforslaget også et forebyggende øjemed, da det også omfatter foranstaltninger, hvor der i ekstraordinære tilfælde er en overvejende sandsynlighed for, at manglende handling kan medføre væsentlige fysiske og materielle skader på den civile befolkning.

Konkret vil forslaget skabe det nødvendige lovgrundlag for at transportministeren vil kunne fastsætte nærmere regler med det formål at beskytte den civile befolkning, understøtte effektiv militær mobilitet eller til at prioritere

kritisk infrastruktur på Transportministeriets område til militære formål og civile beredskabsformål.

Det foreslås, at dele af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser ophæves den 31. december 2028.

## **2. Lovforslagets hovedpunkter**

### **2.1. Fravigelse af færdselslovens regler af hensyn til væsentlige forsvarsformål og civile beredskabsformål**

#### **2.1.1. Gældende ret**

Færdselsloven indeholder de adfærdsmæssige regler, som gælder ved færdsel på lovens område. Det er blandt andet almindelige færdselsregler, som for eksempel regler om vigepligt, placering på vej, lygteføring, hastighedsgrænser samt standsning og parkering, regler om spiritus- og narkokørsel og aldersgrænser for erhvervelse af kørekort.

Loven indeholder endvidere regler om erstatning og forsikring.

Derudover indeholder færdselsloven en række bemyndigelsesbestemmelser, hvorefter der kan fastsættes regler om blandt andet udrykningskørsel, køreuddannelsen, køretøjers tekniske indretning og udstyr, køretøjers vægt og dimensioner samt anvendelse og kontrol med overholdelsen af forordninger, direktiver, internationale aftaler, overenskomster eller liggende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

For visse af lovens bemyndigelsesbestemmelser gælder et forhandlingskrav, hvorefter transportministeren efter forhandling med andre ministre kan fastsætte de nærmere regler på et område. I de fleste tilfælde skal forhandlingen ske med justitsministeren, som for eksempel i lovens § 44, stk. 4, 2., pkt., hvorefter transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om betaling for politimæssig assistance, der efter politiets skøn er påkrævet ved gennemførelse af kørsel på motorvej med motordrevne køretøjer, der ikke kan og må fremføres med en hastighed af mindst 50 km i timen, og § 118 c, stk. 9, hvorefter transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om behandlingen af sager om hastighedsovertrædelser konstateret ved automatisk trafikkontrol (ATK), der er omfattet af reglerne om betinget objektivet ejeransvar, herunder regler om brug af digitale kommunikationsmidler.

Færdselsloven indeholder tillige en række bemyndigelsesbestemmelser, hvor kompetencen til at udstede regler er tillagt justitsministeren, da det

område, som bemyndigelsesbestemmelserne giver adgang til at regulere administrativt, hører under justitsministerens ressortområde. Det er for eksempel tilfældet i § 55, stk. 4, hvorefter justitsministeren fastsætter regler om udåndings-, spyt-, sved, blod- og urinprøver samt øjenbesigtigelse og regler om politiets fratagelse af kørekortet for at afværge risikoen for spiritus- og narkokørsel, og om politiets adgang til at betinge tilbagelevering af kørekortet af, at indehaveren afgiver udåndings-, spyt- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige. Ligeledes fastsætter justitsministeren efter forhandling med Advokatrådet takster for forsvareres vederlag i de sager om overtrædelse af færdselsloven, hvor der er mulighed for udenretslig afgørelse, jf. § 119 b, 2. pkt.

Færdselsloven indeholder endvidere regler om straf for overtrædelse af lovens regler, førerretsfrakendelse og konfiskation af køretøjer.

Efter bekendtgørelse nr. 588 af 31. maj 2024 om udrykningskørsel m.v., der er udstedt i medfør af færdselslovens § 7, stk. 1, er førere af udrykningskøretøjer, undtaget fra at følge en række af færdselslovens centrale regler, herunder hastighedsgrænserne, hvis det er nødvendigt for formålet med udrykningskørslen, jf. bekendtgørelsens § 8, stk. 2.

Det følger af færdselslovens § 39, at færdselsreglerne gælder for Forsvarets og redningsberedskabets køretøjer i den udstrækning, de kan anvendes. Hvor reglerne fraviges, skal der træffes foranstaltninger til at undgå fare eller unødigt ulempe for andre trafikanter.

Det fremgår endvidere af færdselslovens § 30, 2. pkt., at lovens §§ 28 og 29 om standsning og parkering ikke gælder for redningsberedskabets eller redningskorps køretøjer, ligesom lovens § 55 a, stk. 1, om forbud mod brug af håndholdt teleudstyr og andre kommunikationsapparater ikke gælder for Forsvarets brug af fastmonteret og mandbåret teleudstyr, og for politiets, redningsberedskabets, redningskorps' eller ambulanceføreres brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, hvis brugen er nødvendig for operative indsatser eller taktisk og operativ uddannelses- og øvelsesvirksomhed, jf. § 55 a, stk. 4 og 5, 1. pkt.

Færdselsloven indeholder ikke hjemmel til i videre udstrækning at fravige lovens regler af hensyn til forsvarsformål eller civile beredskabsformål.

### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser

Færdselslovens regler tager generelt hensyn til, at politi, forsvar og redningsberedskab skal kunne udføre deres opgaver, og at de i den forbindelse ikke behøver at efterleve færdselslovens regler, hvis det er nødvendigt for udførelsen af disse opgaver.

Muligheden for fravigelse af færdselslovens regler for politi, forsvar og redningsberedskab er som udgangspunkt begrænset til akutsituationer og øvelser af sådanne situationer. Endvidere indeholder loven ikke mulighed for, at lovens regler kan fraviges i forhold til andre trafikanter, hvis forsvarsformål eller civile beredskabsformål tilsiger det.

Det er Transportministeriets vurdering, at der kan opstå behov for at fravige færdselslovens regler for ved aktuelle eller mulige kriser at kunne understøtte opgaver, der har til formål at beskytte den civile befolkning, understøtte effektiv militær mobilitet eller til at prioritere kritisk infrastruktur på Transportministeriets område til militære formål og civile beredskabsformål.

Det vil for eksempel kunne være tilfældet, hvis der på grund af den sikkerhedspolitiske situation opstår behov for at kunne fravige de almindelige regler for erhvervelse og udstedelse af kørekort. Tilsvarende vil de generelle hastighedsgrænser kunne ændres, hvis den forsyningsmæssige situation måtte nødvendiggøre det.

Vurderingen af, om der foreligger de ovennævnte væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål og dermed vurderingen af rigets sikkerhedspolitiske, forsvarspolitiske og beredskabsmæssige interesser, er udtryk for et sikkerhedsfagligt og -politisk skøn.

Derfor bør færdselslovens regler alene kunne fraviges, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at færdselslovens regler vil skade et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål.

### 2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i færdselsloven indsættes en ny bestemmelse som § 134 f, hvorefter transportministeren inden for ministerens ressortområde efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab kan fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og

beredskab vurderer, at reglerne vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Den foreslåede bestemmelse vil alene finde anvendelse, når forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at der foreligger sådanne væsentlige nationale forsvarsformål eller civile beredskabsformål, at anvendelse af færdselslovens regler vil skade disse formål. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil derfor have et meget snævert anvendelsesområde.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren kan fastsætte regler i bekendtgørelsesform, der helt eller delvist fraviger regler i færdselsloven.

Den foreslåede bestemmelse vil give mulighed for at fravige alle færdselslovens regler inden for transportministerens ressortområde, herunder både lovens materielle regler og lovens formelle kompetenceregler i forhold til beslutninger om for eksempel vejenes udnyttelse og indretning.

Den foreslåede bestemmelse giver dog ikke transportministeren mulighed for at fravige de af færdselslovens regler, hvor kompetencen er tildelt en anden minister og dermed ligger uden for transportministerens ressortområde.

Adgangen til at fravige færdselslovens regler vil endvidere være begrænset af den til enhver tid gældende EU-retlige lovgivning, konventioner og andre internationale aftaler.

Med henblik på at sikre parlamentarisk kontrol med udnyttelsen af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, forudsættes det, at transportministeren forud for udstedelsen af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse orienterer Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg og Transportudvalg. Det vil ikke være en forudsætning for anvendelsen af kompetencen, at den eller de orienterede udvalg foretager en egentlig afstemning om den pågældende aktivitets gennemførelse. Formålet med orienteringen er at sikre parlamentarisk kontrol, og udvalgene vil således have mulighed for at stille spørgsmål til ministeren, ligesom udvalgene vil have mulighed for at anmode ministeren om redegørelser m.v. i relation til fravigelsen, som vil skulle gennemføres på baggrund af bekendtgørelsen. Udvalgene vil for eksempel i den forbindelse kunne høre ministeren om begrundelsen for, hvorfor det vurderes nødvendigt at fravige færdselslovens regler.

## **2.2. Fravigelse af regler i lov om offentlige veje m.v. af hensyn til væsentlige forsvarsformål og civile beredskabsformål**

### **2.2.1. Gældende ret**

Lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven) har i § 1 en formålsparagraf. Det følger af § 1, nr. 3, at loven skal medvirke til at sikre mobiliteten på vejene til forsvarsformål og civile beredskabsformål.

Tilføjelsen af forsvarsformål og civile beredskabsformål blev indsat i loven ved lov nr. 753 af 20. juni 2025, som trådte i kraft den 1. juli 2025.

I forarbejderne, jf. lovforslag nr. 209 fremsat d. 23. april 2025 af transportministeren, står der herom blandt andet, at hensynet til at sikre mobiliteten på vejene til forsvarsformål og civile beredskabsformål vil skulle indgå ved vejmyndighedernes administration efter vejloven. Hensynet til forsvarsformål og civile beredskabsformål vil for eksempel skulle varetages i forbindelse med statslige vejprojekter m.v.

Ved samme lovændring blev der også indsat en § 2 a i vejloven, hvor det fremgår, at vejlovens kapitel 2 a ikke finder anvendelse på Vejdirektoratets projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, når forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at anvendelsen vil skade disse formål.

Vejlovens kapitel 2 a indeholder regler for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg, og er en implementering af VVM-direktiv.

Om baggrunden for § 2 a står der i forarbejderne, at det ikke kan udelukkes – særligt henset til den sikkerhedspolitiske situation – at der kan opstå et behov for at etablere, ændre eller udvide statslige vej- og jernbaneanlæg til varetagelse af nationale forsvarsformål eller civile beredskabsformål, og det vurderes, at det kan blive nødvendigt, at dette skal ske hurtigt og uden inddragelse af offentligheden, da formålet med sådanne projekter ellers vil kunne forspildes.

I vejloven er en vejmyndighed defineret som den myndighed, som administrerer en offentlig vej, jf. § 3, stk. 1, nr. 1.



Vejloven indeholder en række kompetencer tillagt vejmyndighederne, ligesledes indeholder loven en række bestemmelser, hvormed vejmyndigheden skal give sin tilladelse før vejarealet kan benyttes. Nedenfor vil en række af disse blive gennemgået, men der er ikke tale om en udtømmende beskrivelse af vejlovens indhold.

Det følger af vejlovens § 9, stk. 1, at to eller flere vejmyndigheder kan indgå aftale om fælles trafikstyring, herunder styring af signaler, omkørselsruter og trafikalt beredskab, på hele eller dele af vejmyndighedernes vejnet.

Af vejlovens § 12, stk. 2, fremgår det, at transportministeren kan træffe bestemmelse om etablering af mindre anlæg og sideudvidelser til eksisterende statsveje, når dette kan gennemføres uden yderligere arealerhvervelse, og om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje med henblik på optimering og tilpasning af statsvejnettet.

Det følger af vejlovens § 73, stk. 1, at der skal søges om vejmyndighedens tilladelse, inden der foretages forandringer, herunder opgravning m.v., på en offentlig vejs areal. Uopsættelige reparationsarbejder på ledninger kan dog udføres uden tilladelse, når der snarest herefter sker anmeldelse til vejmyndigheden.

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign., 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning, jf. dog §§ 80 a og 80 b, eller 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når dette sker som led i erhvervsmæssig virksomhed.

### 2.2.2. Transportministeriets overvejelser

I den nuværende sikkerhedspolitiske situation og med de udfordringer fremtiden kan byde på, er der behov for at styrke de militære og civile myndigheders beredskab og sikre, at der findes de nødvendige hjemler til at fravige visse regler, der står i vejen for hurtigt at igangsætte nødvendige foranstaltninger og driftsaktiviteter, der tjener væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål.

Det er Transportministeriets vurdering, at der kan opstå behov for at fravige vejlovens regler for ved aktuelle eller mulige kriser at kunne understøtte

opgaver, der har til formål at beskytte den civile befolkning, understøtte effektiv militær mobilitet eller til at prioritere kritisk infrastruktur til militære formål og civile beredskabsformål.

Ligeledes vurderer Transportministeriet, at der også kan opstå situationer, hvor det vil være nødvendigt, at en beføjelse tillagt transportministeren, Vejdirektoratet eller vejmyndigheden, kan bemyndiges til en anden statslig myndighed for at igangsætte nødvendige foranstaltninger og driftsaktiviteter, der tjener både væsentlige nationale forsvarsformål og væsentlige civile beredskabsformål.

Forslaget skal være med til at sikre, at man på en hurtig måde kan fravige lovens regler i det omfang, at det måtte være nødvendigt.

Vurderingen af, om der foreligger de ovennævnte væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål og dermed vurderingen af rigets sikkerhedspolitiske, forsvarspolitiske og beredskabsmæssige interesser, er udtryk for et sikkerhedsfagligt og -politisk skøn.

Derfor skal vejlovens regler alene kunne fraviges, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab efter forhandling med transportministeren vurderer, at vejlovens regler vil skade et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål.

### 2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indsættes en hjemmel i vejloven, hvor transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab kan fastsætte regler, der fraviger vejlovens regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at reglerne vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Ligeledes foreslås det, at transportministeren efter forhandling med vedkommende minister kan bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, der er tillagt transportministeren, Vejdirektoratet eller vejmyndigheden i vejloven, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at det er nødvendigt af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Den foreslåede bestemmelse vil alene finde anvendelse, når forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at der foreligger sådanne væsentlige nationale forsvarsformål eller civile beredskabsformål, at anvendelse af vejlovens regler vil skade disse formål. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil derfor have et meget snævert anvendelsesområde.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren kan fastsætte regler i bekendtgørelsesform, der helt eller delvist fraviger regler i vejloven. Ligeledes kan transportministeren efter forhandling med vedkommende minister bemyndige kompetencer til en anden statslig myndighed.

Med henblik på at sikre parlamentarisk kontrol med udnyttelsen af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, forudsættes det, at transportministeren forud for udstedelsen af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse orienterer Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg og Transportudvalg. Det vil ikke være en forudsætning for anvendelsen af kompetencen, at den eller de orienterede udvalg foretager en egentlig afstemning om den pågældende aktivitets gennemførelse. Formålet med orienteringen er at sikre parlamentarisk kontrol, og udvalgene vil således have mulighed for at stille spørgsmål til ministeren, ligesom udvalgene vil have mulighed for at anmode ministeren om redegørelser m.v. i relation til fravigelsen, som vil skulle gennemføres på baggrund af bekendtgørelsen. Udvalgene vil for eksempel i den forbindelse kunne høre ministeren om begrundelsen for, hvorfor det vurderes nødvendigt at fravige vejlovens regler.

### **2.3. Fravigelse af regler i lov om private fællesveje af hensyn til væsentlige forsvarsformål og civile beredskabsformål**

#### **2.3.1. Gældende ret**

Det følger af § 1, stk. 2, i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 (herefter privatvejsloven), at de offentlige hensyn varetages af kommunalbestyrelsen, der er forvaltningsmyndighed (vejmyndighed) for private fællesveje og private fællesstier.

Privatvejsloven finder anvendelse på private fællesveje, udlagte private fællesveje i det omfang det fremgår af lovens regler, og private veje i det omfang, at det fremgår af lovens §§ 6-9.

En privat fællesvej er defineret som en vej, gade, bro eller plads, der ikke er en offentlig vej og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end

den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer.

Loven er delt op i regler for private fællesveje på landet i lovens afsnit II og private fællesveje i byer og bymæssige områder i lovens afsnit III.

I forhold til private fællesveje på landet er administrationen i høj grad et privatretligt anliggende, og det er derfor også begrænset, hvilke beføjelser kommunalbestyrelsen har. Dog kræver det kommunalbestyrelsens godkendelse at nedlægge en privat fællesvej på landet, jf. § 12. Ligeledes kan kommunalbestyrelsen tage stilling til spørgsmål om vejens vedligeholdelsesstand, jf. § 14, og i den forbindelse også pålægge de vedligeholdelsesforpligtede grundejere konkrete vedligeholdelsesarbejder i forhold til deres brug af vejen, jf. § 16. Herudover kan vejmyndigheden bestemme, at en privat fællesvej skal ryddes for sne, at der skal træffes foranstaltninger mod glat føre på vejen og at vejen skal renholdes, jf. § 23. Kommunalbestyrelsen kan om nødvendigt bestemme, at kommunen helt eller delvis sørger for at udføre de pligter om vintervedligehold og renholdelse, der er pålagt grundejere, for grundejernes regning, jf. § 24. Endelig er der hjemmel til, at kommunalbestyrelsen under nærmere omstændigheder kan tillade placering af kabler og tilbehør i et areal, der er taget i brug for en privat fællesvej eller privat fællessti, jf. § 24 a.

For private fællesveje i byer og bymæssige områder er kommunalbestyrelsen tillagt langt flere kompetencer. Nedenfor vil en række af disse blive gennemgået, men der er ikke tale om en udtømmende beskrivelse af privatvejslovens indhold.

Hvis en vejberettiget gør gældende, at en privat fællesvej ikke er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsels art og omfang, skal kommunalbestyrelsen tage stilling til spørgsmålet. Kommunalbestyrelsen kan til enhver tid tage stilling til spørgsmålet af egen drift. Det følger af § 45.

Kommunalbestyrelsen kan påbyde de vedligeholdelsesforpligtede at vedligeholde den del af vejen, der ligger nærmest ved den pågældendes ejendom, og bestemme, hvornår arbejdet skal være afsluttet, jf. § 47.

Det følger af § 57, stk. 1, at grundejerne ikke må foretage ændringer ved en privat fællesvejs indretning eller anlæg, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen, jf. færdselslovens §§ 92, 92 a og 100, uden kommunalbestyrelsens og politiets

godkendelse. Politiets godkendelse indhentes af kommunalbestyrelsen. Af stk. 2 fremgår det, at kommunalbestyrelsen med politiets samtykke kan bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer og foranstaltninger som nævnt i stk. 1. Kommunen afholder udgifterne hertil.

Af § 59, stk. 1, fremgår det, at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at private fællesveje skal holdes belyst, når dette er nødvendigt af hensyn til færdslen på vejen eller for at tilgodese andre almene offentlige hensyn.

Det følger af § 61, stk. 2, at når det er nødvendigt af hensyn til vejens istandsættelse eller til færdslen, kan kommunalbestyrelsen kræve træer og anden beplantning på, i eller over en privat fællesvej fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.

Det følger af § 66, stk. 1, at på arealer, der er privat fællesvej, kræver det kommunalbestyrelsens godkendelse 1) varigt eller midlertidigt at anbringe affald, materiel, materialer, løsørengstande, ikkeindregistrerede køretøjer, skure, skurvogne, containere, boder, automater, skilte, hegn el.lign., 2) at anbringe køretøjer med henblik på salg eller udlejning og 3) som led i erhvervsvirksomhed at anbringe køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign.

Det følger af § 67, stk. 1, at vejlovens § 73 tilsvarende finder anvendelse ved byggeri, udgravning og opfyldning på og ved private fællesveje.

### 2.3.2. Transportministeriets overvejelser

I den nuværende sikkerhedspolitiske situation og med de udfordringer fremtiden kan byde på, er der behov for at styrke de civile myndigheders beredskab og sikre, at der findes de nødvendige hjemler til at fravige visse regler, der står i vejen for hurtigt at igangsætte nødvendige foranstaltninger og driftsaktiviteter, der tjener væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål.

Det er Transportministeriets vurdering, at der kan opstå behov for at fravige privatvejslovens regler for ved aktuelle eller mulige kriser at kunne understøtte opgaver, der har til formål at beskytte den civile befolkning, understøtte effektiv militær mobilitet eller til at prioritere kritisk infrastruktur til militære formål og civile beredskabsformål. Ligeledes vurderer Transportministeriet, at der også kan opstå situationer, hvor det vil være nødvendigt, at en beføjelse tillagt transportministeren eller vejmyndigheden, kan bemyndiges til en anden statslig myndighed for at igangsætte nødvendige

foranstaltninger og driftsaktiviteter, der tjener væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål.

Forslaget skal være med til at sikre, at man på en hurtig måde kan fravige lovens regler i det omfang, at det måtte være nødvendigt.

Vurderingen af, om der foreligger de ovennævnte væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål og dermed vurderingen af rigets sikkerhedspolitiske, forsvarspolitiske og beredskabsmæssige interesser, er udtryk for et sikkerhedsfagligt og -politisk skøn.

Derfor skal privatvejslovens regler alene kunne fraviges, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab efter forhandling med transportministeren vurderer, at privatvejslovens regler vil skade et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål.

### 2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indsættes en hjemmel i privatvejsloven, hvor transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab kan fastsætte regler, der fraviger privatvejslovens regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at reglerne vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Ligeledes foreslås det, at transportministeren efter forhandling med vedkommende minister kan bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, der er tillagt transportministeren, Vejdirektoratet eller kommunalbestyrelsen i privatvejsloven, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at det er nødvendigt af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Den foreslåede bestemmelse vil alene finde anvendelse, når forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at der foreligger sådanne væsentlige nationale forsvarsformål eller civile beredskabsformål, at anvendelse af privatvejslovens regler vil skade disse formål. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil derfor have et meget snævert anvendelsesområde.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren kan fastsætte regler i bekendtgørelsesform, der helt eller delvist fraviger regler i

privatvejsloven. Ligeledes kan transportministeren efter forhandling med vedkommende minister bemyndige kompetencer til en anden statslig myndighed.

Med henblik på at sikre parlamentarisk kontrol med udnyttelsen af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, forudsættes det, at transportministeren forud for udstedelsen af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse orienterer Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg og Transportudvalg. Det vil ikke være en forudsætning for anvendelsen af kompetencen, at den eller de orienterede udvalg foretager en egentlig afstemning om den pågældende aktivitets gennemførelse. Formålet med orienteringen er at sikre parlamentarisk kontrol, og udvalgene vil således have mulighed for at stille spørgsmål til ministeren, ligesom udvalgene vil have mulighed for at anmode ministeren om redegørelser m.v. i relation til fravigelsen, som vil skulle gennemføres på baggrund af bekendtgørelsen. Udvalgene vil for eksempel i den forbindelse kunne høre ministeren om begrundelsen for, hvorfor det vurderes nødvendigt at fravige privatvejslovens regler.

## **2.4. Hjemmel til at inddrage ikke-statslige havne havnearealer**

### **2.4.1. Gældende ret**

Det fremgår af lov om havne § 1, stk. 1, at loven, med visse undtagelser, gælder for havne, der anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk (herefter havne).

Det fremgår videre af havnelovens § 5, at havne har modtagepligt for skibe, i det omfang pladsforholdene og sikringshensyn tillader det, medmindre andet er bestemt af transportministeren i tilladelser meddelt i henhold til tidligere lovgivning.

Erhvervshavne kan i medfør af havnelovens § 6, stk. 1 være organiseret som enten statshavne, kommunale havne, kommunale selvstyrehavne, helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne eller privatretligt organiserede havne. Det bemærkes i den forbindelse, at der i dag er ca. 120 erhvervshavne og færgelejer i Danmark, der er omfattet af denne lov, hvorunder to havne (Bøjden og Fynshav), er organiseret som statshavne, mens de øvrige danske havne enten er organiseret som kommunale havne, kommunale selvstyrehavne, helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne eller privatretligt organiserede havne.

Det følger endvidere af havnelovens § 6, stk. 2, som blev indført ved lov nr. 285 af 22. marts 2012, at havnearealer skal prioriteres anvendt til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed, inden for rammerne af den valgte organisationsform. Såfremt arealerne ikke kan udlejes til disse aktiviteter, kan havnen udleje arealerne til andre formål.

Det fremgår blandt andet af forarbejderne til § 6, stk. 2, at en havns ledelse skal prioritere havnearealer anvendt til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport af gods, fisk, passagerer m.v. eller andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. Det forudsættes således, at havnearealerne prioriteres anvendt til erhvervsmæssige formål med relation til havnedrift. I prioriteringen bør havnen så vidt muligt finde lejere, der på markedsvilkår kan anvende havnearealerne til de beskrevne formål, eller selv anvende arealerne til de driftsområder, som den enkelte havn er bemyndiget til at varetage i henhold til havnens valg af organisationsform.

Havneloven indeholder imidlertid ikke hjemmel til at fravige lovens regler, hvorved staten af hensyn til forsvarsformål eller civile beredskabsformål kan disponere over ikke-statslige havne og dertilhørende havnearealer eller prioritere visse skibe.

#### 2.4.2. Transportministeriets overvejelser

I den nuværende sikkerhedspolitiske situation og med de udfordringer fremtiden kan byde på, er der behov for at styrke de civile myndigheders beredskab og sikre, at der findes de nødvendige hjemler til at fravige visse regler, der står i vejen for hurtigt at igangsætte nødvendige foranstaltninger og driftsaktiviteter, der tjener væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål.

Det er Transportministeriets vurdering, at der kan opstå behov for at staten kan disponere over ikke-statslige havne og dertilhørende havnearealer i situationer, hvor det er nødvendigt at sikre, at danske erhvervshavne op til og under krisesituationer kan tages i brug med det formål at beskytte den civile befolkning, understøtte effektiv militær mobilitet eller til at prioritere kritisk infrastruktur til militære formål eller civile beredskabsformål og igangsætte nødvendige foranstaltninger og driftsaktiviteter, der tjener disse formål. Dette kan eksempelvis omfatte situationer, hvor der i fredstid identificeres et akut behov for at understøtte allierede eller styrke det danske forsvar, hvor en militær tilstedeværelse på danske havne er proportional i forbindelse med afværgelse af en militær trussel eller forberedelse på militært forsvar af



danske interesser eller ved alvorlige menneskeskabte såvel som naturlige beredskabshændelser, hvor det er nødvendigt at gøre brug af den nødvendige infrastruktur for at træffe foranstaltninger, der skal beskytte den civile befolkning eller prioritere kritisk infrastruktur til militære formål og civile beredskabsformål.

### 2.4.3. Den foreslåede ordning

Med forslaget gives transportministeren hjemmel til efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab at fastsætte regler om, at transportministeren, hvis der ikke kan opnås en aftale herom på markedsvilkår, mod fuldstændig erstatning kan give påbud til havne om at prioritere specifikke havnearealer anvendt til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål, og i den forbindelse blandt andet fastsætte nærmere regler for arealernes anvendelse, herunder for afvigelse fra havnens ordensreglement, jf. § 15, stk. 1 og 2.. Transportministeren får således mulighed for at disponere over konkrete havnearealer.

Transportministeren, udpeger efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab de konkrete havne, hvorefter den konkrete disponering over konkrete havne eller havnearealer varetages af transportministeren eller den, transportministeren bemyndiger dertil. Forslaget skal i den forbindelse gøre det muligt for transportministeren at bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, som ellers er tillagt transportministeren.

Anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at der er tale om en militær- eller beredskabssituation, hvor anvendelsen af reglerne er proportionale med den aktuelle situation. Endvidere er det ikke forudsat, at en trussel retter sig direkte mod Danmark, da hjemlen også vil omfatte tilfælde, hvor truslen retter sig mod allierede lande eller mod danske udenrigspolitiske interesser.

De regler, der fastsættes i medfør af hjemlen skal angive præcis, hvilke havnearealer (herunder arealer på søområdet), som transportministeren ønsker at disponere over, og beskrive den påtænkte anvendelse af arealerne og evt. fastsatte regler for anvendelsen. Situationen kan dog forudsætte, at havnemyndigheden kun orienteres overfladisk om den påtænkte anvendelse og evt. fastsatte regler for overtagelsen. Det kan således være nødvendigt at ændre ordensbestemmelserne for arealernes anvendelse, herunder for at fratage havnemyndigheden kompetence til at påse ordensbestemmelsernes og andre reglers overholdelse.

Det er blandt andet hensigten, at der fastsættes regler om, at der mod fuld-  
stændig erstatning kan meddeles påbud til havne om at prioritere specifikke  
havnearealer til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt ci-  
vilt beredskabsformål, og i den forbindelse fastsættes blandt andet nærmere  
regler for arealernes anvendelse, herunder for afvigelse fra havnens ordens-  
reglement, jf. § 15, stk. 1 og 2. I tilfælde, hvor der ikke kan opnås enighed  
om erstatning mellem transportministeren og den eller de berørte virksom-  
heder (herunder havnen), behandles sager herom efter reglerne i lov om  
fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det er endvidere hensigten, at den foreslåede bestemmelse skal sikre mulig-  
hed for, at private aktørers prioritet i udførslen af havneaktiviteter kan fra-  
viges for så vidt angår varetagelsen af væsentlige nationale forsvarsformål.

Forsvaret vil have mulighed for at udøve værtnationsstøtte, således at alli-  
ancepartnere kan understøttes under ophold i Danmark.

Med henblik på at sikre parlamentarisk kontrol med udnyttelsen af de fore-  
slåede bemyndigelsesbestemmelser, forudsættes det, at transportministeren  
forud for udstedelsen af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse ori-  
enterer Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg  
og Transportudvalg. Det vil ikke være en forudsætning for anvendelsen af  
kompetencen, at den eller de orienterede udvalg foretager en egentlig af-  
stemning om den pågældende aktivitets gennemførelse. Formålet med ori-  
enteringen er at sikre parlamentarisk kontrol, og udvalgene vil således have  
mulighed for at stille spørgsmål til ministeren, ligesom udvalgene vil have  
mulighed for at anmode ministeren om redegørelser m.v. i relation til fravi-  
gelsen, som vil skulle gennemføres på baggrund af bekendtgørelsen. Udval-  
gene vil for eksempel i den forbindelse kunne høre ministeren om begrun-  
delsen for, hvorfor det vurderes nødvendigt at fravige havnelovens regler.

Den foreslåede hjemmel har karakter af en nødregulering, idet det er den  
generelle vurdering, at havnene har en interesse i at have så meget havneak-  
tivitet som muligt på deres arealer, og hjemlen er således rettet mod tilfælde,  
hvor havnene mod forventning ikke prioriterer den fornødne plads.

## **2.5. Styrket beredskab på postområdet**

### **2.5.1. Gældende ret**

Det fremgår af § 14, stk. 3 og stk. 4, i postloven, at transportministeren kan  
udpege en eller flere virksomheder til at varetage en eller flere af de i stk. 1.

nævnte opgaver. Det fremgår endvidere af § 23, stk. 2, at transportministeren fører tilsyn med udviklingen på postmarkedet, herunder at markedet sikrer indsamling og omdeling af breve og pakker til ensartede priser for standardprodukter. Som følge heraf kan transportministeren i tilfælde af markedssvigt via bemyndigelserne i § 14, stk. 3 og stk. 4, gribe ind ved at udpege en virksomhed til mod compensation at varetage en bestemt posttjeneste.

Der er ikke i postloven i dag hjemmel til at udpege en eller flere virksomheder i beredskabsøjemed til at varetage fysisk postlevering i ekstraordinære tilfælde for eksempel ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger såsom Digital Post, MitID eller NemLog-in.

Det følger af postlovens § 3, at virksomheder, der udøver erhvervsmæssig postbefordring, skal have tilladelse hertil af transportministeren. Der kan gives tilladelse til enten lokal eller landsdækkende postbefordring. Det følger af § 3, stk. 4, at virksomheder med tilladelse til landsdækkende postbefordring skal udbyde et standardprodukt til ensartede priser til hele landet inden for de tjenester, som de udbyder. Postloven indeholder ikke en bestemmelse om, at postvirksomheder skal udføre den nødvendige planlægning, som gør dem i stand til at udbringe en større mængde fysiske forsendelser fra myndigheder med kort varsel.

### 2.5.2. Transportministeriets overvejelser

Danmark er blandt de mest digitaliserede samfund i verden. Et stærkt digitaliseret samfund som Danmark er derfor også afhængigt af digitale offentlige løsninger som kommunikationsform mellem myndighederne og borgere og mellem myndigheder og virksomheder. Digitaliseringsstyrelsens opgørelse pr. fjerde kvartal 2024 viser, at 4.785.673 borgere med bopæl i Danmark svarende til knap 95 pct. af alle personer over 15 år er tilmeldt digital post. Dermed er samfundet også sårbart, hvis en eller flere af disse offentlige digitale løsninger i en periode ikke kan tilgås.

Som følge af den nuværende sikkerheds situation i Danmark, hvor det for eksempel fremgår af Center for Cybersikkerheds (i dag Styrelsen for Samfundssikkerhed) trusselsvurdering fra 2024, at niveauet for cyberkriminalitet er MEGET HØJT, og at truslen for cyberaktivisme er HØJ, er det Transportministeriets og Digitaliseringsministeriets vurdering, at det er hensigtsmæssigt at sikre en alternativ kommunikationsvej for kommunikation fra myndigheder.

Transportministeriet ser i lyset af den nuværende sikkerhedssituation behov for at skabe hjemmel til, at transportministeren i ekstraordinære situationer for eksempel i en periode med utilgængelighed af offentlige digitale løsninger kan udpege en postvirksomhed eller flere postvirksomheder til mod kompensation at udbringe fysisk post fra myndigheder. Formålet vil være at sikre, at myndigheder kan få vigtig information ud til borgere og virksomheder i en krisesituation om eksempelvis – men ikke afgrænset til - beredskabs-, miljø- og sundhedsforhold.

Myndigheder kan i dag indgå aftaler med postvirksomheder om eksempelvis udbringning af fysisk post til ikke-digitale borgere, men det er Transportministeriets vurdering, at der i en ekstraordinær situation kan være behov for at stille særlige krav til virksomhederne, som der bør kompenseres for. Dette kan for eksempel være i tilfælde, hvor det ikke er muligt at tilgå post via offentlige digitale løsninger for eksempel, hvis Digital Post, MitID eller NemLog-in er ude af drift i en kortere eller længere periode.

Transportministeriet vurderer, at der er behov for, at alle virksomheder med tilladelse til postbefordring foretager den nødvendige planlægning, som gør, at de i praksis vil kunne udbringe en større mængde fysiske forsendelser fra myndigheder på kort sigt. Dette indebærer, at virksomhederne gør sig overvejelser om, hvordan de organisatorisk og i driften kan håndtere en større mængde forsendelser med kort varsel. Det kunne være – men er ikke afgrænset til – hvordan man sikrer tilstrækkeligt personale til omdeling af forsendelserne eller hvordan forsendelserne kan sorteres.

### 2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i postloven indføres en hjemmel, hvorefter transportministeren, på anmodning fra relevant myndighed eller flere relevante myndigheder, får mulighed for at udpege en eller flere virksomheder med posttilladelse til at udbringe fysisk post fra myndigheder, som normalt vil være tilgængelige for borgere og virksomheder via offentlige digitale løsninger mod kompensation inden for deres dækningsområde. Der lægges op til at udpege en virksomhed frem for eksempelvis udbud, da det sikrer, at det er muligt at få posten ud med kort varsel. Ved udpegningen vil der som udgangspunkt blive indgået frivillig aftale med virksomheden, men i sidste ende vil postvirksomheden være forpligtet til at udbringe posten (mod kompensation), såfremt transportministeren udpeger dem.

Hjemlen forventes i overvejende grad aktiveret eksempelvis i tilfælde, hvor det ikke er muligt at tilgå post via offentlige digitale løsninger for eksempel,

hvis Digital Post, MitID eller NemLog-in er ude af drift i en kortere eller længere periode. Med den foreslåede hjemmel lægges der endvidere op til at stille krav om, at postvirksomheder med posttilladelse skal udføre den nødvendige planlægning, som gør dem i stand til at udbringe fysisk post fra myndigheder med kort varsel.

Den foreslåede ordning vil medføre, at transportministeren i en ekstraordinær situation for eksempel ved utilgængelighed af offentlige tilgængelige digitale tjenester kan udpege en eller flere postvirksomheder til at udbringe fysisk post indenfor deres dækningsområde for myndigheder mod kompensation. Dette afhænger af myndighedens vurdering af samt karakteren af den information, som skal ud til borgere eller virksomheder.

Ordningen vil eksempelvis indebære, at der kan stilles krav om, at postvirksomheder skal prioritere post fra myndigheder over andre typer af forsendelser, samt at de skal uddele forsendelserne med en bestemt frekvens, for eksempel fra dag til dag. Der lægges med ordningen op til, at den afsendende myndighed som udgangspunkt betaler compensationen. Der vil skulle indgås en nærmere aftale om betingelser for compensationen, dog således, at compensationen ikke overstiger de direkte omkostninger forbundet hermed samt en rimelig avance.

Der lægges med ordningen også op til, at virksomhederne efter anmodning fra Trafikstyrelsen skal kunne fremvise en plan for, hvordan de vil håndtere omdeling af fysiske forsendelser under ekstraordinære omstændigheder. Ved gentagende overtrædelser har Trafikstyrelsen jf. postlovens § 5, stk. 1, nr. 1, mulighed for at tilbagekalde virksomhedens posttilladelse.

Det foreslås endvidere, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om udbringning af fysisk post under ekstraordinære omstændigheder som for eksempel utilgængelighed af offentlige digitale løsninger, herunder om udpegning af en eller flere virksomheder med posttilladelse til at varetage udbringningen.

## **2.6. Postbetjening af ø-samfund**

### **2.6.1. Gældende ret**

Det følger af postlovens § 3, stk. 4, at der kan meddeles tilladelse til lokal eller landsdækkende postbefordring. Ifølge bemærkningerne jf. Folketings-tidende 2023-24 tillæg A, L22 som fremsat side 9 skal postvirksomheder med en landsdækkende posttilladelse udbyde et standardprodukt til ensartede priser til hele landet, inden for de tjenester, de udbyder. Med

landsdækkende postbetjening menes omdeling til alle adresser i Danmark. Det fremgår, at postbetjening af mindre ø-samfund kan ske inden for rammerne af den ordning, som foreslås etableret vedrørende dette område. Det skal forstås sådan, at der kan etableres særlige ordninger for småøerne som supplement, men alle postvirksomheder med en landsdækkende posttilladelse vil uanset dette skulle levere post til småøerne.

Det følger af postlovens § 14, at transportministeren sikrer postbefordring af de i § 14, stk. 1, nævnte opgaver. Det fremgår af § 14, stk. 1, nr. 4) at det blandt andet vedrører adresserede forsendelser til og fra ø-samfund, herunder ved etablering af faciliteter, som postvirksomhederne kan benytte. Af § 14, stk. 2, fremgår det, at transportministeren kan udbyde og indgå kontrakt med en eller flere postvirksomheder om varetagelse af en eller flere af de i stk. 1 nævnte opgaver, herunder postbetjening af mindre ø-samfund. Af § 14, stk. 3, fremgår det, at transportministeren kan udpege en eller flere postvirksomheder til blandt andet at varetage postbetjening af ø-samfund. Ifølge bemærkningerne skal det forudsatte udbud sikre, at der etableres en fælles infrastruktur for distribution til de mindre ø-samfund jf. Folketingstidende 2023-24 tillæg A, L22 som fremsat side 8. Det fremgår ikke i postloven, at transportministeren kan bruge andre værktøjer end udbud og udpegning til postbetjening af ø-samfund

### 2.6.2. Transportministeriets overvejelser

I den politiske aftale om den fremtidige indretning af postsektoren fra 2023 var der forudsat, at der skulle ske et udbud af postbetjening af ø-samfund, hvilket også er afspejlet i postlovens bestemmelser om, at postbetjening af ø-samfund kan ske ved udpegning eller via et udbud. En høring af virksomhederne og interessenter har dog vist, at alle parter ser udfordringer med det foreslåede udbud. Den politiske aftalekreds har på den baggrund besluttet at etablere en årlig pulje til styrket postbetjening af småøerne, hvor der hvert år kan gives midler til initiativer, der som supplement til den eksisterende postservice har til formål at styrke postbetjeningen på de små øer. Transportministeriet vurderer, at der er behov for at tilpasse postlovens bestemmelser, så det fremgår, at yderligere styrkelse af postbetjening af ø-samfund også kan ske på andre måder end udpegning og udbud.

PostNord Danmark har indtil nu været udpeget til at varetage postbetjening af ø-samfund ud fra en række principper, der betyder, at ø-samfund ikke får helt den samme betjening, som resten af landet får. I ydelsesspecifikationerne for udpegningen af virksomhederne har det historisk været udgangspunktet, at offentlig færgeadgang er en forudsætning for indsamling og

omdeling på øen. Det er Transportministeriets vurdering, at det er hensigtsmæssigt, at denne standard videreføres, Øer uden offentlig færgeadgang vil kunne få midler til anlæg på fastlandssiden.

### 2.6.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i postloven indføres en hjemmel til at anvende andre værktøjer end udbud og udpegning i relation til postbetjening af mindre ø-samfund.

Den foreslåede ordning vil indebære, at det skrives ind, at transportministerens forpligtelse til at sikre postbetjening af ø-samfund kan ske på andre måder for eksempel ved at transportministeren som supplement uddeler midler til postbetjening af ø-samfund. Disse midler kan gives til småøerne gennem deres hjemkommune eller Forsvarsministeriet for så vidt angår Christiansø og Frederiksø til både infrastruktur og til indsamling og omdeling af forsendelser.

## 2.7. Brevkasser i landzonen

### 2.7.1. Gældende ret

Det følger af postlovens § 8, stk. 1, at ejeren af en ejendom skal opstille brevkasse ved indgangen til den enkelte parcel ved bygninger, villaer og rækkehuse med en eller flere husstande eller erhverv mv. Ejendomme beliggende i landzone skal have brevkasse placeret ved indkørsel fra offentlig vej eller privat fællesvej. Det fremgår af postlovens § 7, stk. 3, at postvirksomheder vil kunne undlade at omdele post til borgere, som ikke har fået opsat brevkasse i overensstemmelse med reglerne.

Det er efter gældende lov ikke muligt at fravige reglerne i de tilfælde, hvor en borger ikke har mulighed for at opsætte en brevkasse i landzone i overensstemmelse med reglerne.

### 2.7.2. Transportministeriets overvejelser

Der har vist sig at være en række tilfælde, hvor det ikke er muligt at overholde reglen vedrørende placeringen af brevkasser i landzonen, fordi borge- ren ikke ejer jorden fra deres ejendom og op til indkørsel fra offentlig vej eller privat fællesvej. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det bør være muligt at fravige reglen i disse tilfælde.

### 2.7.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i postloven indføres en regel i postloven, hvorefter det bliver muligt at fravige kravet om placering af brevkasse i landzone, således

at borgerne, som ikke ejer jorden mellem deres parcel og frem til indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej, kan placere brevkassen tættest muligt på indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej eller ved indgangen til ejendommens parcel.

Den forslåede ordning vil indebære, at ejendomme beliggende i landzone kan undlade at placere brevkassen ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej, hvis ejeren af ejendommen ikke ejer jorden ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej. Brevkassen kan i disse tilfælde placeres tættest muligt på indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej eller ved indgangen til ejendommens parcel.

## **2.8. Definition af ikke-samarbejdsvillig drone i lov om luftfart**

### **2.8.1. Gældende ret**

Lov om luftfart (herefter luftfartsloven) indeholder i § 126 a en definition af begrebet en drone.

Ved en drone forstås ethvert ubemandet luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.

Luftfartsloven indeholder ikke en definition af begrebet ikke-samarbejdsvillig drone.

### **2.8.2. Transportministeriets overvejelser**

Gennem de seneste år har der været en øget droneaktivitet i Danmark over områder med kritisk infrastruktur som for eksempel ved lufthavne, havne og boreplatforme. Sådanne droneflyvninger har eksempelvis i en kortere periode lukket Københavns Lufthavn (CPH) og Aalborg Lufthavn (AAL) med en række konsekvenser til følge, herunder betydelige økonomiske konsekvenser, forlængede rejsetider for passagerer og ulemper for berørte luftfartsaktører.

Droner er i dag typisk udstyret med kameraer eller sensorer, der kan levere foto og video i høj kvalitet eller registrere termisk aktivitet m.v., mens større droner også kan transportere fragt.

Droneoperationer, der gennemføres over og i nærheden af blandt andet kritisk infrastruktur kan udgøre en trussel, såfremt droneoperatøren har til hensigt at anvende dronen til kriminelle aktiviteter såsom forstyrrelser, rekognoscering, sabotage, ulovlig aktivisme, indsamling af billeder til propaganda, smugling eller andre former for ulovlige formål. Herudover kan



dronerne med deres blotte tilstedeværelse forstyrre den generelle luftfart eller autoriserede droneoperationer, der udføres ved eller i nærheden af kritisk infrastruktur.

I lyset af den sikkerhedspolitiske situation og den øgede droneaktivitet i områder med kritisk infrastruktur vurderer Transportministeriet, at der er behov for at indføre en ny definition i luftfartsloven om ikke-samarbejdsvillige droner.

Begrebet »ikke-samarbejdsvillig drone« anvendes inden for anti-drone-området (»counter drone-området«) til at beskrive en drone, der bevidst eller ubevidst bruges til ulovlige aktiviteter.

### 2.8.3. Den foreslåede ordning

Transportministeriet vurderer, at begrebet ikke-samarbejdsvillig drone vil få en central betydning særligt i forhold til regler om offentlige myndigheders og infrastrukturforvalters mulighed for at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner. For at tydeliggøre, hvad der vil skulle forstås ved en ikke-samarbejdsvillig drone, vurderer Transportministeriet, at luftfartsloven bør indeholde en definition af en ikke-samarbejdsvillig drone. Det foreslås derfor, at der indsættes et nyt *stk. 2* i luftfartslovens § 126 a, jf. lovforslagets § 6, nr. 6.

Det foreslås, at der ved en ikke-samarbejdsvillig drone forstås en drone, der opereres af en droneoperatør, som:

- 1) opererer en drone ulovligt eller har et ulovligt formål, og
- 2) ikke kan identificeres eller ikke følger anvisninger fra politiet, forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere i forbindelse med neutralisering af en drone, jf. § 126 i.

Den foreslåede definition består overordnet set af to betingelser, der skal være opfyldt. En drone vil blive betragtet som en ikke-samarbejdsvillig drone, når droneoperatøren både opfylder betingelsen om, at operatøren opererer dronen ulovligt eller har et ulovligt formål, og at droneoperatøren enten ikke kan identificeres eller ikke følger anvisninger fra politiet, Forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere i forbindelse med en eventuel neutralisering af en drone.

Det forhold, at en drone opereres ulovligt vil kunne indebære, at en droneoperatør gennemfører en droneoperation i strid med gældende særlovgivning, herunder luftfartsloven. En ulovlig droneoperation vil blandt andet

kunne være en droneoperation, der gennemføres i en geografisk dronezone uden tilladelse eller en droneoperation, der gennemføres i strid med en tilladelse meddelt efter bekendtgørelse nr. 1649 af 12. december 2023 om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, som ændret ved bekendtgørelse nr. 527 af 20. maj 2025, (herefter dronebekendtgørelsen), ved for eksempel at fravige den tilladte flyvehøjde, jf. dronebekendtgørelsens §§ 9 og 9 a. En ulovlig droneoperation vil endvidere kunne være en droneoperation, der gennemføres uden forudgående anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger, når der stilles krav om, at en sådan skal indsendes, jf. lovforslagets § 6, nr. 6, hvorved § 126 h foreslås indsat.

Det forhold, at en drone opereres af en droneoperatør, som har et ulovligt formål vil kunne indebære, at en droneoperation gennemføres som led i strafbare forhold og typisk i strid med straffeloven. Eksempler herpå vil kunne være, at en droneoperatør anvender dronen med det formål at krænke privatlivets fred, udføre spionage mod en virksomhed eller ved at anvende dronen som våben ved fragt af sprængstof.

Det forhold, at en droneoperatør ikke er identificerbar, indebærer f.eks., at operatøren ikke umiddelbart kan ses i nærheden af den drone, der opereres. Det kan for eksempel være i det tilfælde, hvor en drone skal flyves inden for synsvidde (inden for »visual line of sight« (VLOS)), men hvor droneoperatøren opholder sig på en sådan måde, at vedkommende ikke er synlig.

Det, at en droneoperatør ikke besvare et telefonisk opkald fra en infrastrukturforvalter i forbindelse med gennemførelse af en droneoperation i en geografisk dronezone vil også kunne indebære, at droneoperatøren ikke er identificerbar.

Det forhold, at en droneoperatør ikke følger anvisninger fra politiet, Forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere vil for eksempel kunne indebære, at droneoperatøren ikke reagerer på en offentlig myndigheds eller en infrastrukturforvalters instruktion om at ændre flyveretning eller helt at indstille droneoperationen. Anvisninger fra offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere kan ske på enhver måde for eksempel via telefon eller personlig henvendelse.

## **2.9. Krav om anmeldelse af flyveplan for droneoperationer og kontaktoplysninger**

### **2.9.1. Gældende ret**

I Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer (herefter SERA-forordningen), Bilag Lufttrafikregler, Kapitel 4, Afdeling 4, SERA. 4001, stilles der krav om indgivelse af flyveplan for bemanded luftfart. Forordningen fastsætter imidlertid ikke tilsvarende regler for ubemandet luftfart, herunder i forbindelse med droneoperationer.

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 (herefter grundforordningen) fastsætter i kapitel III, afdeling VII (artikel 55-58) samt i bilag IX en række krav til droner og droneoperationer. Disse krav er udmøntet i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (herefter droneforordningen) samt i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer.

Droneforordningen harmoniserer som udgangspunkt de regler, der gælder for droneoperationer, herunder særligt for droneoperationer i den åbne kategori. I denne kategori kan privatpersoner og virksomheder gennemføre lavrisiko droneoperationer med droner, som vejer op til 25 kg. Har en droneoperatør behov for at gennemføre avancerede eller risikable droneoperationer, for eksempel flyve en drone uden for synsvidde eller operere en drone, der vejer over 25 kg, skal droneoperationen gennemføres i den specifikke kategori eller i den certificerede kategori.

Det følger af artikel 56, stk. 8, i grundforordningen, at medlemsstaterne kan fastsætte nationale regler for at underkaste operation af ubemandede luftfartøjer bestemte betingelser af grunde, der ikke henhører under grundforordningens anvendelsesområde, herunder offentlig sikkerhed (»public security«) eller beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger i overensstemmelse med EU-retten. Kommissionen har imidlertid i vid udstrækning udmøntet artikel 56, stk. 8, i artikel 15 i droneforordningen. Medlemsstaterne kan i medfør af artikel 15 udpege geografiske dronezoner af hensyn til sikkerheden for fly og mennesker (»safety og security«), miljøet og privatlivets fred. De geografiske dronezoner er således dele af luftrummet, hvor retten til at gennemføre droneoperationer enten er fremmet, begrænset, udelukket eller omfattet af særlige betingelser med det formål at minimere risici forbundet med droneoperationer i de geografiske dronezoner.

Droneforordningens artikel 15 er udmøntet i kapitel 3 i dronebekendtgørelsen og er anvendt til at fastsætte betingelser for droneoperationer i de geografiske dronezoner. Der skal for eksempel gives tilladelse til at gennemføre en droneoperation i visse geografiske dronezoner. Endvidere stilles der særlige krav til droneoperatøren eller fjernpiloten, herunder krav om A2-certifikat (et kompetencecertifikat) for, at fjernpiloten kan operere en drone i en del af dronezonerne.

I Danmark har den kompetente luftfartsmyndighed (Trafikstyrelsen) udpeget geografiske dronezoner som flyvesikringskritiske og sikringskritiske dronezoner samt dronezoner af miljøhensyn og af hensyn til privatlivets fred. Trafikstyrelsen kan bestemme, hvor stor en geografisk dronezone skal være, herunder bestemme, at der kan være forskellige størrelser på området alt efter, hvad der skal beskyttes. Udpegningen af dronezonerne sker på baggrund af en vurdering af en ansøgers begrundelse for, at dronezonen bør etableres. En ansøger vil typisk være en offentlig myndighed eller en juridisk person. De geografiske dronezoner gøres offentligt tilgængelige på [www.dronezoner.dk](http://www.dronezoner.dk).

En flyvesikringskritisk dronezone er et område, hvor der er særlig stor risiko for sammenstød med andre luftfartøjer, som vil kunne resultere i havari, eller områder med lavt hængende genstande, for eksempel strømførende kabler eller lignende, som kan medføre dronehavari. De flyvesikringskritiske dronezoner er for eksempel områder omkring offentlig godkendte flyvepladser og militære flyvestationer samt lægehelikopterflyvepladser og baser (HEMS).

En sikringskritisk dronezone er et område, hvor hensynet til at undgå terrorhandlinger, smugling, ulovlig aflytning m.v. tilsiger, at der ikke skal være fri adgang til at overflyve området. De sikringskritiske områder er for eksempel militære områder, politistationer, indsatssteder, kolonne 3-virksomheder, andre virksomheder, der skal beskyttes, domstole, jernbaner og ambassader.

For så vidt angår kolonne 3-virksomheder og andre virksomheder, som beskyttes, opbevarer disse virksomheder typisk kemikalier eller andre kemiske stoffer, der kan udgøre en sikkerhedsrisiko, hvis en drone måtte ramme en tank eller andet, som de farlige stoffer opbevares i. Derudover er der fastsat geografiske dronezoner af hensyn til miljøet, herunder visse Natura 2000-

områder, og af hensyn til privatlivets fred ved beboelsesejendomme eller huse, hvor der bor personer.

Transportministeren kan i dag efter § 153 b i luftfartsloven fastsætte regler om obligatorisk brug af digitale løsninger på tværs af luftfartsområdet. Efter § 153 b, stk. 1, kan transportministeren fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen, jf. dog § 153 b, stk. 3.

Luftfartslovens § 153 b, stk. 1, er udmøntet i dronebekendtgørelsen. I bekendtgørelsens § 31, stk. 1, er der fastsat regler om, at en række ansøgninger om tilladelser i geografiske dronezoner skal indsendes via blanketter, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed for ansøgere på [www.virk.dk](http://www.virk.dk) og Trafikstyrelsens hjemmeside.

Efter luftfartslovens § 153 b, stk. 2, kan transportministeren fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller henvendelse.

Luftfartslovens § 153 b, stk. 2, er udmøntet i dronebekendtgørelsens § 31, stk. 2, hvoraf det følger, at Trafikstyrelsen kan godkende, at borgere eller udenlandske virksomheder uden et elektronisk ID kan ansøge enten skriftligt på en anden måde end via de elektroniske blanketter.

### 2.9.2. Transportministeriets overvejelser

Efter gældende ret er der ikke hjemmel til at fastsætte regler om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

På baggrund af den sikkerhedspolitiske situation og en øget droneaktivitet i Danmark ser Transportministeriet imidlertid et behov for at kunne etablere en ordning, der vil kunne bidrage til at give relevante offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere mulighed for at kunne identificere en droneoperatør bag en droneoperation, der er gennemført i en bestemt tidsperiode og i et område, som disse offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere er ansvarlige for.

Anmeldelse af flyveplaner vil også kunne give droneoperatører mulighed for at bruge en flyveplan som en del af et bevis for lovligheden af en gennemført droneoperation i en eventuel erstatningssag. En sådan erstatningssag vil for eksempel kunne blive rejst i tilfælde af, at en droneoperatør lovligt har opereret en drone i et område, men hvor dronen uretmæssigt er blevet neutraliseret af en offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter. For en nærmere beskrivelse af den foreslåede ordning for neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner henvises til lovforslagets § 6, nr. 5, og dertilhørende bemærkninger. For en nærmere beskrivelse af den foreslåede ordning om ansvarsfordeling og erstatningsansvar henvises til lovforslagets § 6 nr. 4, og dertilhørende bemærkninger.

Transportministeriet foreslår derfor en ordning, hvorefter der ville kunne blive stillet krav om, at droneoperatører vil skulle anmelde flyveplan og kontaktoplysninger før en droneoperation påbegyndes.

Transportministeriet vurderer, at der kan være behov for en anmeldelsesordning i områder, hvor der er særlig sikkerhedsrisiko forbundet med ulovlige droneoperationer eller særlig risiko for, at droneoperatører med et ulovlig formål vil kunne have interesse i at anvende droner til at spionere, sabotere eller på anden vis skade et område, herunder f.eks. i et område med kritisk infrastruktur.

Transportministeriet vurderer, at det f.eks. vil kunne være erhvervshavne, lufthavne, boreplatforme og landfaste broer, som udgør områder med kritisk infrastruktur i Danmark. Der kunne også være tale om en række andre områder, herunder områder med energi-, vand- og varmforsyningsinfrastruktur og områder med radar- og navigationsudstyr.

Imidlertid vurderer Transportministeriet, at der kan være behov for at kunne fastsætte regler, hvorefter droneoperatører, der opererer visse type af droner, kan undtages fra kravet om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger.

Med henblik på at sikre, at et eventuelt krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger overholdes, vurderer Transportministeriet, at der bør kunne fastsættes regler om straf ved manglende efterlevelse af et sådant anmeldelseskrav. Det følger af luftfartslovens § 149, stk. 10, 1. pkt., at det i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

### 2.9.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 6, nr. 5, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

Den foreslåede bestemmelse giver mulighed for, at der vil kunne stilles krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger forud for droneoperationer, overalt i Danmark. Transportministeriet forventer dog, at ordningen alene vil skulle gælde i områder, hvor der er særlig sikkerhedsrisiko forbundet med ulovlige droneoperationer eller særlig risiko for, at droneoperatører med et ulovlig formål vil kunne have interesse i at anvende droner til at spionere, sabotere eller på anden vis skade et område, herunder for eksempel et område med kritisk infrastruktur.

Transportministeriet forventer ikke på nuværende tidspunkt, at der vil blive fastsat krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger. Transportministeriet vil løbende vurdere behovet for udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelsen henset til blandt andet den sikkerhedspolitiske situation.

Den foreslåede anmeldelsesordning har ikke betydning for en droneoperatørs adgang til at gennemføre en droneoperation i en geografisk dronezone. Anmeldelseskravet vil således være uafhængigt af gældende krav om ansøgning om tilladelse til at gennemføre en droneoperation. Det betyder, at kravet om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger også vil kunne komme til at gælde for droneoperatører, som har fået en tilladelse til at gennemføre en droneoperation. Anmeldelseskravet vil endvidere kunne gælde for droneoperationer, der gennemføres efter en undtagelse til kravet om tilladelse.

Såfremt transportministerens bemyndigelse til at fastsætte krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger udmøntes vil Transportministeriet på sigt vurdere, hvorvidt det vil være hensigtsmæssigt at etablere et system, der kan systematisere anmeldte flyveplaner og kontaktoplysninger, og som endvidere kan strukturere data på en sådan måde, at oplysningerne nemt kan fremsøges. Et sådant system vil kunne understøtte, at oplysninger om flyveplaner og kontaktoplysninger ikke alene vil kunne anvendes til identifikation af gennemførte droneoperationer, men også vil kunne anvendes proaktivt til at give relevante offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere mulighed for at identificere, hvilke droneoperationer der vil kunne forventes gennemført i en geografisk dronezone i en bestemt periode.

## UDKAST

Med den foreslåede ordning vil der kunne fastsættes nærmere krav til flyveplan, tidspunkt for anmeldelse af flyveplan og karakteren af de kontaktoplysninger, som en droneoperatør vil skulle indsende. Det forventes, at transportministerens kompetence til at fastsætte reglerne om anmeldelsesordningen vil blive deleregeret til Trafikstyrelsen.

Transportministeren kan efter luftfartslovens § 153 b, stk. 1, stille digitale løsninger til rådighed for brugerne og bestemme, at brugerne skal anvende disse. Bemyndigelsesbestemmelsen i § 153 b, stk. 1, vil kunne blive anvendt til at fastsætte regler om, at droneoperatører vil skulle bruge en blanketløsning til anmeldelsen.

Efter den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse, jf. det foreslåede § 6, nr. 6, vil der kunne fastsættes regler om, at der ved anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger vil skulle indsendes oplysninger om den pågældende droneoperation og droneoperatør, herunder oplysning om området, som droneoperationen gennemføres i, fjernpiloten, som skal udføre droneoperationen, samt dato og tidspunkt herfor. Efter den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil der videre kunne blive stillet krav om at indsende yderligere oplysninger om den pågældende drone som for eksempel navn og serienummer på dronen samt krav om, at droneoperatøren vil skulle indsende CVR-nummer og almindelige personoplysninger såsom navn, e-mailadresse, telefonnummer og evt. CPR-nummer.

Herudover vil der kunne fastsættes regler om, at anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger vil skulle indsendes i passende tid forud for, at den pågældende droneoperation påbegyndes. Der vil i den forbindelse kunne fastsættes differentierede frister for anmeldelse. Grunden til, at der bør kunne fastsættes differentierede frister er, at privatpersoner ikke altid vil vide, at de vil foretage en droneoperation flere dage i forvejen. Det forventes derfor, at de vil få mulighed for at anmelde en droneoperation samme dag, som den ønskes gennemført. Derimod vil virksomheder ofte have planlagt en droneoperation længe før, de vil gennemføre den. Det forventes derfor, at de vil få mulighed for at anmelde droneoperationen i god tid forud for gennemførelsen af den.

Den foreslåede ordning forventes at ville indebære, at det som udgangspunkt vil være Trafikstyrelsen, der vil få adgang til oplysningerne i de anmeldte flyveplaner og kontaktoplysninger. Det forventes dog, at der vil blive fastsat nærmere regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysningerne. Der vil i den forbindelse blive foretaget en nærmere vurdering af,



hvilke myndigheder der skal kunne videregives oplysninger til, herunder hvilke nærmere oplysninger, og hvordan disse vil kunne gøres tilgængelige. Dette skal sikre, at relevante myndigheder vil kunne få adgang til relevante oplysninger om droneoperationer i områder, som den pågældende myndighed eller infrastrukturforvalter har ansvaret for. Endvidere vil den foreslåede bestemmelse kunne give mulighed for fastsættelse af regler om, at der kan videregives oplysninger til, eller at oplysninger kan gøres tilgængelige for eksempelvis infrastrukturforvaltere og private virksomheder såsom forsikringsselskaber. Det vil kunne være relevant at videregive oplysninger til brug for en erstatningssag i forbindelse med, at en offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter har neutraliseret en drone.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse giver endvidere mulighed for at fastsætte regler om afmelding af en anmeldt flyveplan.

Endvidere giver den foreslåede bestemmelse transportministeren mulighed for at fastsætte regler om at undtage droneoperatører, der opererer visse droner, fra kravet om anmeldelse af flyveplan. Transportministeriet vurderer, at Forsvaret, politiet og andre offentlige myndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse foretager statsluftfart med droner, bør kunne undtages fra kravet om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger. Det beror på, at en del af de droneoperationer, som myndighederne foretager med et statsluftfartøj (såsom en drone) kan være hemmelige operationer. Det vil også kunne være operationer, hvor det af hensyn til akut opståede situationer ikke vil være muligt at anmelde en flyveplan forud for, at droneoperationen påbegyndes. Det vil for eksempel kunne være i tilfælde af, at en drone anvendes ved slukning af en brand eller ved eftersøgning af forsvundne personer.

Med den foreslåede ordning vil der kunne blive fastsat nærmere regler om undtagelse af statsluftfartsoperationer fra anmeldelseskravet, herunder betingelser for en sådan undtagelse. De fastsatte betingelser vil for eksempel kunne omfatte regler om, hvordan offentlige myndigheder vil kunne kontakte politiet eller andre offentlige myndigheder for at sikre, at den myndighed, som gennemfører en droneoperation med et statsluftfartøj undgår neutralisering af dronen som følge af, at en anden myndighed ikke har kendskab til droneoperationen.

Det foreslås endvidere, at kravet om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger ikke bør gælde for privatpersoner, der flyver med en drone, der opfylder kravene i direktiv 2009/48/EF om sikkerhedskrav til legetøj, eller med en drone, en såkaldt legetøjsdrone, eller en drone, som vejer under 250

g, og som ikke er udstyret med en sensor. En sensor kan for eksempel være et kamera, et termisk kamera eller LIDAR-opmåler. Droner, som vejer under 250 g, vil omfatte både C0-mærkede droner, privatbyggede droner og droner, som er kommet på markedet inden den 1. januar 2024 (såkaldte »legacydroner«, hvilket er droner, der ikke er C-mærket).

Forslaget om at undtage legetøjsdroner vil blandt andet sikre, at personer, der flyver med en legetøjsdrone, ikke vil skulle anmelde en flyveplan for eksempel i forbindelse med, at den flyves i en have eller på en legeplads. Disse droner har ofte ikke en lang kontrolafstand og kan ikke bære en stor vægt, før dronen bliver ustabil med risiko for nedstyrtning. De udgør således ikke en betydelig fare blandt andet for lufttrafikken, for virksomheder eller andre sikringskritiske områder. Det samme gør sig gældende for mikrodroner under 250 g, som ikke er udstyret med en sensor og derfor ikke kan anvendes til for eksempel spionage. Flyves disse droner i overensstemmelse med gældende droneregler, kan de kun flyves i en afstand på ca. 80 m fra fjernpiloten, før denne ikke længere flyves inden for fjernpilotens synsvidde (VLOS). Dronen vil derfor som udgangspunkt ikke kunne være til gene for bemandet luftfart.

Transportministeriet foreslår desuden, at certificerede droner og droner, der opereres i luftrum tilknyttet en modelflyveklub, vil kunne undtages fra anmeldelseskravet.

For så vidt angår certificerede droner, er der tale om droner, som typisk skal certificeres efter regler, der svarer til reglerne for bemandet luftfart, dvs. dronen skal have et luftdygtighedscertifikat. Certificerede droner vil typisk blive fløjet i den certificerede kategori, men kan også flyves i den specifikke kategori, hvis der er en høj risiko ved droneoperationen og operationen derfor ikke kan gennemføres uden en certificering. Disse droner vil blandt andet kunne anvendes til persontransport eller til transport af farligt gods. Det forventes, at der fortsat vil blive udarbejdet regler for disse droner. Ifølge Transportministeriets oplysninger forventer International Civil Aviation Organisation (herefter ICAO) og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA), at reglerne for disse droner vil komme til at have et indhold, der vil svare til de regler, der gælder for bemandede luftfartøjer. Der vil derfor i en periode, indtil reglerne på området for certificerede droner er sat i kraft i Danmark, kunne være et behov for at undtage dem fra kravet om anmeldelse af flyveplan, da droneoperatøren kan være forpligtet til at anmelde flyveplan efter de regler, der gælder for bemandet luftfart.

For så vidt angår droneoperationer, der gennemføres i luftrum tilknyttet modelflyveklubber, der foretages på et bestemt sted eller på afgrænsede områder for eksempel på en modelflyplads, vil der efter den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse kunne undtages fra anmeldelseskravet. Disse områder kendes allerede, og der vil derfor som udgangspunkt ikke være behov for at anmelde en flyveplan for en sådan droneoperation. Det kan dog i visse situationer være nødvendigt at anmelde flyveplan, hvis en modelflyplads ligger tæt på en offentlig godkendt flyveplads eller militær flyvestation eller andre steder, hvor en droneoperation er forbundet med en sikkerhedsrisiko. Det forventes derfor, at transportministeren vil fastsætte regler, hvorefter droneoperationer i luftrum i tilknytning til modelflyveklubber som udgangspunkt undtages fra anmeldelseskravet.

Det forventes, at der i medfør af den foreslåede ordning om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger vil blive fastsat regler om straf af bøde ved manglende anmeldelse efter den nævnte bestemmelse.

For så vidt angår bødeniveauet for overtrædelse af reglerne i luftfartsloven eller regler udstedt i medfør heraf, har Transportministeriet kendskab til, at bødestørrelsen for overtrædelser ligger på mellem 3.000-10.000 kr., alt efter antallet af overtrådte regler og karakteren af overtrædelsen. Bødeniveauet er dog ved at blive fastlagt gennem prøvesager på droneområdet, da det er et forholdsvis nyt område. Det er Transportministeriets opfattelse, at bødeniveauet ved overtrædelse af reglerne kan være det samme for fysiske og juridiske personer.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det vejledende bødeniveau bør fastlægges således, at det ikke kan betale sig at overtræde dronereglerne, og at bødeniveauet dermed har en præventiv effekt. Der er samtidig tale om et område, hvor ulovlige droneoperationer kan have væsentlig betydning for eksempelvis sikkerheden i geografiske dronezoner, herunder i områder med kritisk infrastruktur. Bødestraf bør derfor efter Transportministeriets opfattelse afspejle alvorligheden af at overtræde regler af betydning for samfundssikkerheden.

Transportministeriet skal bemærke, at fastsættelsen af straffen fortsat bør bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne straffniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

## **2.10. Neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner**

### **2.10.1. Gældende ret**

Luftfartsloven og dronebekendtgørelsen indeholder ikke hjemmel til neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.

Politiet har efter retsplejeloven og straffeloven under visse omstændigheder hjemmel til at neutralisere droner, der udgør en trussel. Forsvaret har ligeledes efter forsvarsloven under visse omstændigheder hjemmel til at neutralisere droner.

Forsvaret kan blandt andet efter forsvarslovens § 15 a, stk. 1, neutralisere droner, der ulovligt befinder sig i en flyveforbudszone ved henholdsvis militære områder, midlertidige militære områder, flådefartøjer, militære luftfartøjer og afmærkede militærkolonner samt ved civillisteslotte under Forsvarets bevogtning. Efter § 15 a, stk. 2, kan Forsvaret endvidere i øvelsesøjemed efter samtykke fra en droneejers eller en fjernpilot neutralisere droner, der befinder sig i de zoner, der er nævnt i stk. 1.

#### **2.10.1.1. EU-retten og luftfartsloven**

Det følger af droneforordningens artikel 18, at den kompetente myndighed (Trafikstyrelsen) er ansvarlig for at håndhæve forordningen. Droneforordningen indeholder imidlertid ikke regler for, hvorledes forordningen skal håndhæves. Ligeledes indeholder forordningen ikke regler om neutralisering af droner, herunder for eksempel ikke-samarbejdsvillige droner. Der er derfor i luftfartslovens § 149 fastsat regler om håndhævelse af droneforordningens regler.

Der er mulighed for at straffe en droneoperatør med bøde eller fængsel, hvis denne i forbindelse med en droneoperation har overtrådt luftfartsreglerne. Der er for eksempel fastsat regler om straf ved gennemførelse af en droneoperation, hvor fjernpiloten er påvirket af spiritus eller i øvrigt ikke kan føre dronen på en betryggende måde. Ligeledes er der bødestraf eller fængselsstraf ved gennemførelse af droneoperationer i geografiske dronezoner uden en nødvendige tilladelse. Efter dronebekendtgørelsens § 33, stk. 1, kan en droneoperatør endvidere straffes med bøde for at gennemføre en ulovlig droneoperation i for eksempel flyvesikringskritiske eller sikringskritiske dronezoner.

Luftfartsloven indeholder ikke hjemmel til at neutralisere droner, herunder for eksempel ikke-samarbejdsvillige droner.

## 2.10.1.2. Retsplejeloven

Politiet har efter retsplejelovens § 791 c, stk. 1, under visse betingelser hjemmel til at forstyrre eller afbryde radio- og telekommunikation i et område. Dette er under forudsætning af, at der er afgørende grunde til det med henblik på at forebygge, at der i det pågældende område vil blive begået en lovovertrædelse, der efter loven kan straffes med fængsel i 6 år eller derover, eller en forsætlig overtrædelse af straffelovens kapitel 12 eller 13, og som kan medføre fare for menneskers liv eller velfærd eller for betydelige samfundsværdier.

Efter retsplejelovens § 791 c, stk. 3, sker indgreb efter stk. 1 efter rettens kendelse. Såfremt indgrebets øjemed ville forspildes, dersom retskendelse skulle afventes, kan politiet træffe beslutning om at foretage indgrebet, jf. retsplejelovens § 791 c, stk. 4, 1. pkt. Retsplejelovens § 791 c, stk. 1, tager navnlig sigte på at forhindre terrorhandlinger. Anvendelse af elektroniske modforanstaltninger til at forstyrre signalet til en drone vil være omfattet af bestemmelsen for politiet, for eksempel hvis en drone måtte blive anvendt som led i et terrorangreb eller anden alvorlig kriminalitet. Eftersom overtrædelse af reglerne i dronebekendtgørelsen alene straffes med bøde, vil dette dog ikke i sig selv opfylde kriterierne for anvendelse af retsplejelovens § 791 c, stk. 1. Hjemlen vil således alene kunne bringes i anvendelse i tilfælde, hvor en drone anvendes på en sådan måde, at de i bestemmelsens fastsatte krav til strafferammer og farevurdering er opfyldt.

## 2.10.1.3. Forsvarsloven

Lov om forsvarets formål, opgaver og organisation m.v. (forsvarsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 582 af 24. maj 2017, regulerer Forsvarets formål, opgaver og organisation.

Efter forsvarslovens § 4 skal Forsvaret kunne konstatere og afvise krænkelse af dansk suverænitet og varetage myndighedsopgaver. Med hjemmel i denne bestemmelse kan Forsvaret som led i afvisningsberedskabet og håndhævelsen af dansk suverænitet blandt andet neutralisere droner, der måtte blive benyttet til at krænke dansk suverænitet, herunder ved at krænke dansk territorial højhed.

Derudover følger det af forsvarslovens § 15 a, stk. 1, at Forsvaret kan neutralisere droner, der ulovligt befinder sig i en flyveforbudszone, ved henholdsvis militære områder, midlertidige militære områder, flådefartøjer, militære luftfartøjer og afmærkede militærkolonner samt ved civilistslotte

under Forsvarets bevogtning. Efter § 15 a, stk. 2, kan Forsvaret endvidere i øvelsesøjemed efter samtykke fra en droneejers eller en fjernpilot neutralisere droner, der befinder sig i de zoner, der er nævnt i stk. 1.

Endeligt følger det af forsvarslovens § 17, stk. 1, nr. 3, at forsvarsministeren under krig eller andre ekstraordinære forhold kan regulere og kontrollere lufttrafik inden for dansk luftrum og uden for dette udøve kontrol med danske flys lufttrafik. Lufttrafik omfatter også droneoperationer, som derfor vil være omfattet af bestemmelsen, der dog som nævnt kun finder anvendelse under krig eller andre ekstraordinære forhold.

#### 2.10.1.4. Straffeloven

Neutralisering af droner i en geografisk dronezone eller ved militære områder m.v. vil efter omstændighederne kunne omfattes af straffelovens § 13 om nødværge. Det følger af straffelovens § 13, stk. 1, at handlinger foretagne i nødværge er straffri, for så vidt de har været nødvendige for at modstå eller afværge et påbegyndt eller overhængende uretmæssigt angreb og ikke åbenbart går ud over, hvad der under hensyn til angrebets farlighed, angriberens person og det angrebne retsgodes betydning er forsvarligt. Det vil være domstolene, som i sidste ende vil skulle foretage vurderingen af, om en handling, såsom neutraliseringen af en drone, var en straffri nødværgehandling i den pågældende situation.

Det følger endvidere af straffelovens § 75, stk. 2, at genstande kan konfiskeres, hvis det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser eller særlige omstændigheder i øvrigt taler derfor.

Straffelovens § 75, stk. 2, er flere gange de senere år anvendt til at konfiskere en drone, hvis en droneoperatør flere gange har gennemført en ulovlig droneoperation, eller hvis overtrædelserne har været af en sådan karakter, at dronen burde konfiskeres for at forhindre nye overtrædelser. Konfiskation er eksempelvis anvendt, hvor en droneoperatør har fløjet en drone uden for synsvidde, over en personforsamling eller uden den nødvendige tilladelse.

#### 2.10.1.5. Radioudstysloven og frekvensloven

Det udstyr, som politiet, Forsvaret, andre myndigheder og infrastrukturforvaltere vil skulle anvende til brug for elektroniske modforanstaltninger mod droner, vil som udgangspunkt være omfattet af lov om radioudstyr og elektromagnetiske forhold (herefter radioudstysloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 958 af 22. juni 2022, som ændret ved § 1 i lov nr. 1555 af 12. december 2023.

Radioudstysloven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/53/EU af 16. april 2014 om harmonisering af medlemsstaternes love om tilgængeliggørelse af radioudstyr på markedet og om ophævelse af direktiv 1999/5/EF (herefter radioudstysdirektivet) og direktiv 2014/30/EU af 26. februar 2014 om harmonisering af medlemsstaternes love om elektromagnetisk kompatibilitet (herefter EMC-direktivet).

Efter radioudstysdirektivets artikel 1, stk. 3, finder direktivet imidlertid ikke anvendelse på radioudstyr, der udelukkende anvendes i forbindelse med aktiviteter vedrørende den offentlige sikkerhed, forsvar, statens sikkerhed, herunder statens økonomiske stabilitet, hvis der er tale om aktiviteter, der vedrører statslige sikkerhedsanliggender, eller med statens aktiviteter på det strafferetlige område.

Radioudstysloven indeholder regler om apparater og radioudstyr, som bringes i omsætning og gøres tilgængelige på markedet, og apparater, radioudstyr og faste anlæg, som tilsluttes og anvendes.

For så vidt angår politiet følger det af radioudstyslovens § 1, stk. 3, at loven ikke finder anvendelse på politiets anvendelse af apparater, faste anlæg og radioudstyr med henblik på at forstyrre eller afbryde elektroniske kommunikationstjenester, der sker som led i indgreb foretaget efter retsplejelovens § 791 c. For nærmere om retsplejelovens § 791 c henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.10.1.2.

Det følger af § 1, stk. 7, i radioudstysloven, at Digitaliseringsstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om, at loven ikke finder anvendelse på radioudstyr, der udelukkende anvendes i forbindelse med aktiviteter vedrørende den offentlige sikkerhed, statens sikkerhed eller statens aktiviteter inden for strafferetsplejen. Endvidere følger det af lovens § 1, stk. 8, at Digitaliseringsstyrelsen efter forhandling mellem digitaliseringsministeren og vedkommende anden minister kan fastsætte nærmere regler om anvendelse af henholdsvis apparater, faste anlæg eller radioudstyr i forbindelse med aktiviteter som nævnt i § 6, stk. 7.

Det følger af radioudstyslovens § 3 og § 17, stk. 1, nr. 2, at et apparat eller radioudstyr skal være konstrueret således, at apparatet eller radioudstyret ikke frembringer kraftigere elektromagnetiske forstyrrelser, end at andre apparater, faste anlæg eller radioudstyr kan fungere efter hensigten.

Det udstyr, som offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil kunne anvende til brug for elektroniske modforanstaltninger mod droner omfatter blandt andet apparater og radioudstyr, herunder f.eks. jamming-udstyr, som i udgangspunktet ikke er lovligt at anvende i henhold til radioudstysloven.

Ved brug af elektroniske modforanstaltninger som f.eks. jamming anvendes udstyr, der udsender elektromagnetisk støj eller udstyr, tilsigtet udsender radiofrekvenser med henblik på at forstyrre andre produkters signal, herunder en drone. Anvendelse af radiofrekvenser er reguleret i lov om radiofrekvenser (herefter frekvensloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 151 af 27. januar 2021.

Frekvensloven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/1972/EU af 11. december 2018 om oprettelse af en europæisk kodeks for elektronisk kommunikation (omarbejdning).

Ifølge direktivets artikel 1, stk. 3, litra c, berører direktivet imidlertid ikke tiltag, der gennemføres af medlemsstaterne ud fra hensynet til den offentlige orden og den offentlige sikkerhed og til forsvaret. Det følger af frekvenslovens § 6, stk. 1, at anvendelse af radiofrekvenser alene kan ske på grundlag af tilladelse udstedt af Digitaliseringsstyrelsen, jf. dog frekvenslovens § 6, stk. 2-6.

Det følger af frekvenslovens § 6, stk. 2, at Digitaliseringsstyrelsen fastsætter regler om, at visse radiofrekvenser kan anvendes uden tilladelse, og fastsætter regler for denne anvendelse.

Frekvenslovens § 6, stk. 2, er udmøntet i bekendtgørelse nr. 939 af 18. juni 2025 om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse samt om amatørradioprøver og kaldesignaler m.v. Bekendtgørelsen fastsætter blandt andet de nærmere rammer for tilladelsesfri anvendelse af frekvenser.

Det følger endvidere af frekvenslovens § 6, stk. 6, at politiet kan anvende radiofrekvenser uden tilladelse med henblik på at forstyrre eller afbryde radio- og telekommunikation m.v. som led i indgreb foretaget efter § 791 c i retsplejeloven.

### 2.10.2. Transportministeriets overvejelser

Efter Transportministeriets opfattelse er der i gældende ret ikke tilstrækkelig hjemmel til, at relevante offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere kan neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner. Der er derfor behov for, at



transportministeren fremadrettet får mulighed for at kunne fastsætte regler om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner i geografiske dronezoner. Dette skal ses i lyset af den sikkerhedspolitiske situation i Danmark og den stigende trussel som droner generelt udgør, herunder i områder med kritisk infrastruktur.

Transportministeriet vurderer, at der for eksempel vil være behov for at kunne neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner, der opereres ulovligt eller anvendes med et ulovligt formål, herunder til forstyrrelser, sabotage, aktivisme eller smugling.

På landjorden kan eksempelvis infrastrukturforvaltere og ejere af kolonne 3-virksomheder opsætte hegn eller andre fysiske barrierer, der forhindrer adgang for uvedkommende, mens noget lignende ikke findes i forhold til droner. I dag kan en infrastrukturforvalter således ikke altid reagere på en trussel fra en drone, herunder en ikke-samarbejdsvillig drone.

Endvidere vil politiet og Forsvaret ikke altid kunne nå at reagere, inden en drone, der udgør trussel, bliver et reelt problem. Det kan for eksempel være, hvis en drone anvendes til at tage foto eller forvolder fysisk skade på kritisk infrastruktur. Indgår en drone i spionage mod en børeplatform i Nordsøen, kan politiet således ikke nødvendigvis nå at reagere på truslen, inden droneoperatøren har opnået sit formål, og dronen ikke længere befinder sig ved infrastrukturen.

Der kan desuden være tilfælde, hvor politiet og Forsvaret ikke har tilstrækkelige ressourcer til at reagere på en trussel fra en ikke-samarbejdsvillig drone i for eksempel et område med kritisk infrastruktur. Dette kunne være i situationer, hvor politiets eller Forsvarets anti-drone kapaciteter allerede er indsat andre steder i Danmark. Der kan ligeledes være tale om egentlige krisesituationer, der ikke muliggør bidrag fra politiet og Forsvaret til håndtering af en ikke-samarbejdsvillig drone for eksempel i et område med kritisk infrastruktur.

Det vil derfor være et væsentligt element i beskyttelsen af den offentlige sikkerhed, at visse offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil få mulighed for at reagere hurtigt og effektivt på ikke-samarbejdsvillige droner, der udgør en trussel blandt andet i områder med kritisk infrastruktur.

### 2.10.3. Den foreslåede ordning

## UDKAST

Det foreslås, at transportministeren vil kunne indgå aftaler med visse offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere om, at de vil kunne neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner. Ministeren vil endvidere efter den foreslåede ordning kunne fastsætte regler om vilkår for at forestå neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.

Det forventes, at der vil kunne indgås aftaler om neutraliseringen af ikke-samarbejdsvillige droner mellem transportministeren og offentlige myndigheder, der varetager opgaver i tilknytning til og ved områder med kritisk infrastruktur. Det vil f.eks. kunne være kommuner og regioner og styrelser under eksempelvis Transportministeriet. Endvidere vil transportministeren kunne indgå aftale med forvaltere af kritisk infrastruktur hos blandt andet selskaber under Transportministeriet såsom infrastrukturforvaltere hos lufthavne, metro, ved faste forbindelser og erhvervshavne. Der vil også kunne være tale om private infrastrukturforvaltere for eksempel forvaltere af kolonne 3-virksomheder.

Den foreslåede ordning vil således forudsætte, at transportministeren indgår aftale med den pågældende offentlige myndighed eller infrastrukturforvalter. Der vil som udgangspunkt være tale om en frivillig aftale, hvor det vil være op til den pågældende offentlige myndighed og infrastrukturforvalter at kontakte Transportministeriet såfremt, der måtte være et ønske om at indgå en aftale om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner. Transportministeren vil imidlertid kunne beslutte, at styrelser eller selskaber under Transportministeriet vil skulle indgå en aftale med transportministeren om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner i de områder som den pågældende myndighed eller selskab er ansvarlig for.

I forlængelse heraf forventes det, at der vil blive fastsat regler for, at en offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter kan indgå aftale om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner og opnå mulighed herfor. Ligeledes forventes det, at der vil blive fastsat regler for inddragelse af adgangen til neutraliseringen. Det forventes, at et vilkår i relation dertil vil være krav om dokumentation for tilstrækkelige kompetencer til, at en offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter vil kunne forestå neutraliseringen. Det forventes, at det vil være Trafikstyrelsen, evt. i samarbejde med politiet, der vil skulle tage stilling til, hvorvidt den fornødne dokumentation for de nødvendige kompetencer foreligger.

Ved opfyldelse af kompetencekrav forventes det, at den offentlige myndighed eller infrastrukturforvalter vil blive opført på en liste hos Trafikstyrelsen over berettigede til at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner.

Transportministeren vil endvidere med den foreslåede ordning kunne fastsætte regler om, i hvilke områder i Danmark neutraliseringen af ikke-samarbejdsvillige droner vil kunne finde sted.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er formuleret bredt for at sikre, at områder, der er relevante at beskytte af hensyn til blandt andet offentlighedens sikkerhed, vil kunne beskyttes. Det forventes imidlertid, at bemyndigelsesbestemmelsen vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at ikke-samarbejdsvillige droner alene vil kunne neutraliseres i områder i Danmark, der er udpeget som geografiske dronezoner. Det forventes således ikke, at neutraliseringen vil kunne foretages i alle områder i Danmark.

Med den foreslåede ordning peges der ikke på én bestemt metode til neutralisering henset til den hastige teknologiske udvikling på droneområdet. Transportministeren vil med den foreslåede ordning få metodefrihed i forhold til, hvilke midler der kan fastsættes regler om, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil kunne anvende til neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone.

Den foreslåede ordning indebærer videre, at der vil kunne fastsættes regler om anvendelse af forskellige midler til neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner afhængigt af, hvilken offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter, der vil skulle forestå neutraliseringen. Ved udmøntningen af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser forventes, Forsvaret og andre offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere at ville få fleksibilitet i forhold til flere typer af neutraliseringsmetoder mod ikke-samarbejdsvillige droner.

I dag vil neutraliseringen kunne ske ved kinetiske modforanstaltninger, såsom fysisk nedskydning eller indfangning, eller ved elektroniske modforanstaltninger, såsom »cyber-takeover« (overtagelse af styringssignaler til dronen, hvorved dronen omdirigeres eller tvinges til at flyve til en forudbestemt landingszone), »jamming« (udsendelse af elektromagnetiske bølger, som forstyrrer styringssignalet mellem dronen og droneoperatøren eller positionsinformation til dronen) eller »spoofing« (udsendelse af manipuleret positionsinformation til dronen, der forårsager fejlagtig navigation af dronen).

Det er Transportministeriets vurdering, at det på nuværende tidspunkt som udgangspunkt ikke er muligt for offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere at anskaffe f.eks. udstyr til jamming. Der gælder dog visse undtagelser for politiet og Forsvaret.

Idet anskaffelse af og adgang til anvendelse af udstyr til elektroniske modforanstaltninger kan blive mere udbredt, vurderer Transportministeriet, at det vil være hensigtsmæssigt, at ministeriet kan give relevante offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere mulighed for at kunne anvende sådant udstyr.

I det omfang de apparater eller radioudstyr (såsom jamming-udstyr), som vil kunne anvendes til brug for elektroniske modforanstaltninger mod droner, er omfattet af radioudstysloven, vil det dog i dag være ulovligt for offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere at anvende dem. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at radioudstysloven bør fraviges i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, der udgør en trussel i geografiske dronezoner, herunder i områder med kritisk infrastruktur.

Frekvensloven er som udgangspunkt også til hinder for offentlige myndigheders og infrastrukturforvalteres brug af elektroniske modforanstaltninger mod droner. Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at frekvensloven bør fraviges for at muliggøre neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, der udgør en trussel i geografiske dronezoner, herunder i områder med kritisk infrastruktur.

Det forudsættes, at neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner vil blive tilrettelagt på en måde, hvor der alene vil være en lav risiko for, at udenforstående bliver påvirket af neutraliseringen. Det betyder, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere for eksempel i tæt bebyggede områder alene vil kunne anvende eksempelvis elektroniske modforanstaltninger, herunder jamming, på en måde, hvor der vil være en lav risiko for forstyrrelser i telenet og -tjenester.

Det kan imidlertid ikke helt udelukkes, at neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner ved brug af eksempelvis jamming vil kunne forårsage forstyrrelser i eksempelvis telenet og -tjenester af kortere varighed. Det foreslås derfor, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere i relevant omfang vil skulle orientere relevante aktører, herunder repræsentanter for telebranchen, såfremt det

vurderes, at brugen af eksempelvis jamming må antages at have forårsaget forstyrrelser i telenet og -tjenester. Formålet hermed er, at eventuelle forstyrrelser i telenettene kan identificeres som forårsaget af autoriseret og lovlig brug af elektromagnetiske modforanstaltninger. Det sikres dermed, at blandt andet teleselskaber ikke skal bruge unødige ressourcer og tid på at identificere kilden til forstyrrelser i nettene.

Det forudsættes desuden, at den offentlige myndighed eller infrastrukturforvalter, der skal forestå neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner koordinerer med øvrige relevante myndigheder, herunder navnlig politiet, for at sikre, at øvrige myndigheders droner kan identificeres, således at disse ikke forveksles med ikke-samarbejdsvillige droner, der befinder sig i en geografisk dronezone, herunder i et område med kritisk infrastruktur.

Det forudsættes endvidere, at neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, uanset om neutraliseringen foretages af Forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere, gennemføres i overensstemmelse med det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip og at der dermed anvendes den mindst indgribende foranstaltning m.v. blandt dem, der er egnede, og at foranstaltningen m.v. skal stå i rimeligt forhold til det mål, der forfølges. Det betyder også, at for eksempel fysisk nedskydning, der indebærer, at en drone bliver ødelagt, alene vil skulle anvendes som sidste udvej. Det betyder således, at en fysisk nedskydning af en drone kun kan gennemføres i situationer, hvor nedskydningen kan være til fare for personer i området, hvis Forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere vurderer, at nedskydningen vil være proportionel, selv om menneskeliv kan gå tabt i forhold til det, der kan ske, hvis dronen ikke skydes ned.

Endeligt har Transportministeriet overvejet, om der som led i den foreslåede hjemmel bør etableres en ordning, hvor der skal indhentes en retskendelse, forinden en ikke-samarbejdsvillig drone neutraliseres. Det vil imidlertid sjældent være praktisk muligt at indhente en retskendelse forud for neutralisering af en drone, idet der så godt som altid vil være tale om en akut opstået situation, hvor øjemedet ville forspildes, hvis for eksempel politiet eller en anden offentlig myndighed skulle afvente rettens kendelse.

For at sikre en hensigtsmæssig anvendelse af reglerne om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner foreslås det med lovforslagets § 6, nr. 5, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om indberetning af hændelser om en offentlig myndigheds eller infrastrukturforvalters forsøg på eller neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone.

Den foreslåede bemyndigelse forventes at ville blive anvendt til at fastsætte regler om, at hændelser, hvor en ikke-samarbejdsvillig drone er forsøgt eller er blevet neutraliseret vil skulle indberettes til Trafikstyrelsen, så styrelsen vil kunne føre tilsyn med, hvordan reglerne anvendes og hvor mange ikke-samarbejdsvillige droner, der neutraliseres. Indberetningerne vil videre kunne anvendes til at holde øje med, om der bliver neutraliseret droner uretmæssigt, og styrelsen vil kunne anvende hændelserne i arbejdet med at sikre lufttrafikken og at offentlige myndigheders og infrastrukturforvalteres fremtidige neutraliseringen af ikke-samarbejdsvillige droner sker på et oplyst grundlag.

Endvidere vil der kunne fastsættes regler om, at Trafikstyrelsen orienterer politiet om forsøg på eller neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone. Dette er med henblik på, at sikre den nødvendige koordination i situationer, hvor politiet har en igangværende efterforskning af kriminalitet, eksempelvis vedrørende spionage, hvori en drone måtte indgå.

Videre vil der kunne være behov for koordination i forbindelse med en efterfølgende efterforskning af en hændelse, når en myndighed eller infrastrukturforvalter har neutraliseret en drone.

### **2.11. Ansvarsforsikring og erstatningsansvar ved neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner**

#### **2.11.1. Gældende ret**

Efter artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører (herefter forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber m.v.) skal luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører være forsikret for deres luftfartsspecifikke erstatningsansvar over for passagerer, bagage, samt gods og tredjepart i overensstemmelse med forordningen. De forsikrede risici omfatter krigshandlinger, terrorisme, flykapring, sabotage, ulovlig beslaglæggelse af luftfartøj og civile uroligheder.

Det følger af forordningens artikel 4, stk. 3, at forordningen ikke gælder for erstatningsansvar, som følger af medlemsstaternes nationale lovgivning.

Efter luftfartslovens § 126 c, stk. 1, skal en droneoperatør have tegnet en ansvarsforsikring for den drone, som droneoperatøren opererer i henhold til lovens § 130. Efter luftfartslovens § 127 er en drone, som et luftfartøj, omfattet af et objektivt ansvar. Det følger således af § 127 stk. 1, at ejeren af et luftfartøj er forpligtet til at erstatte skader, såfremt der som følge af et luftfartøjs benyttelse til luftfart sker skade på personer eller ting uden for

fartøjet. En droneoperatør vil derfor være ansvarlig for at erstatte eventuelle person- og/eller tingskader, som en drone måtte forårsage i forbindelse med gennemførelse af en droneoperation.

Efter luftfartslovens § 127, stk. 2, følger det, at erstatningspligten bortfalder, hvis det oplyses, at den skadelidte selv ved forsæt eller grov uagtsomhed har hidført skaden. Dette kan for eksempel være, hvis skadelidte opererer en drone uden tilladelse og påfører egne ting eller andre en skade.

Luftfartslovens § 128 fastsætter, at § 127, stk. 1, ikke finder anvendelse, når personen eller tingen, som skades, befinder sig inden for området af en godkendt flyveplads. Efter § 128, stk. 2 og 3, følger regler om fordeling af ansvar og solidarisk hæftelse for skader.

Det følger af cirkulære nr. 9783 af 9. december 2005 om selvforsikring i staten m.v., at staten er selvforsikrer. Det følger af cirkulærets § 1, at det, at staten er selvforsikrer, indebærer, at institutioner, der er omfattet af cirkulæret, ikke må tegne forsikring uden tilladelse efter § 9, jf. dog §§ 4-8. Cirkulæret omfatter blandt andet staten og statsinstitutioner, hvis indtægter og udgifter bestemmes på finansloven, og institutioner, hvis driftsunderskud fuldt ud dækkes af statskassen.

Bygninger m.v. som institutioner, der er omfattet af cirkulæret, ejer i fællesskab med andre, omfattes af selvforsikringsprincippet for så vidt angår den andel, der ejes af den pågældende institution.

På det kommunale område findes der ingen skreven lovgivning om adgangen for kommunerne til at tegne ansvarsforsikring og kommunernes erstatningsansvar.

Efter Indenrigs- og Sundhedsministeriets praksis om kommunalfuldmagtsreglerne (de uskrevne grundsætninger om kommunernes ulovbestemte opgaver) kan en kommune under visse betingelser udbetale erstatning. Desuden er der en vis mulighed for, at kommuner med hjemmel i kommunalfuldmagtsregler kan tegne forsikringer.

Kommunalfuldmagtsregler viger imidlertid for udtømmende, skreven lovgivning. Såfremt der ikke eksisterer skreven lovgivning på et område, er kommunalfuldmagtsreglerne ikke til hinder for, at dette bliver reguleret i ny lovgivning.

På det regionale område fremgår det af § 5 i regionsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 70 af 23. januar 2024, som ændret ved lov nr. 719 af 20. juni 2025, at regionsrådet ikke kan varetage andre opgaver end de opgaver, der følger af lovgivningen. Det følger af forarbejderne til § 5, jf. Folketingstidende 2004-5, L 65 som fremsat, at dette indebærer, at kommunalfuldmagtsregler ikke finder anvendelse for regionernes virksomhed. Det følger endvidere af bestemmelsens forarbejder, at det forhold, at regionerne er offentlige myndigheder, der modtager offentlige bevillinger, og som varetager opgaver i henhold til lovgivningen, indebærer, at regionerne vil have mulighed for i overensstemmelse med lovgivningen i øvrigt at foretage de dispositioner, der er nødvendige for at varetage de pågældende opgaver (regionernes myndighedsfuldmagt). Det følger desuden af bestemmelsens forarbejder, at regionerne som offentlige myndigheder ved disponeringen vil skulle udvise de nødvendige økonomiske hensyn og udvise økonomisk forsvarlighed. En grundsætning herom fastlægger ikke præcise grænser for, hvornår en region handler økonomisk forsvarligt, men vil have betydning ved vurderingen af lovligheden af alle regionernes økonomiske dispositioner.

En region er som udgangspunkt kun berettiget til at udbetale erstatning i det omfang den er erstatningsansvarlig for et tab. Udbetaling af erstatningsbeløb forudsætter imidlertid, at det må forventes med en vis sandsynlighed, at regionen ved en retssag vil blive dømt erstatningsansvarlig.

En forsikring, der dækker regionens erstatningsansvar, må anses for egnet til gennem en forsikringsydelse at få afløftet regionens udgifter til erstatning, som regionen må anses for forpligtet til at betale, herunder udgifter i forbindelse med en retssag om regionens erstatningsansvar. Der vil således kunne være en lovlig interesse for regionen i at få afløftet det juridiske ansvar gennem forsikringsordninger. Derimod vil der som udgangspunkt ikke være en lovlig interesse for regionen i at tegne forsikringer til dækning af skader, som regionen ikke er forpligtet til at betale.

### 2.11.2. Transportministeriets overvejelser

Transportministeriet vurderer, at den foreslåede ordning for neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner indebærer en vis risiko for, at offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere uretmæssigt kan neutralisere en drone, der umiddelbart vurderes at udgøre en trussel i en geografisk dronezone, men som viser sig at være en drone, der opereres lovligt.

Som udgangspunkt skal droneoperatører erstatte alle person- og/eller tingskader, som en drone måtte forårsage i forbindelse med en droneoperation.



Idet den foreslåede ordning for neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner er national lovgivning vil forordningen om forsikringskrav til luftfartsselskaber m.v. som udgangspunkt ikke gælde. Der vil dermed ikke noget krav om, at en droneoperatørs forsikring skal dække en neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone.

Transportministeriet har derfor overvejet, i hvilket omfang droneoperatører skal være forsikrede, og om hvorvidt et eventuelt erstatningsansvar i forbindelse med en neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone skal kunne fordeles.

### 2.11.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 6, nr. 4, at der i luftfartslovens § 126 c, stk. 3 indsættes et nyt stykke, hvorefter transportministeren vil kunne fastsætte regler om ansvarsfordeling og erstatningsansvar, herunder regler om regreskrav, i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner. Det foreslås, at regler, der fastsættes om ansvarsfordeling og erstatningsansvar skal kunne gælde for både lovlige og ulovlige droneoperationer.

En droneoperation er lovlig, når operationen gennemføres i overensstemmelse med gældende regler, herunder luftfartslovens regler for droneoperationer og straffelovens regler. Det indebærer for eksempel, at droneoperatøren har fået eventuelle nødvendige tilladelser, anmeldt flyveplan og kontaktoplysninger og opererer dronen i overensstemmelse med den kategori, der gælder for dronen.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive udmøntet således, at det ved neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone, vil være droneoperatøren, der vil være forpligtet til at afholde eventuelle omkostninger forbundet med skader forvoldt på dronen og eventuelle person- og/eller tingsskader, som dronen måtte forvolde, når den neutraliseres. Det objektive ansvar vil således fortsat være gældende, hvis en neutralisering af en drone er retmæssig.

Det forventes endvidere, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive udmøntet således, at det ved en uretmæssig neutralisering af droner, der opereres lovligt, vil være staten, anden offentlig myndighed eller den ansvarlige infrastrukturforvalter, der vil være forpligtet til at afholde eventuelle omkostninger forbundet med skader forvoldt på en drone og eventuelle person- og/eller tingsskader, som dronen måtte forvolde, når den neutraliseres.

Droneoperatørens objektive ansvar vil således ikke gælde i en sådan situation. Ved en uretmæssig neutralisering af droner vil sagen skulle bedømmes efter det almindelige culpaansvar, og der vil skulle ses på årsagssammenhæng, kausalitet, egen skyld osv., når en domstol vil skulle bedømme sagen, og afgøre hvem der er ansvarlig for evt. erstatning for person- og/eller ting-skader og for tabet af selve dronen. Hvis der er tvivl om, hvorvidt en neutralisering er uretmæssig eller retmæssig, må dette vurderes, før der kan tages stilling til, om det er droneoperatøren, som bør være ansvarlig på objektivt grundlag, eller det er myndigheden eller infrastrukturforvalteren, der vil være ansvarlig efter det almindelige culpaansvar.

Det foreslås, at ikke-samarbejdsvillige droner, der neutraliseres efter den foreslåede ordning, og som er i offentlige myndigheders eller infrastrukturforvalteres varetægt vil skulle overdrages til politiet med henblik på efterforskning og retsforfølgelse af eventuelle strafbare forhold. Ligeledes foreslås det, at droner, der på et uretmæssigt grundlag neutraliseres i geografiske dronezoner af offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere, vil skulle overdrages til politiet eller udleveres til droneoperatøren. I tilfælde, hvor en drone er neutraliseret på et uretmæssigt grundlag, vil politiet eventuelt skulle inddrages i en vurdering af eventuelle strafbare forhold begået i forbindelse med neutraliseringen af dronen.

### **3. Konsekvenser for rigsfællesskabet**

Som det fremgår af lovforslagets § 8, kan § 6 ved kongelig anordning kunne sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de henholdsvis de færøske og de grønlandske forhold tilsiger, og medføre, at der potentielt vil kunne indføres regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger, forud for påbegyndelsen af en droneoperation i geografiske dronezoner på Færøerne og i Grønland samt at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere på Færøerne og i Grønland vil kunne gives mulighed for at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner i geografiske dronezoner.

### **4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Lovforslagets §§ 1-3, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fravige regler i færdselsloven, vejloven og privatvejsloven af hensyn til nationale forsvarsformål og civile beredskabsformål, indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige.

For så vidt angår lovforslagets § 4, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at konkrete havne skal prioritere specifikke havnearealer anvendt til konkrete nationale forsvarsformål og civile beredskabsformål kan forslaget have økonomiske konsekvenser for staten, idet fastsatte regler ved anvendelse må forventes at medføre økonomiske tab for havne, havnevirksomheder og brugere af havne, som vil skulle erstattes af staten.

For så vidt angår lovforslagets § 5 kan der forventes mindre negative implementeringskonsekvenser for de omfattende kommuner, såfremt de får tildelt midler fra puljen til styrket postbetjening af småøerne, idet de vil være ansvarlige for administrationen af midler, herunder indsendelse af interesselænkendegivelse og afrapportering af projektet. Kommunernes eventuelle økonomiske udgifter i forbindelse med administration af puljemidler til ø-samfund kan dækkes via puljemidlerne, såfremt kommunerne får tildelt midler hertil.

Staten vil ikke skulle afholde flere udgifter til postbetjening af ø-samfund som følge af lovændringen, da der med lovforslaget alene lægges op til at forbedre rammerne for måden, som postbetjening af ø-samfund kan ske på ved, at der kan uddeles midler for eksempel via en pulje til styrket postbetjening af småøerne. Staten vil have mindre implementeringskonsekvenser i forbindelse med ændringen vedrørende postbetjening af ø-samfund som følge af Trafikstyrelsens puljeadministration. Der vil dog være begrænsede økonomiske omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens administration.

Staten vil have udgifter, såfremt der på et tidspunkt bliver behov for at udpege en eller flere postvirksomheder til udbringning af fysisk post fra myndigheder, idet der lægges op til at kompensere virksomhederne. Udgangspunktet vil være, at den afsendende myndighed betaler compensationen. De økonomiske konsekvenser af dette kan ikke kvantificeres nærmere, da det vil afhænge af den konkrete situation for eksempel det konkrete behov for at udsende fysisk post samt utilgængelighedens varighed. Det forudsættes som udgangspunkt, at compensationen tager udgangspunkt i postvirksomhedernes standardpriser af det pågældende produkt, samt at det ikke overstiger de direkte omkostninger forbundet med udsendelsen med en rimelig avance.

For så vidt angår § 6 og de dele af lovforslaget, der vedrører ændring af luftfartsloven, vurderes forslaget ikke selvstændigt at medføre væsentlige økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige. Ønsker en

offentlig myndighed at indgå aftale med transportministeren om mulighed for neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner vurderes dette imidlertid at kunne medføre mindre administrative konsekvenser. Endvidere vil regler udstedt i medfør af bemyndigelsesbestemmelserne, herunder særligt regler om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger kunne medføre økonomiske konsekvenser for det offentlige. Ligeledes vil udvikling og drift af et eventuelt system, der skal understøtte anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger kunne medføre implementeringskonsekvenser for statslige myndigheder.

I forlængelse heraf estimeres det, at der ved udmøntning af bemyndigelsesbestemmelserne i § 6 om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger potentielt som udgangspunkt vil skulle anvendes omkring 0,5 mio. kr. til udvikling af en blanketløsning, der skal muliggøre anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger, herunder til tilpasning og opsætning af en anmeldelsesblanket til anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger i Trafikstyrelsens eksisterende IT-set-up. Det forventes, at der endvidere vil skulle bruges ca. 0,2 mio. kr. årligt til at besvare henvendelser om anmeldelse af flyveplaner samt manuel oprettelse i systemet af flyveplaner for personer, som er undtaget digital post og personer fra udlandet, som ikke kan bruge MitID samt MitID Erhverv. Det estimeres yderligere, at der evt. vil skulle bruges 1,0 mio. kr. til en kommunikationsindsats om kravet om anmeldelse af flyveplaner, herunder hvordan anmeldelse af flyveplaner skal ske samt regler om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner. På det statslige område estimeres det, at regler udstedt i medfør af lovforslaget § 6 som udgangspunkt i alt vil kunne medføre statslige meromkostninger på 1,7 mio. kr. i 2025 og herefter 0,2 mio. kr. årligt for 2026-2029.

De anførte estimater er behæftet med en vis usikkerhed. De økonomiske og implementeringskonsekvenser for stat, regioner og kommuner vil blive kvantificeret nærmere ved udmøntning af bemyndigelsesbestemmelsen.

Såfremt der udføres droneoperationer i forbindelse med kommunal og regional opgavevaretagelse forventes det, at regler udstedt i medfør af lovforslaget også vil medføre negative økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner.

De syv principper for digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget. Princip nr. 7 vurderes ikke at være relevant, mens og følgende principper vurderes at være relevant for lovforslagets § 6:

*Enkle og klare regler:* Reglerne er udformet klart og enkelt, entydigt og konsistent. Eksempelvis anvendes samme begreber og definitioner, som findes i den gældende lovgivning om droner. Med lovforslaget foreslås det dog, at der indsættes en ny bestemmelse i luftfartsloven, hvorved begrebet ikke-samarbejdsvillig drone defineres. Endvidere fremgår det klart af lovteksten, hvad der er hovedregler og undtagelser.

*Digital kommunikation:* Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger er udformet teknologineutralt. Efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 153 b, stk. 2, kan transportministeren fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller henvendelse. Det vurderes, at bemyndigelsen ved Trafikstyrelsen vil kunne anvendes til at fastsætte regler om, at styrelsen kan godkende, at borgere eller udenlandske virksomheder uden et elektronisk ID kan anmelde flyveplaner og kontaktoplysninger enten skriftligt på en anden måde end via de elektroniske blanketter. EU-regler om webtilgængelighed vil blive iagttaget ved udmøntning af lovforslagets regler om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger. Formålet hermed er at sikre, at personer med synshandicap eller andre funktionsnedsættelser også vil kunne få adgang til anmeldelsessystemet.

*Muliggør automatisk sagsbehandling:* Reglerne understøtter, hvor muligt, at administrationen i forbindelse med anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger kan ske digitalt via eksisterende IT-set-up hos Trafikstyrelsen og under hensyntagen til borgernes og virksomhedernes retssikkerhed.

*Sammenhæng på tværs - ensartede begreber og genbrug af data:* Begreber defineres klart, entydigt og konsistent, og der anvendes fællesbegreber på droneområdet. Der henvises også til bemærkninger til princip 1. Herudover vil der i forbindelse med udmøntning af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger blive opstillet klare regler for indsamling, behandling, opbevaring og videreformidling af personoplysninger.

*Tryk og sikker datahåndtering:* Transportministeriet har stort fokus på at sikre en tryk og sikker datahåndtering i forbindelse med det system, der skal understøtte anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger. Det vil også blive overvejet, hvordan det på bekendtgørelsesniveau vil kunne sikres, at borgere og virksomheder vil kunne få adgang til at se data om dem selv. Digitale løsninger vil skulle overholde krav i databeskyttelsesforordningen

og databeskyttelsesloven, herunder regler om hjemmelsgrundlag for behandling af personoplysninger og om videregivelse af persondata, når data stilles til rådighed for andre eller videregives til andre offentlige myndigheder.

*Anvendelse af offentlig infrastruktur:* Der anvendes i relevant omfang eksisterende offentlig infrastruktur, herunder forventes det, at eksisterende IT-setup hos Trafikstyrelsen vil blive anvendt i forbindelse med krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger. Endvidere vil der eksempelvis tages udgangspunkt i MitID og MitID Erhverv som log-in til systemet til anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger.

Lovforslagets samlede mulige økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser af lovforslaget vil således afhænge af, i hvilket omfang de foreslåede bemyndigelser anvendes og til hvad. Det er derfor ikke muligt at kvantificere potentielle økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige nærmere.

### **5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Lovforslagets §§ 1-3, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fravige regler i færdselsloven, vejloven og privatvejsloven af hensyn til nationale forsvarsformål og civile beredskabsformål, indebærer ikke i sig selv økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

For så vidt angår lovforslagets § 4, kan forslaget have økonomiske og administrative konsekvenser for danske ikke-statslige havne. Disse konsekvenser forventes imidlertid ikke at være væsentlige eller af bagatelagtig karakter, da der ydes erstatning for dokumenterede økonomiske tab i henhold til reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

For så vidt angår lovforslagets § 5, kan forslaget have mindre negative erhvervsrettede økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet ved, at postvirksomheder med en posttilladelse fremover skal udføre den nødvendige planlægning, som gør dem i stand til at udbringe større mængder fysisk post for myndigheder med kort varsel samt at de skal kunne fremvise denne planlægning på anmodning af Trafikstyrelsen. Transportministeriet identificerer på nuværende tidspunkt 19 virksomheder, som ville kunne blive udpeget, hvor hver virksomhed vil skulle bruge én-ti timer på at udarbejde den påkrævede plan.

Såfremt en postvirksomhed i en ekstraordinær situation udpeges, vil virksomheden blive kompenseret, dog således at compensationen ikke overstiger de direkte omkostninger forbundet hermed samt en rimelig avance, som kan fastsættes nærmere i en aftale med virksomheden.

Der vurderes desuden at være mindre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser ved ændringen vedrørende postbetjening af ø-samfund, da det er hensigten, at puljemidler til postbetjening af ø-samfund skal gives til initiativer, der skal stå til rådighed for alle postvirksomheder og dermed komme alle operatørerne til gode.

Der kan endvidere være mindre negative erhvervsøkonomiske konsekvenser forbundet med fritagelse fra brevkasseregler i landzonen, idet postvirksomhedernes kørsel til brevkassen kan blive forlænget med deraf følgende merforbrug af energi og tid.

Regler udstedt i medfør af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vil ikke medføre omstillingsomkostninger eller øvrige efterlevelseseffekter for erhvervslivet.

For så vidt angår § 6 og lovforslagets dele, der vedrører ændring af luftfartsloven, vurderes lovforslaget ikke selvstændigt at medføre væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. Ønsker en infrastrukturforvalter at indgå aftale med transportministeren om mulighed for neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner vurderes dette imidlertid at kunne medføre mindre administrative konsekvenser.

Regler udstedt i medfør af bemyndigelsesbestemmelserne, herunder regler om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger vil endvidere kunne medføre løbende administrative konsekvenser for erhvervet. Det forventes at et krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger vil kunne have konsekvenser for op til 400.000 droneoperationer om året i geografiske dronezoner, hvor det forventes, at operatørerne ved hver anmeldelse vil skulle bruge ca. ti minutter på at opfylde de nye registreringskrav.

Baseret på det estimerede antal årlige droneflyvninger i Danmark sammenholdt med det forventede tidsforbrug forbundet med anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger vurderes det, at lovforslaget vil medføre administrative omkostninger for erhvervslivet på over 4 mio. kr. Der skal derfor foretages en AMVAB-måling for at kvantificere omkostningerne nærmere.

Grundet usikkerhed vedrørende udformningen af de nærmere regler i medfør af § 6, vil de administrative konsekvenser blive vurderet, såfremt bemyndigelsesbestemmelserne udmøntes på bekendtgørelsesniveau efter lovens ikrafttrædelse. Den nærmere proces herfor fastlægges efter dialog med Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), der skal foretage AMVAB-målingen.

Lovforslagets samlede mulige økonomiske og administrative konsekvenser af lovforslaget vil således afhænge af, i hvilket omfang de foreslåede bemyndigelser anvendes og til hvad. Det er derfor ikke muligt at kvantificere potentielle økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. nærmere.

### **6. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslagets §§ 1-4, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fravige regler i færdselsloven, vejloven, privatvejsloven og havneloven af hensyn til nationale forsvarsformål og civile beredskabsformål, indebærer ikke i sig selv administrative konsekvenser for borgerne.

For så vidt angår lovforslagets § 5, kan forslaget have mindre positive administrative konsekvenser for borgerne ved muligheden for fravigelse af regel om brevkasse i landzonen, idet borgerne får mulighed for at placere deres brevkasse korrekt efter loven uden at skulle indsende en dispensationsansøgning eller lignende.

For så vidt angår § 6 kan regler udstedt i medfør af bemyndigelsesbestemmelserne herunder regler om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger, medføre administrative konsekvenser for borgere.

Mange borgere flyver i dag med droner på hobbybasis. Sådanne droneflyvninger sker typisk på landet eller i villakvarterer. Det forventes således at være et fåtal af borgere, der vil gennemføre droneoperation i en af de geografiske dronezoner. I det omfang en borger vil skulle operere en drone i en geografisk dronezone, hvor der stilles krav om, at der skal anmeldes en flyveplan, for eksempel områder omkring en offentlig godkendt flyveplads, vil borgeren skulle anmelde en flyveplan.

Det forventes, at en borger, der skal anmelde en flyveplan og kontaktoplysninger, vil skulle bruge tid til anmeldelse, før en droneoperation påbegyndes.



I det omfang en borger vil flyve med en legetøjsdrone, vil borgeren ikke skulle anmelde flyveplan og kontaktoplysninger, forud for påbegyndelse af droneflyvningen, selv hvis der flyves i en geografisk dronezone. Det skyldes, at det foreslås, at legetøjsdroner vil være undtaget fra regler om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

Droner uden sensorer, herunder for eksempel kameraer, vil der heller ikke skulle anmeldes flyveplan og kontaktoplysninger. Det skyldes ligeledes, at det foreslås, at disse droner vil være undtaget fra regler om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

Lovforslagets samlede mulige administrative konsekvenser for borgerne vil afhænge af, i hvilket omfang de foreslåede bemyndigelser anvendes og til hvad. Det er derfor ikke muligt at kvantificere potentielle administrative konsekvenser for borgerne.

### **7. Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslagets §§ 1-4, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fravige regler i færdselsloven, vejloven, privatvejsloven og havneloven af hensyn til nationale forsvarsformål og civile beredskabsformål, indebærer ikke i sig selv klimamæssige konsekvenser.

For så vidt angår lovforslagets § 5, kan forslaget som følge af ændringen af reglen om brevkasser i landzonen, kan postvirksomhedernes kørsel til brevkassen blive forlænget med deraf følgende merforbrug af energi. Det vurderes dog at have meget begrænsede konsekvenser for klimaet.

Lovforslagets samlede mulige klimamæssige konsekvenser vil afhænge af, i hvilket omfang de foreslåede bemyndigelser anvendes og til hvad. Det er derfor ikke muligt at kvantificere potentielle klimamæssige konsekvenser.

### **8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Lovforslagets §§ 1-4, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fravige regler i færdselsloven, vejloven, privatvejsloven og havneloven af hensyn til nationale forsvarsformål og civile beredskabsformål, indebærer ikke i sig selv miljø- og naturmæssige konsekvenser.

For så vidt angår lovforslagets § 5, kan forslaget som følge af ændringen af reglen om brevkasser i landzonen, kan postvirksomhedernes kørsel til brevkassen blive forlænget med deraf følgende merforbrug af energi. Det vurderes dog at have meget begrænsede konsekvenser for miljøet og naturen.

Lovforslagets samlede mulige miljø- og naturmæssige konsekvenser vil afhænge af, i hvilket omfang de foreslåede bemyndigelser anvendes og til hvad. Det er derfor ikke muligt at kvantificere potentielle miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## 9. Forholdet til EU-retten

Lovforslagets §§ 1-4, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fravige regler i færdselsloven vejloven, privatvejsloven og havneloven af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål, vil ikke give mulighed for at fastsætte regler i strid med den til enhver tid gældende EU-retlige lovgivning, konventioner og andre internationale aftaler.

For så angår lovforslagets § 1 bemærkes det, at flere af færdselslovens områder reguleret af EU-retlig lovgivning, konventioner og andre internationale aftaler. Det drejer sig blandt andet om Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2021/2118 af 24. november 2021 om ændring af direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse.

For så vidt angår lovforslagets § 5 bemærkes det, at såfremt der udpeges en eller flere postvirksomheder til at udbringe fysiske forsendelser for myndigheder ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger mod kompensation, vil det indeholde statsstøtte, som skal notificeres til Europa-Kommissionen. Det gælder ikke, såfremt støtten er mindre end minimumsgrænsen for anmeldelsen af statsstøtte. Størrelsen af kompensationen til virksomhederne vil afhænge af den konkrete situation for eksempel utilgængelighedens varighed og behovet for at få information ud til borgere og virksomheder i situationen. EU-retten forholder sig ikke til de dele af lovforslaget, som vedrører postbetjening af ø-samfund samt placering af brevkasser i landzonen.

For så vidt angår lovforslagets § 6 bemærkes det, at de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser om anmeldelse af flyveplan og neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner ikke gennemfører nye EU-retlige regler.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser om anmeldelse af flyveplan og kontaktpersoner i geografiske dronezoner skal imidlertid ses i sammenhæng med grundforordningens artikel 56, stk. 8, og droneforordningens

artikel 15. Bestemmelserne omhandler medlemsstaternes mulighed for at fastsætte nationale regler for at underkaste droneoperationer bestemte betingelser af grunde, der ikke henhører under grundforordningens anvendelsesområde, herunder offentlig sikkerhed eller beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger i overensstemmelse med EU-retten.

### **10. Databeskyttelse**

Ved udmøntning af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i lovforslagets § 6, nr. 5, om droneoperatørers anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger vil droneoperatører ved brug af en digital løsning skulle indsende oplysninger, herunder personoplysninger til Trafikstyrelsen. Der vil endvidere kunne fastsættes regler om, at oplysningerne tilgængeliggøres og videregives til andre offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere ligesom private virksomheder kan få videregivet visse oplysninger fra flyveplanerne i forbindelse med f.eks. en retssag om en uretmæssig neutralisering af en drone efter den foreslåede ordning.

Der vil som udgangspunkt være tale om personoplysninger, såsom navn, adresse, droneoperatørregistreringsnummer, fjernpilots dronecertifikatnummer, men også fortrolig oplysning om CPR-nr. For så vidt angår CPR-nr. forventes dette dog ikke at være en oplysning, som normalt vil blive videregivet.

Behandling af personoplysninger er lovlig, hvis én af betingelserne i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra a-f, er opfyldt, herunder hvis behandling er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige (litra c), eller hvis behandling er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt (litra e).

Behandling i medfør af artikel 6, stk. 1, litra c og e, skal have et såkaldt supplerende retsgrundlag, som forpligter eller berettiger den dataansvarlige til at udføre en bestemt behandling. Det følger af forordningens artikel 6, stk. 3.

Det er Transportministeriets vurdering, at de foreslåede regler, som, når de udmøntes, vil udgøre en retlig forpligtelse for droneoperatører, er inden for rammerne af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra c, jf. stk. 3.

## UDKAST

Det bemærkes, at Trafikstyrelsens behandling af de modtagne oplysninger vil have hjemmel i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

En eventuel videregivelse af oplysninger fra flyveplaner til private virksomheder, f.eks. et forsikringsselskab, vil kunne ske med hjemmel i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra a, eller litra f, hvis oplysningerne f.eks. er nødvendige i forbindelse med en retssag. Droneoperatøren kan have interesse i sagen og kan derfor give samtykke til, at oplysningerne udleveres og behandles, men forsikringsselskabet kan også have en selvstændig interesse i at få oplysningerne udleveret, hvis der f.eks. er mistanke om, at droneoperatøren har tilbageholdt oplysninger over for forsikringsselskabet.

For så vidt angår en eventuel videregivelse til andre offentlige myndigheder eller til infrastrukturforvaltere vil disse kunne få oplysningerne udleveret efter artikel 6, stk. 1, litra d og e. Videregivelsen vil typisk blive ske for, at den offentlige myndighed kan identificere en droneoperatør og dermed kan kontakte denne i stedet for f.eks. at neutralisere dronen. Den offentlige myndighed eller infrastrukturforvalter kan endvidere anvende oplysningerne til at sikre deres infrastruktur mod potentielle ulovlige handlinger, som en ikke-samarbejdsvillig drone kan begå.

Det forudsættes, at de øvrige bestemmelser i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, herunder de grundlæggende principper i databeskyttelsesforordningens artikel 5 også iagttages, såfremt der behandles personoplysninger i medfør af de foreslåede bestemmelser om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

### 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... (... dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

...

12. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Kan ikke kvantificeres

## UDKAST

Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>Mindre implementeringskonsekvenser for de omfattende kommuner og staten forbundet med administration af puljemidler til postbetjening af ø-samfund.</p> <p>Effekterne af lovforslagets øvrige dele kan ikke kvantificeres nærmere</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Puljemidler til postbetjening af ø-samfund gives til initiativer, der skal stå til rådighed for alle postvirksomheder og dermed komme alle operatører til gode.	<p>Mindre økonomiske konsekvenser ved, at virksomheder med posttilladelse skal foretage den nødvendige planlægning, som gør dem i stand til med kort varsel at uddele post fra myndigheder og som følge af længere kørsel til visse brevkasser i landzonen.</p> <p>Effekterne af lovforslagets øvrige dele kan ikke kvantificeres nærmere.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	<p>Mindre administrative konsekvenser ved at virksomheder med posttilladelse skal foretage den nødvendige planlægning, som gør dem i stand til at udbringe post fra myndigheder med kort varsel.</p> <p>Effekterne af lovforslagets øvrige dele kan ikke kvantificeres nærmere.</p>
Administrative konsekvenser for borgerne	Mulighed for at placere brevkasser i landzonen i overensstemmelse med postloven uden ansøgning om dispensation.	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Kan ikke kvantificeres	<p>Mindre konsekvenser i form af merforbrug af energi pga. længere kørsel til visse brevkasser.</p> <p>Effekterne af lovforslagets øvrige dele kan ikke kvantificeres nærmere.</p>

## UDKAST

Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Kan ikke kvantificeres	Mindre konsekvenser i form af merforbrug af energi pga. længere kørsel til visse brevkasser.  Effekterne af lovforslagets øvrige dele kan ikke kvantificeres nærmere.
Forholdet til EU-retten	<p>Forslaget gennemfører ikke EU-regler og giver ikke mulighed for at fravige Danmarks EU-retlige forpligtelser.</p> <p>Såfremt der udpeges en virksomhed til at udbringe fysiske forsendelser for myndigheder mod compensation, vil det indeholde statsstøtte, som skal notificeres til Europa-Kommissionen med mindre støtten er mindre end minimumsgrænsen for anmeldelsen af statsstøtte.</p> <p>Forslagets regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger indeholder dog EU-retlige aspekter, herunder i relation til gældende regler om fastsættelse af betingelser for droneoperationer og afgrænsning af geografiske dronezoner. Endvidere skal foreslåede regler om opbevaring, tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger om flyveplaner og kontaktoplysninger ses i forhold til gældende regler om databeskyttelse.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej  X

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1

Færdselsloven indeholder ikke en generel hjemmel til at fravige lovens regler af hensyn til væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål.

Det foreslås, at indsætte et nyt kapitel 19 b om fravigelse af lovens regler af hensyn til forsvars- og beredskabsformål, som indeholder en ny bestemmelse, § 134 f, hvorefter transportministeren inden for ministerens ressortområde efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab kan fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at reglerne vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Den foreslåede bestemmelse vil give mulighed for at fravige alle færdselslovens regler inden for transportministerens ressortområde, herunder både lovens materielle regler og lovens formelle kompetenceregler i forhold til beslutninger om for eksempel vejenes udnyttelse og indretning.

Efter den foreslåede bestemmelse vil der alene kunne ske fravigelse af færdselslovens regler, når transportministeren har forhandlet med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab, og der er opnået enighed om reglernes indhold. Forhandlingsmekanismen har til formål at sikre, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse alene anvendes i tilfælde, hvor der foreligger væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål. Der foreslås ikke formelle formkrav for, hvordan forhandlingen skal finde sted. Det forudsættes alene, at det kan dokumenteres, at der har været en forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab. Der vil herved ikke foreligge en afgørelse mellem ministerierne i forvaltningslovens forstand, men derimod en indstilling eller udtalelse fra én myndighed til en anden til brug for sidstnævnte myndigheds behandling og vurdering af en sag.

Den foreslåede bestemmelse giver ikke transportministeren mulighed for at fravige de af færdselslovens regler, hvor kompetencen er tildelt en anden

minister og dermed ligger uden for transportministerens ressortområde. Den foreslåede bestemmelse giver dermed ikke transportministeren mulighed for at fastsætte regler om for eksempel politiets prøveudtagning, jf. § 55, stk. 4. I det omfang den foreslåede bestemmelse vil skulle udnyttes til at udstede regler om fravigelse af færdselslovens regler vedrørende forhold, der er dækket af en eksisterende bemyndigelsesbestemmelse, som indeholder krav om forhandling med en anden minister, forudsættes det, at der også forhandles med denne minister.

Det forudsættes, at transportministeren inddrager andre relevante myndigheder, herunder kommunale vejmyndigheder, ligesom Justitsministeriet generelt forudsættes inddraget forud for fravigelse af regler, der involverer eller har betydning for politiet.

Den foreslåede bestemmelse vil alene finde anvendelse, når forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at der foreligger væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål, og at anvendelse af færdselslovens regler vil skade disse formål.

Vurderingen af, hvad der på et givent tidspunkt udgør et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål, vil afhænge af trusselsbilledet på det konkrete tidspunkt, og vurderingen vil bero på et sikkerhedsfagligt og -politisk skøn.

Ved væsentligt nationale forsvarsformål forstås formål, der er direkte relateret til rigets forsvar og beskyttelse samt til forsvar og beskyttelse i henhold til Danmarks internationale forpligtelser. Opbygning af national produktion af forsvarsmateriel, herunder ammunition til understøttelse af den danske og europæiske forsyningssikkerhed kan også anses som en varetagelse af nationale forsvarsformål og forpligtelser i henhold til Danmarks internationale forpligtelser. Efter en konkret vurdering og i lyset af det aktuelle trusselsbillede samt den aktuelle sikkerhedspolitiske situation vil europæisk oprustning og bidrag til Ukraine endvidere kunne anses som varetagelse af nationale forsvarsformål.

Ved væsentligt civilt beredskabsformål skal forstås formål, der blandt andet vil kunne være begrundet i alvorlige og uforudsete naturlige eller menneskeskabte trusler, herunder hybride trusler, terror og sabotage mod kritisk infrastruktur m.v.



Kravet om at det konkrete forsvarsformål eller civile beredskabsformål skal være væsentligt, vil indebære, at formålet er mere end blot ønskeligt eller hensigtsmæssigt.

Den foreslåede bestemmelse vil for eksempel kunne anvendes i tilfælde, hvor der på grund af den sikkerhedspolitiske situation opstår et behov for at kunne fravige de almindelige regler for erhvervelse og udstedelse af kørekort, eller at der opstår behov for, at trafikantgrupper, der ellers ikke må færdes på motorveje, skal gives adgang hertil. Det kan også være tilfældet, hvis det måtte blive nødvendigt, at der fra centralt hold træffes beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse, hvortil kompetencen efter de gældende bestemmelser i §§ 92 og 92 a ellers tilkommer vejmyndigheden og politiet. Det kunne for eksempel være tidsperioder, hvor vejene ikke kan benyttes som normalt. Den foreslåede bestemmelse vil i sådanne situationer også indeholde hjemmel til, at færdselsindskrænkninger, som vejmyndigheden allerede har etableret, kan ophæves, eventuelt for en nærmere afgrænset periode.

Den foreslåede bestemmelse vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om, at de generelle hastighedsgrænser, hvis den forsyningsmæssige situation måtte nødvendiggøre dette.

Der vil i vurderingen kunne inddrages en række forskelligartede hensyn, herunder eksempelvis hensynet til statens sikkerhed, den offentlige sikkerhed, beredskab, infrastruktur og rigets forsvar, politiske-, økonomiske- og/eller militære kapaciteter og udenrigspolitiske, herunder europæiske- og alliancemæssige hensyn. Opremsningen er ikke udtømmende.

Det forudsættes, at transportministeren forud for udstedelsen af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse orienterer Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg (FOU) og Transportudvalg (TRU).

Det vil ikke være en forudsætning for anvendelsen af kompetencen, at de orienterede udvalg foretager en egentlig afstemning om reglernes udstedelse. Der vil således ikke være tale om, at udvalgene skal godkende reglernes udstedelse og indhold. Formålet med orienteringen er at sikre parlamentarisk kontrol, og udvalgene vil således have mulighed for at stille spørgsmål til vedkommende minister, ligesom udvalgene – afhængig af de enkelte

tilfældes tidmæssige perspektiver – vil have mulighed for at anmode ministeren om redegørelser m.v.

### *Til § 2*

Det følger af § 1, nr. 3, at vejloven skal medvirke til at sikre mobiliteten på vejene til forsvarsformål og civile beredskabsformål.

Af vejlovens § 2 a fremgår det, at vejlovens kapitel 2 a ikke finder anvendelse på Vejdirektoratets projekter eller dele af projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, når forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at anvendelsen vil skade disse formål.

Vejlovens kapitel 2 a indeholder regler for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg, og er en implementering af VVM-direktiv.

Vejloven indeholder ikke en generel hjemmel til at fravige lovens regler af hensyn til væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål.

Det foreslås at indsætte en ny bestemmelse, § 129 a.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab kan fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Efter den foreslåede bestemmelse vil der alene kunne ske fravigelse af vejlovens regler, når transportministeren har forhandlet med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab, og der er opnået enighed om reglernes indhold. Forhandlingsmekanismen har til formål at sikre, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse alene anvendes i tilfælde, hvor der foreligger væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål. Der foreslås ikke formelle formkrav for, hvordan forhandlingen skal finde sted. Det forudsættes alene, at det kan dokumenteres, at der har været en forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab. Der vil herved ikke

## UDKAST

foreligge en afgørelse mellem ministerierne i forvaltningslovens forstand, men derimod en indstilling eller udtalelse fra én myndighed til en anden til brug for sidstnævnte myndigheds behandling og vurdering af en sag.

Det forudsættes, at transportministeren inddrager andre relevante myndigheder, herunder kommunale vejmyndigheder. Ligeledes forudsættes Justitsministeriet generelt inddraget forud for fravigelse af regler, der involverer eller har betydning for politiet.

Den foreslåede bestemmelse vil alene finde anvendelse, når forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab efter forhandling med transportministeren vurderer, at der foreligger et væsentligt nationalt forsvarsformål eller væsentligt civilt beredskabsformål, og at anvendelse af vejlovens regler vil skade disse formål. Det foreslåede vil eksempelvis muliggøre, at der kan foretages central styring af signaler, omkørselsruter og trafikalt beredskab med henblik på at understøtte direkte og effektiv kørsel for militæret eller at der, uden forudgående tilladelse fra kommunen, kan anbringes materiel, materialer, skurvogne mv. på en kommunevej, for at understøtte forsvars- eller beredskabsfunktioner.

Vurderingen af, hvad der på et givent tidspunkt udgør et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål, vil afhænge af trusselsbilledet på det konkrete tidspunkt, og vurderingen vil bero på et sikkerhedsfagligt og -politisk skøn.

Ved væsentligt nationalt forsvarsformål skal forstås formål, der er direkte relateret til rigets forsvar og beskyttelse samt til forsvar og beskyttelse i henhold til Danmarks internationale forpligtelser. Opbygning af national produktion af forsvarsmateriel, herunder ammunition til understøttelse af den danske og europæiske forsyningssikkerhed kan også anses som en varetagelse af nationale forsvarsformål og forpligtelser i henhold til Danmarks internationale forpligtelser. Efter en konkret vurdering og i lyset af trusselsbillede samt den aktuelle sikkerhedspolitiske situation vil europæisk oprustning og bidrag til krigen i Ukraine endvidere kunne anses som varetagelse af nationale forsvarsformål.

Ved væsentligt civilt beredskabsformål skal forstås formål, som er begrundet i alvorlige og uforudsete naturlige eller menneskeskabte trusler, herunder hybride trusler, terror og sabotage mod kritisk infrastruktur m.v., eller aktuelle eller mulige kriser og væbnede konflikter.

Kravet om at det konkrete forsvarsformål eller civile beredskabsformål skal være væsentligt, vil indebære, at formålet er mere end blot ønskeligt eller hensigtsmæssigt.

Der vil i vurderingen kunne inddrages en række forskelligartede hensyn, herunder eksempelvis hensynet til statens sikkerhed, den offentlige sikkerhed, beredskab, infrastruktur og rigets forsvar, politiske-, økonomiske- og/eller militære kapaciteter og udenrigspolitiske, herunder europæiske- og alliancemæssige hensyn. Opremsningen er ikke udtømmende.

Det forudsættes, at transportministeren forud for udstedelsen af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse orienterer Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg (FOU) og Transportudvalg (TRU).

Det vil ikke være en forudsætning for anvendelsen af kompetencen, at de orienterede udvalg foretager en egentlig afstemning om reglernes udstedelse. Der vil således ikke være tale om, at udvalgene skal godkende reglernes udstedelse og indhold. Formålet med orienteringen er at sikre parlamentarisk kontrol, og udvalgene vil således have mulighed for at stille spørgsmål til vedkommende minister, ligesom udvalgene – afhængig af de enkelte tilfældes tidmæssige perspektiver – vil have mulighed for at anmode ministeren om redegørelser m.v.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren efter forhandling med vedkommende minister kan bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, der er tillagt transportministeren, Vejdirektoratet eller vejmyndigheden i denne lov, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at det er nødvendigt af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Forslaget skal gøre det muligt for ministeren at bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, som ellers er tillagt transportministeren, Vejdirektoratet eller vejmyndigheden.

En bemyndigelse af en anden statslig myndighed under en anden minister forudsætter, at der forud herfor har været en forhandling herom. Det skal være med til at sikre, at der er enighed om hensigtsmæssigheden i, at en anden statslig myndighed bemyndiges beføjelser, som ellers er tillagt

transportministeren, Vejdirektoratet eller vejmyndigheden. Der foreslås ikke formelle formkrav for, hvordan forhandlingen skal finde sted. Det forudsættes alene, at det kan dokumenteres, at der har været en forhandling.

### *Til § 3*

Privatvejsloven indeholder ikke en generel hjemmel til at fravige lovens regler af hensyn til væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål.

Det foreslås at indsætte en ny bestemmelse, § 97 a.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab kan fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vil kunne fastsætte regler, der fraviger privatvejslovens regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Det foreslåede vil indebære, at den kommunale vejmyndighed for de private fællesveje i kommunen ikke vil kunne administrere veje efter privatvejslovens regler, i det omfang der er fastsat nærmere regler om det pågældende forhold eller anlæg. Det foreslåede vil eksempelvis muliggøre, at der, uden kommunalbestyrelsens tilladelse, kan anbringes materiel, materialer, skurvogne mv. på private fællesveje, for at understøtte forsvars- eller beredskabsfunktioner eller at en anden statslig myndighed end kommunen bemyndiges til at opsætte konstant belysning på en privat fællesvej.

Efter den foreslåede bestemmelse vil der alene kunne ske fravigelse af privatvejslovens regler, når transportministeren har forhandlet med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab, og der er opnået enighed om reglernes indhold. Forhandlingsmekanismen har til formål at sikre, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse alene

anvendes i tilfælde, hvor der foreligger væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål. Der foreslås ikke formelle formkrav for, hvordan forhandlingen skal finde sted. Det forudsættes alene, at det kan dokumenteres, at der har været en forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab. Der vil herved ikke foreligge en afgørelse mellem ministerierne i forvaltningslovens forstand, men derimod en indstilling eller udtalelse fra én myndighed til en anden til brug for sidstnævnte myndigheds behandling og vurdering af en sag.

Det forudsættes, at transportministeren inddrager andre relevante myndigheder, herunder kommunale vejmyndigheder. Ligeledes forudsættes Justitsministeriet generelt inddraget forud for fravigelse af regler, der involverer eller har betydning for politiet.

Den foreslåede bestemmelse vil alene finde anvendelse, når forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at der foreligger væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål, og at anvendelse af privatvejslovens regler vil skade disse formål.

Vurderingen af, hvad der på et givent tidspunkt udgør et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål, vil afhænge af trusselsbilledet på det konkrete tidspunkt, og vurderingen vil bero på et sikkerhedsfagligt og -politisk skøn.

Ved væsentligt nationalt forsvarsformål skal forstås formål, der er direkte relateret til rigets forsvar og beskyttelse samt til forsvar og beskyttelse i henhold til Danmarks internationale forpligtelser. Opbygning af national produktion af forsvarsmateriel, herunder ammunition til understøttelse af den danske og europæiske forsyningssikkerhed kan også anses som en varetagelse af nationale forsvarsformål og forpligtelser i henhold til Danmarks internationale forpligtelser. Efter en konkret vurdering og i lyset af trusselsbillede samt den aktuelle sikkerhedspolitiske situation vil europæisk oprustning og bidrag til krigen i Ukraine endvidere kunne anses som varetagelse af nationale forsvarsformål.

Ved væsentligt civilt beredskabsformål skal forstås formål, som er begrundet i alvorlige og uforudsete naturlige eller menneskeskabte trusler,

herunder hybride trusler, terror og sabotage mod kritisk infrastruktur m.v., eller aktuelle eller mulige kriser og væbnede konflikter.

Kravet om at det konkrete forsvarsformål eller civile beredskabsformål skal være væsentligt, vil indebære, at formålet er mere end blot ønskeligt eller hensigtsmæssigt.

Der vil i vurderingen kunne inddrages en række forskelligartede hensyn, herunder eksempelvis hensynet til statens sikkerhed, den offentlige sikkerhed, beredskab, infrastruktur og rigets forsvar, politiske-, økonomiske- og/eller militære kapaciteter og udenrigspolitiske, herunder europæiske- og alliancemæssige hensyn. Opremsningen er ikke udtømmende.

Det forudsættes, at transportministeren forud for udstedelsen af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse orienterer Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg (FOU) og Transportudvalg (TRU).

Det vil ikke være en forudsætning for anvendelsen af kompetencen, at de orienterede udvalg foretager en egentlig afstemning om reglernes udstedelse. Der vil således ikke være tale om, at de to udvalg skal godkende reglernes udstedelse og indhold. Formålet med orienteringen er at sikre parlamentarisk kontrol, og udvalgene vil således have mulighed for at stille spørgsmål til vedkommende minister, ligesom udvalgene – afhængig af de enkelte tilfælde tidmæssige perspektiver – vil have mulighed for at anmode ministeren om redegørelser m.v.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren efter forhandling med vedkommende minister kan bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, der er tillagt transportministeren eller kommunalbestyrelsen i denne lov, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at det er nødvendigt af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.

Forslaget skal gøre det muligt for ministeren at bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, som ellers er tillagt transportministeren, Vejdirektoratet eller vejmyndigheden.

En bemyndigelse af en anden statslig myndighed under en anden minister forudsætter, at der forud herfor har været en forhandling herom. Det skal være med til at sikre, at der er enighed om hensigtsmæssigheden i, at en

anden statslig myndighed bemyndiges beføjelser, som ellers er tillagt transportministeren, eller vejmyndigheden. Der foreslås ikke formelle formkrav for, hvordan forhandlingen skal finde sted. Det forudsættes alene, at det kan dokumenteres, at der har været en forhandling.

### *Til § 4*

Havneloven indeholder ikke hjemmel til at fravige lovens regler, hvorved staten af hensyn til væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål kan disponere over ikke-statslige havne og dertilhørende havnearealer eller prioritere visse skibe.

Det foreslås, at der i § 6 indsættes et nyt stk. 3, hvorefter transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab kan fastsætte regler om, at transportministeren, hvis der ikke kan opnås en aftale herom på markedsvilkår, mod fuldstændig erstatning kan give påbud til havne om at prioritere specifikke havnearealer anvendt til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål, og i den forbindelse blandt andet fastsætte nærmere regler for arealernes anvendelse, herunder for afvigelse fra havnens ordensreglement, jf. § 15, stk. 1 og 2.

Efter den foreslåede bestemmelse vil der alene kunne ske fravigelse af havnelovens regler, når transportministeren har forhandlet med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab, og der er opnået enighed om reglernes indhold. Forhandlingsmekanismen har til formål at sikre, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse alene anvendes i tilfælde, hvor der foreligger væsentlige nationale forsvarsformål eller væsentlige civile beredskabsformål. Der foreslås ikke formelle formkrav for, hvordan forhandlingen skal finde sted. Det forudsættes alene, at det kan dokumenteres, at der har været en forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab. Der vil herved ikke foreligge en afgørelse mellem ministerierne i forvaltningslovens forstand, men derimod en indstilling eller udtalelse fra én myndighed til en anden til brug for sidstnævnte myndigheds behandling og vurdering af en sag.

Anvendelse af bestemmelsen forudsætter, at der foreligger en situation, hvor det vurderes nødvendigt at anvende bestemmelsen til at beskytte den civile befolkning, understøtte effektiv militær mobilitet eller til at prioritere kritisk



infrastruktur til militære formål og civile beredskabsformål. Det er ikke forudsat, at den pågældende trussel retter sig direkte mod Danmark, da hjemlen også vil omfatte tilfælde, hvor truslen retter sig mod allierede lande eller mod danske udenrigspolitiske interesser.

Vurderingen af, hvad der på et givent tidspunkt udgør et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål, vil afhænge af trusselsbilledet på det konkrete tidspunkt, og vurderingen vil bero på et sikkerhedsfagligt og -politisk skøn.

Ved væsentligt nationalt forsvarsformål skal forstås formål, der er direkte relateret til rigets forsvar og beskyttelse samt til forsvar og beskyttelse i henhold til Danmarks internationale forpligtelser. Opbygning af national produktion af forsvarsmateriel, herunder ammunition til understøttelse af den danske og europæiske forsyningssikkerhed kan også anses som en varetagelse af nationale forsvarsformål og forpligtelser i henhold til Danmarks internationale forpligtelser. Efter en konkret vurdering og i lyset af trusselsbillede samt den aktuelle sikkerhedspolitiske situation vil europæisk oprustning og bidrag til krigen i Ukraine endvidere kunne anses som varetagelse af nationale forsvarsformål.

Ved væsentligt civilt beredskabsformål skal forstås formål, som er begrundet i alvorlige og uforudsete naturlige- eller menneskeskabte trusler, herunder hybride trusler, terror og sabotage mod kritisk infrastruktur m.v., eller aktuelle eller mulige kriser og væbnede konflikter, hvor der eksempelvis kan være behov for at anvende havne til at beskytte eller evakuere civilbefolkningen eller sejle nødvendige forsyninger ind i Danmark.

Der vil i vurderingen kunne inddrages en række forskelligartede hensyn, herunder eksempelvis hensynet til statens sikkerhed, den offentlige sikkerhed, beredskab, infrastruktur og rigets forsvar, politiske-, økonomiske- og/eller militære kapaciteter og udenrigspolitiske, herunder europæiske- og alliancemæssige hensyn. Opremsningen er ikke udtømmende.

De regler, der fastsættes i medfør af den foreslåede bestemmelse skal angive præcis hvilke havnearealer (herunder arealer på søområdet), som transportministeren ønsker at disponere over, og beskrive den påtænkte anvendelse af arealerne, et overslag over den forventede anvendelsesperiode og evt. fastsatte regler for anvendelsen. Situationen kan dog forudsætte, at havnemyndigheden kun orienteres overfladisk om den påtænkte anvendelse og

evt. fastsatte regler for overtagelsen. Det kan i den forbindelse også være nødvendigt at ændre rammerne for dispositionen såvel som ordensbestemmelserne for arealernes anvendelse, herunder for at fratage havnemyndigheden kompetence til at påse ordensbestemmelsernes og andre reglers overholdelse.

Det forudsættes, at transportministeren forud for udstedelsen af regler i medfør af den foreslåede bestemmelse orienterer Folketingets Forsvars-, Samfundssikkerheds- og Beredskabsudvalg (FOU) og Transportudvalg (TRU).

Det vil ikke være en forudsætning for anvendelsen af kompetencen, at de orienterede udvalg foretager en egentlig afstemning om reglernes udstedelse. Der vil således ikke være tale om, at de to udvalg skal godkende reglernes udstedelse og indhold. Formålet med orienteringen er at sikre parlamentarisk kontrol, og udvalgene vil således have mulighed for at stille spørgsmål til vedkommende minister, ligesom udvalgene – afhængig af de enkelte tilfælde tidmæssige perspektiver – vil have mulighed for at anmode ministeren om redegørelser m.v.

Det er blandt andet hensigten, at der fastsættes regler om, at der mod fuldstændig erstatning kan meddeles påbud til havne om at prioritere specifikke havnearealer til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civil beredskabsformål, og i den forbindelse fastsættes blandt andet nærmere regler for arealernes anvendelse, herunder for afvigelse fra havnens ordensreglement, jf. § 15, stk. 1 og 2. I tilfælde, hvor der ikke kan opnås enighed om erstatning mellem transportministeren og den eller de berørte virksomheder (herunder havnen), behandles sager herom efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det er endvidere hensigten, at den foreslåede bestemmelse skal sikre mulighed for, at private aktørers prioritet i udførelsen af havneaktiviteter kan fraviges for så vidt angår varetagelsen af væsentlige nationale forsvarsformål.

Forsvaret vil have mulighed for at udøve værtnationsstøtte, således at alliancepartnere kan understøttes under ophold i Danmark.

### *Til § 5*

Til nr. 1

## UDKAST

Det fremgår af postlovens § 3, stk. 4, at virksomheder med tilladelse til landsdækkende postbefordring skal udbyde et standartprodukt til ensartede priser til hele landet inden for de posttjenester, de tilbyder.

Det foreslås, at der i § 3 indføres et nyt stk. 5.

Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 5, vil indebære, at virksomheder med tilladelse til postbefordring ligeledes skal lave den nødvendige planlægning, som gør dem i stand til efter anmodning fra relevante myndigheder med kort varsel at udbringe forsendelser fra myndigheder.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring til postlovens § 17 jf. forslagens § 5, nr. 5, hvorefter det foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler til sikring af udbringning af fysisk post under ekstraordinære omstændigheder, for eksempel ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger, herunder om udpegning af en eller flere virksomhed med posttilladelse til at varetage udbringning inden for deres dækningsområde.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.5.

Til nr. 2

Det fremgår af postlovens § 8, stk. 1, at ejendomme beliggende i landzone skal have en brevkasse placeret ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej.

Det foreslås, at der i § 8, *stk. 1* indsættes en henvisning til den nye bestemmelse i stk. 2 jf. lovforslagets § 5, nr. 3.

Til nr. 3

Det følger af postlovens § 8, stk. 1, at ejendomme beliggende i landzone skal have en brevkasse placeret ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej.

Det foreslås, at der i § 8 indføres et nyt stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse i § 8 stk. 2 vil indebære, at brevkasser ved ejendomme beliggende i landzone kan placeres på ejendommens matrikel tættest muligt på indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej, hvis ejeren af ejendommen ikke ejer jorden ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej.

Det foreslåede vil desuden indebære, at en ejer af en ejendom i landzone kun skal placere brevkassen ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej, hvis ejeren ejer jorden til brug for denne placering.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.

Til nr. 4

Det følger af postlovens § 14, stk. 2, at transportministeren kan udbyde og indgå kontrakt med en eller flere postvirksomheder om at varetage en eller flere af de i stk. 1 nævnte opgaver, ligesom det fremgår af § 14, stk. 3, at transportministeren kan udpege en eller flere postvirksomheder til at varetage en eller flere af de i stk. 1 nævnte opgaver.

Det foreslås, at der i § 14 indføres et nyt stk. 5.

Det foreslås med den nye bestemmelse § 14, stk. 5, at transportministeren ligeledes vil kunne uddele midler, for eksempel puljemidler, til varetagelse af den i stk. 1, nr. 4 nævnte opgave.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren får bredere beføjelser ift. postbetjening af ø-samfund. Det foreslås endvidere, at det nuværende udgangspunkt, hvor offentlig færgeadgang er en forudsætning for indsamling og omdeling på øen fastholdes.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.6.

Til nr. 5

Det følger af postlovens § 14, stk. 1, at transportministeren sikrer postbefordring af gratis blindeforsendelser op til 7 kg, adresserede forsendelser til og fra udlandet samt til Grønland og Færøerne, herunder rekommenderede forsendelser og værdiforsendelser samt forkyndelsesbreve, adresserede indenlandske forsendelser til og fra ø-samfund, herunder ved etablering af faciliteter, som postvirksomheder kan benytte samt andre adresserede forsendelser, herunder enkeltforsendelser.

Det følger af § 14, stk. 2, at transportministeren kan udbyde og indgå kontrakt med en eller flere postvirksomheder om at varetage en eller flere af de i stk. 1 nævnte opgaver. Det følger af § 14, stk. 3, at transportministeren kan udpege en eller flere af de i stk. 1 nævnte opgaver. Af § 14 stk. 4 følger det,

at transportministeren kan udpege en postvirksomhed til at varetage de forpligtelser i henhold til EU's postdirektiv og Verdenspostkonventionen, der ikke allerede varetages af postvirksomheder.

Det følger endvidere af § 14, stk. 5 at ved varetagelse af postbefordring efter stk. 1, nr. 2, efter udbud eller ved udpegning, jf. stk. 2 og 3, skal postvirksomheden overholde beslutninger fra Verdenspostforeningen og internationale aftaler, herunder vedtagne standarder på postområdet.

Det fremgår endvidere af § 23, stk. 2, at transportministeren fører tilsyn med udviklingen på postmarkedet, herunder at markedet sikrer indsamling og omdeling af breve og pakker til ensartede priser for standardprodukter. Som følge heraf kan transportministeren i tilfælde af markedssvigt af fysisk post via bemyndigelserne i § 14, stk. 3 og stk. 4, gribe ind ved at udpege en virksomhed til mod kompensation at varetage en bestemt posttjeneste.

Det foreslås, at § 17 nyaffattes.

Den nyaffattede § 17, stk. 1, vil indebære, at transportministeren kan udpege en postvirksomhed til at varetage udbringning af fysisk post under ekstraordinære omstændigheder, eksempelvis ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger. Udpegning i henhold til § 17, stk. 1 skal ske mod kompensation.

Det foreslås derudover med den nyaffattede § 17, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler til sikring af udbringning af fysisk post under ekstraordinære omstændigheder, for eksempel ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger, hvor det ikke er muligt at tilgå post via offentlige digitale løsninger for eksempel, hvis Digital Post eller MitID er ude af drift i en kortere eller længere periode, herunder om udpegning af virksomhed med posttilladelse til at varetage udbringningen.

Ordningen forventes ikke generelt at være ekspropriativ, men det kan ikke udelukkes, at den i enkelte konkrete tilfælde vil kunne være det. I det omfang udpegningen udgør et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til de berørte postvirksomheder. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren får bredere beføjelser ift. sikring af omdelingen af post under ekstraordinære omstændigheder.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.5.

## *Til § 6*

Til nr. 1

Overskriften før § 126 a i luftfartsloven er »Definition«. Overskriften afspejler, at § 126 a alene indeholder en definition. I bestemmelsen er begrebet drone defineret.

Det foreslås, at *overskriften* før § 126 a affattes således: »Definitioner«.

Forslaget om at nyaffatte overskriften før § 126 a i luftfartsloven skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 6, nr. 2, hvorved det foreslås, at der i § 126 a indsættes et nyt stk. 2, om definition af begrebet ikke-samarbejdsvillig drone.

Den foreslåede overskrift vil således tage højde for, at der er mere end en definition i § 126 a.

Til nr. 2

Luftfartslovens § 126 a indeholder en definition af begrebet drone. Ved en drone forstås ethvert ubemandet luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.

Luftfartsloven indeholder ikke en definition af begrebet en ikke-samarbejdsvillig drone.

Det foreslås, at der i luftfartslovens § 126 a, indsættes et nyt stk. 2, hvori ikke-samarbejdsvillig drone defineres.

Det foreslås, at der »ved en ikke-samarbejdsvillig drone forstås en drone, der opereres af en droneoperatør, som:

- 1) opererer dronen ulovligt eller har et ulovligt formål, og
- 2) ikke kan identificeres eller ikke følger anvisninger fra politiet, forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere i forbindelse med neutralisering af en drone, jf. § 126 i«.

Bestemmelsen er ny og foreslås indsat, da Transportministeriet vurderer, at begrebet ikke-samarbejdsvillig drone vil have en central betydning særligt i forhold til forslaget om neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone, jf. lovforslagets § 6, nr. 6.

Den foreslåede definition indeholder overordnet set to kumulative betingelser for, hvornår der er tale om en ikke-samarbejdsvillig drone.

Med det foreslåede *nr. 1* vil en ikke-samarbejdsvillig drone være en drone, som opereres af en droneoperatør, der gennemfører droneoperationen ulovligt eller har et ulovligt formål. En ikke-samarbejdsvillig drone vil således være en drone, hvis droneoperatør opererer en drone i strid med gældende regler. Det kan eksempelvis være, at en drone flyves uden for synsvidde, selv om den flyves i den åbne kategori, eller dronen opereres i strid med en eventuel tilladelse meddelt efter dronebekendtgørelsen. Den foreslåede *nr. 1* vil endvidere dække over det tilfælde, hvor en droneoperatør f.eks. anvendes til spionage, til chikane eller anvender dronen på andre ulovlige måder, f.eks. til smugling af stoffer eller andet.

Den anden betingelse i det foreslåede *nr. 2* er, at droneoperatøren enten ikke er identificerbar eller ikke følger anvisninger fra politiet, Forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere.

Det vil ikke være et krav, at begge betingelser i *nr. 2* skal være opfyldt. I visse tilfælde vil begge betingelser i *nr. 2* dog kunne være opfyldt.

For nærmere om definitionen af ikke-samarbejdsvillige drone henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.8.

Til *nr. 3*

Overskriften før § 126 c i luftfartsloven er »Ansvarsforsikring«. Overskriften afspejler alene indholdet i § 126 c, som indeholder bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring.

Det foreslås, at *overskriften* før § 126 c affattes således: »Ansvarsforsikring og erstatningsansvar«.

Forslaget om at nyaffatte overskriften før § 126 c i luftfartsloven er en konsekvensændring af lovforslagets § 1, *nr. 4*, hvorved det foreslås, at der i § 126 c indsættes bestemmelser, som omhandler erstatningsansvar. Den foreslåede overskrift vil således tage højde for, at § 126 a i luftfartsloven indeholder bestemmelser om både ansvarsforsikring og erstatning.

Til *nr. 4*

Efter luftfartslovens § 126 c, stk. 1, skal en droneoperatør have tegnet en ansvarsforsikring for den drone, som droneoperatøren opererer i henhold til lovens § 130.

En drone anses efter internationale regler og luftfartsloven som et luftfartøj. Efter luftfartslovens § 127 er en drone, som et luftfartøj, omfattet af et objektivt ansvar. Det følger således af § 127, stk. 1, at ejeren af et luftfartøj er forpligtet til at erstatte skader, såfremt der som følge af et luftfartøjs benyttelse til luftfart sker skade på personer eller ting uden for fartøjet. En droneoperatør vil derfor være ansvarlig for at erstatte eventuelle person- og/eller tingskader, som en drone måtte forårsage i forbindelse med gennemførelse af en droneoperation. Det følger af luftfartslovens § 127, stk. 2, at erstatningspligten bortfalder såfremt det oplyses, at den skadelidte selv ved forsæt eller grov uagtsomhed har hidført skaden.

Luftfartslovens § 128 fastsætter, at § 127, stk. 1, ikke finder anvendelse, når personen eller tingen, som skades, befinder sig inden for området af en godkendt flyveplads. Efter § 128, stk. 2 og 3, følger regler om fordeling af ansvar og solidarisk hæftelse for skader.

I forhold til forsikring af statslige myndigheder følger det af cirkulære nr. 9783 af 9. december 2005 om selvforsikring i staten m.v., at staten er selvforsikrer. Det fremgår af cirkulærets § 1, at staten er selvforsikrer, hvilket indebærer, at institutioner, der er omfattet af cirkulæret, ikke må tegne forsikring uden tilladelse efter § 9, jf. dog §§ 4-8. Cirkulæret omfatter blandt andet staten og statsinstitutioner, hvis indtægter og udgifter bestemmes på finansloven, og institutioner, hvis driftsunderskud fuldt ud dækkes af statskassen.

Bygninger m.v. som institutioner, der er omfattet af cirkulæret, ejer i fællesskab med andre, omfattes af selvforsikringsprincippet for så vidt angår den andel, der ejes af den pågældende institution.

På det kommunale område findes der ingen skreven lovgivning om adgangen for kommunerne til at tegne ansvarsforsikring og kommunernes erstatningsansvar. I overensstemmelse med gældende praksis om kommunalfuldmagtsreglerne kan en kommune under visse betingelser udbetale erstatning.

Kommunalfuldmagtsregler viger imidlertid for udtømmende, skreven lovgivning. Såfremt der ikke eksisterer skreven lovgivning på et område, er



kommunalfuldmagtsreglerne ikke til hinder for, at dette bliver reguleret i ny lovgivning.

På det regionale område gælder der en grundlæggende pligt for regionerne til at handle økonomisk forsvarligt. Se lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.11.1. for en nærmere beskrivelse heraf.

En region er som udgangspunkt kun berettiget til at udbetale erstatning i det omfang den er erstatningsansvarlig for et tab. Udbetaling af erstatningsbeløb forudsætter imidlertid, at det må forventes med en vis sandsynlighed, at regionen ved en retssag vil blive dømt erstatningsansvarlig.

Den foreslåede ordning for neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner indebærer en risiko for, at offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere neutraliserer en drone, der vurderes at udgøre en trussel i en geografisk dronezone, herunder i områder med for eksempel kritisk infrastruktur, men som viser sig at være en drone, der opereres lovligt.

Det foreslås derfor, at transportministeren med § 126 c, stk. 3 bemyndiges til at kunne fastsætte regler om ansvarsfordeling og erstatningsansvar som følge af neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, herunder regler om regreskrav.

Efter den foreslåede bemyndigelse vil disse regler kunne gælde for både lovlige og ulovlige droneoperationer.

En droneoperation er lovlig, når operationen gennemføres i overensstemmelse med gældende regler, herunder regler for droneoperationer og straffelovens regler. Det indebærer for eksempel, at droneoperatøren har fået eventuelle nødvendige tilladelser, anmeldt flyveplan og kontaktoplysninger, i det omfang, der stilles krav herom og operer dronen i overensstemmelse med den kategori, de gælder for dronen. Der vil endvidere kunne være tale om en drone, der overholder flyvehøjden i de geografiske dronezoner, herunder omkring offentligt godkendte flyvepladser.

Udmøntningen af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse forventes at indebære, at der vil blive fastsat regler om, at en droneoperatør vil være forpligtet til at afholde eventuelle omkostninger forbundet med skader forvoldt på dronen og eventuelle person- og/eller tingsskader, som dronen måtte forvolde som følge af neutralisering.

Det forventes endvidere, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive udmøntet således, at det ved en uretmæssig neutralisering af en drone, dvs. ved neutralisering af en drone, der opereres lovligt, vil være staten, anden offentlig myndighed eller den ansvarlige infrastrukturforvalter, der vil være erstatningsansvarlig som følge af neutraliseringen. Det objektive ansvar, som droneoperatøren som udgangspunkt har vil således ikke skulle gælde i denne situation.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er dermed at give transportministeren mulighed for at fravige hovedreglen om objektivet ansvar for droneoperatører efter luftfartsloven.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive udmøntet således, at det objektive ansvar fraviges i tilfælde, hvor en droneoperatør gennemføre en lovlig droneoperation, men hvor dronen neutraliseres uretmæssigt af en offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter. I sådanne tilfælde vil ansvaret for neutraliseringen af dronen og eventuelle skader skulle vurderes efter de almindelige erstatningsregler, herunder regler om myndigheders erstatningsansvar.

Endvidere foreslås det med § 126 c, stk. 4, at ikke-samarbejdsvillige droner, som neutraliseres efter den foreslåede § 126 i, og som følge heraf vil komme i Forsvarets, offentlige myndigheders eller infrastrukturforvalteres varetægt, vil skulle overdrages til politiet med henblik på efterforskning og retsforfølgelse af eventuelle strafbare forhold.

Det foreslås, at ikke-samarbejdsvillige droner, der neutraliseres efter den foreslåede ordning, og som er i Forsvarets, offentlige myndigheders eller infrastrukturforvalteres varetægt vil skulle overdrages til politiet med henblik på efterforskning og retsforfølgelse af eventuelle strafbare forhold. Ligeledes foreslås det, at droner, der på et uretmæssigt grundlag neutraliseres i geografiske dronezoner af Forsvaret, offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere, vil skulle overdrages til politiet eller udleveres til droneoperatøren. I tilfælde, hvor en drone er neutraliseret på et uretmæssigt grundlag, vil politiet eventuelt skulle inddrages i en vurdering af eventuelle strafbare forhold begået i forbindelse med neutraliseringen af dronen.

Til nr. 5 (§§ 126 h, 126 i og 126 j)

Til § 126 h

SERA-forordningen, SERA 4001, stiller krav om notifikation af flyveplaner for bemanded luftfart. Forordningen fastsætter imidlertid ikke tilsvarende regler for ubemandet luftfart, herunder i forbindelse med droneoperationer. Luftfartsloven og dronebekendtgørelsen fastsætter ligeledes ikke krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer.

Det følger imidlertid af grundforordningens artikel 56, stk. 8, at medlemsstaterne kan fastsætte nationale regler for at underkaste operation af ubemandede luftfartøjer bestemte betingelser af grunde, der ikke henhører under grundforordningens anvendelsesområde, herunder offentlig sikkerhed (»public security«) eller beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger i overensstemmelse med EU-retten.

Europa-Kommissionen har i vid udstrækning udmøntet artikel 56, stk. 8, i artikel 15 i droneforordningen. Medlemsstaterne kan herefter fastsætte geografiske dronezoner af hensyn til sikkerheden for fly og mennesker (»safety og security«), miljøet og privatlivets fred, hvor der gælder særlige betingelser for droneoperationer.

For nærmere om regler i relation til anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger 2.9.

Med lovforslaget foreslås det, at der i luftfartsloven indsættes bestemmelser om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer.

Med § 126 h, stk. 1, foreslås det, at transportministeren får bemyndigelse til at kunne fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer, herunder krav til flyveplanen, tidspunktet for anmeldelse af en flyveplan og kontaktoplysninger for en droneoperation. Endvidere foreslås det, at ministeren får bemyndigelse til at fastsætte regler om afmeldelse af flyveplaner og betingelser herfor.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil give mulighed for, at der vil kunne stilles krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger, forud for droneoperationer, overalt i Danmark i det omfang det vil være foreneligt med blandt andet EU-retten. Transportministeriet foreslår imidlertid en ordning, hvor anmeldelseskravet som udgangspunkt alene vil kunne finde anvendelse i en del af de gældende geografiske dronezoner, herunder i flyvesikringskritiske og sikringskritiske områder.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil give mulighed for, at alle droneoperatører vil skulle anmelde flyveplaner og kontaktoplysninger forud for påbegyndelse af en droneoperation i en geografisk dronezone. Der vil endvidere kunne fastsættes regler om, at anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger skal kunne anmeldes for en længere periode for eksempel, hvis en droneoperatør vil skulle foretage termografisk opmåling i et villa-kvarter hver nat i en måned.

Videre vil transportministeren kunne fastsætte regler om tidspunkt for anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger. Ministeren vil endvidere kunne fastsætte regler om afmeldelse af flyveplaner og betingelser herfor. Endeligt indeholder lovforslaget undtagelser til anmeldelseskravet.

Ved anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger forventes det, at der vil blive fastsat regler om indsendelse af oplysninger om den pågældende droneoperation og droneoperatør, herunder oplysning om området, der skal flyves i, fjernpiloten, som vil skulle udføre droneoperationen, samt dato og tidspunkt herfor.

Endeligt vil der kunne fastsættes regler om, at anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger vil skulle indsendes i passende tid, forud for, at en droneoperation påbegyndes. Der vil i den forbindelse kunne fastsættes differentierede frister for anmeldelse.

Anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger forventes som udgangspunkt at skulle ske digitalt.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.9, hvor der er redegjort nærmere for anmeldelseskravet.

Trafikstyrelsen kan efter § 153 b i luftfartsloven fastsætte regler om obligatorisk brug af digitale løsninger på tværs af luftfartsområdet. Det er Transportministeriets vurdering, at Trafikstyrelsen efter § 153 b vil kunne fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger. Det forventes, at Trafikstyrelsen vil kunne udvikle en blanketløsning til brug for anmeldelsen. Ved en blanketløsning forstås en løsning, hvor en blanket til anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger er tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside eller på anden måde.

Det forventes, at droneoperatører vil skulle tilgå anmeldelsessystemet via MitID eller MitID Erhverv.

For andre landes droneoperatører, for eksempel droneoperatører fra et andet EU-land, forventes det, at droneoperatørerne vil kunne få adgang til anmeldelse på en anden måde.

Det forventes ligeledes, at personer, som er fritaget for anvendelse af digitale løsninger, vil kunne anmelde en droneoperation på en anden måde. Dette vil for eksempel kunne ske ved anvendelse af en blanket, der vil være tilgængelig på en af Trafikstyrelsens hjemmesider. Denne blanket vil kunne indsendes via mail eller post.

Ved udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelsen vil det blive afdækket, hvilke nærmere løsninger der vil kunne stilles til rådighed således, at der sikres et tilsvarende serviceniveau for borgere og virksomheder, der anvender digitale løsninger såvel som for dem, der er fritaget fra digitale løsninger. For sidstnævnte brugergruppe vil der også blive taget hensyn til, at der sikres en rimelig sagsbehandlingstid.

Det foreslås med § 126 h, stk. 2, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil kunne udmøntes således, at det vil være Trafikstyrelsen, der har adgang til de anmeldte flyveplaner og kontaktoplysninger. Endvidere forventes det, at styrelsen vil kunne fastsætte nærmere regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplaner og kontaktoplysninger. Der vil i den forbindelse blive foretaget en nærmere vurdering af, hvilke myndigheder der skal kunne videregives oplysninger til, herunder hvilke nærmere oplysninger.

Den foreslåede bestemmelse vil skulle ses i sammenhæng med lovforslagets § 6, nr. 4, hvorved det foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om ansvarsfordeling og erstatningsansvar i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner. I forlængelse heraf vil der kunne være behov for at videregive flyveplaner eller oplysninger herfra til for eksempel private virksomheder såsom forsikringsselskaber. Det vil kunne være relevant at videregive oplysninger til brug for en erstatningssag i forbindelse

med, at offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter uretmæssigt har neutraliseret en drone.

Det forventes, at der vil kunne være tale om videregivelse af oplysninger om en droneoperatør, den drone, der flyves med, tidspunkt for anmeldelse af flyveplan, tidspunkt for gennemførelse af en droneoperation, lokalitet for en droneoperation m.v. Dele af disse oplysninger kan være personoplysninger, hvorfor der skal være hjemmel i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, for at kunne videregive oplysningerne. Det vil ligeledes skulle sikres, at det alene er relevante personoplysninger, der vil blive videregivet.

Det foreslås med § 126 h, stk. 3, at det foreslåede § 126 h, stk. 1, ikke vil skulle finde anvendelse for privatpersoner, der flyver med en drone, som opfylder kravene i direktiv 2009/48/EF om sikkerhedskrav til legetøj, og droner, der vejer under 250 g, og som ikke er udstyret med en sensor.

Forslaget om at undtage de ovennævnte droner fra anmeldelseskravet beror på disse droners funktionalitet og på den begrænsede trussel, som de kan udgøre. Den foreslåede undtagelse skal sikre, at blandt andet børn, der flyver med en legetøjsdrone, ikke vil skulle anmelde en flyveplan, når der flyves med en sådan drone i en geografisk dronezone. Det er endvidere Transportministeriets opfattelse, at den overvejende del af flyvninger med legetøjsdroner vil ske uden for geografiske dronezone.

Det foreslås med § 126 h, stk. 4, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at det foreslåede § 126 h, stk. 1 ikke vil finde anvendelse for Forsvaret, politiet og andre offentlige myndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse opererer droner efter §§ 126 f, 154 og 155, herunder fastsætte regler om betingelser for statsluftfart.

Det vurderes, at Forsvaret, politiet og andre offentlige myndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse foretager statsluftfart med droner, bør kunne undtages fra kravet om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger. Det beror på, at en del af de droneoperationer, som myndighederne foretager med et statsluftfartøj (såsom en drone) vil kunne være hemmelige operationer.

Det forventes, at der med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive fastsat nærmere regler om undtagelse af statsluftfartsoperationer fra anmeldelseskravet, herunder betingelser for en sådan undtagelse.

Endeligt foreslås det med § 126 h, stk. 5, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at certificerede droner og droner, der opereres i lufrum tilknyttet en modelflyveklub, vil kunne undtages fra regler fastsat efter det foreslåede § 126 h, stk. 1.

Transportministeriet vurderer, at der er behov for at kunne fastsætte regler, der undtager certificerede droner og droner, der opereres i modelflyveklubber.

Som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.9. foreligger der endnu ikke regler for certificerede droner. Det forventes derfor, at der i en periode, indtil reglerne på området er sat i kraft, vil kunne være et behov for at undtage disse droner fra anmeldelseskravet.

Da droneoperationer i lufrum tilknyttet modelflyveklubber foretages på et bestemt sted eller på afgrænsede områder forventes det, at disse droner med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil kunne udmøntes til at fastsætte regler om undtagelse fra anmeldelseskravet. Der vil dog kunne være visse situationer, hvor det vil være nødvendigt at anmelde flyveplan, for eksempel hvis en modelflyveplads ligger tæt på en offentlig godkendt flyveplads eller en militær flyvestation eller andre steder, hvor en droneoperation kan udgøre en sikkerhedsrisiko.

Som følge af den foreslåede § 126 h foreslås det, at der indsættes en ny overskrift før § 126 h. Det foreslås, at overskriften affattes således: »Anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer«.

Overskriften vil afspejle, at der i lovforslaget indsættes bestemmelser om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer.

Til § 126 i

Luftfartsloven indeholder ikke hjemmel til at neutralisere droner, herunder ikke-samarbejdsvillige droner. Luftfartsloven og droneforordningen indeholder dog regler, som giver mulighed for at straffe en droneoperatør med bøde eller fængsel, hvis denne i forbindelse med en droneoperation for eksempel har overtrådt gældende regler for flyvehøjde.

Det følger af artikel 18 i droneforordningen, at den kompetente myndighed (Trafikstyrelsen) er ansvarlig for at håndhæve droneforordningen. Forordningen fastsætter ikke, hvorledes forordningen skal håndhæves, og der er derfor i luftfartslovens § 149 fastsat regler om håndhævelse af forordningens regler.

Efter luftfartslovens § 150, stk. 10 og 12, kan retten til at føre en drone fra kendes enten betinget eller ubetinget. Droneoperatøren kan endvidere få en bøde for at gennemføre en ulovlig droneoperation i for eksempel flyvesikringskritiske eller sikringskritiske dronezoner, jf. § 33, stk. 1, i dronebekendtgørelsen.

For politiets og Forsvarets mulighed for neutralisering af droner efter retsplejelovens § 791 c, forsvarslovens §§ 4 og 17 samt straffelovens §§ 13 og 75 henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.10.

Endvidere henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.10. for så vidt angår nærmere regler for brug af apparater, faste anlæg og radioudstyr i radioudstysloven og anvendelse af radiofrekvenser i frekvensloven.

Det foreslås med § 126 i, at Transportministeren kan indgå aftale med visse offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere om, at de vil kunne neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner.

Det foreslås med bestemmelsen i § 126 i, stk. 1, at transportministeren vil kunne indgå aftale med visse offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere om, at de vil kunne forestå neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner. Det foreslås endvidere, at der vil kunne fastsættes regler om vilkår for at forestå neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.

Det forventes, at transportministeren vil delegere kompetence til at indgå disse aftaler til Trafikstyrelsen.

Med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse forventes det, at der vil blive fastsat regler om, hvordan en offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter vil kunne opnå mulighed for neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner samt regler for inddragelse af adgang hertil. I forlængelse heraf forventes det, at der vil blive fastsat krav til de kompetencer, herunder krav til dokumentation for relevante kompetencer, der skal være tilstede hos den



offentlige myndighed eller infrastrukturforvalter for, at disse vil kunne neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er således at sikre, at en række offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere, der eksempelvis er ansvarlige for områder med kritisk infrastruktur, vil kunne bidrage til at beskytte den pågældende infrastruktur mod trusler. En forudsætning herfor er dog, at området er udpeget som en geografisk dronezone.

Det foreslås med § 126 i, stk. 2, at lov om radioudstyr og elektromagnetiske forhold og lov om radiofrekvenser ikke vil skulle finde anvendelse på aktiviteter omfattet af det foreslåede stk. 1, og aktiviteter, der fastsættes regler om efter stk. 3. Den foreslåede fravigelse af radioudstysloven vil medføre, at der som led i neutraliseringen af en ikke-samarbejdsvillige drone vil kunne bruges apparater eller radioudstyr, der udsender elektromagnetiske bølger, som vil kunne forstyrre øvrige apparater eller radioudstyr, der anvender samme frekvens.

Den foreslåede fravigelse af frekvensloven vil således medføre, at der som led i neutraliseringen af en ikke-samarbejdsvillige drone vil kunne anvendes radiofrekvenser, som andre har tilladelse til at benytte. Ligeledes vil der kunne anvendes radiofrekvenser, som må anvendes uden tilladelse efter bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser. Endeligt vil der kunne anvendes radiofrekvenser som anvendes til amatørradioprøver og kaldesignaler m.v. i strid med de rammer, som efter bekendtgørelsen gælder for tilladelsesfri anvendelse af de pågældende radiofrekvenser.

En fravigelse af frekvensloven vil eksempelvis kunne omfatte jamming af en ikke-samarbejdsvillig drone. Risikoen for, at udenforstående vil blive påvirket ved jamming af en ikke-samarbejdsvillig drone vil alt efter den anvendte metode være lav. Der vil endvidere ikke være tale om en afbrydelse af radio- og telekommunikation. Der vil som udgangspunkt alene være tale om en forstyrrelse i et begrænset område, dersom udgangspunkt vil strække sig over få minutter. Det vil således være et lille indgreb af begrænset praktisk betydning for udenforstående.

Idet det imidlertid ikke helt kan udelukkes, at neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner ved brug af for eksempel jamming vil kunne forårsage forstyrrelser i eksempelvis telenet og -tjenester af kortere varighed vil den myndighed eller infrastrukturforvalter, der gennemfører neutraliseringen

derfor i relevant omfang skulle orientere relevante aktører, herunder for eksempel repræsentanter for telebranchen, såfremt det vurderes, at brugen af eksempelvis jamming må antages at have forårsaget forstyrrelser i telenet og -tjenester.

Det foreslås med § 126 i, stk. 3, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, i hvilke områder og med hvilke metoder neutraliseringen af ikke-samarbejdsvillige droner vil kunne foretages. Det foreslås endvidere, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om orientering af relevante aktører i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner ved brug af elektromagnetiske modforanstaltninger, herunder om undtagelse fra kravet.

De konkrete områder i Danmark, hvor neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner vil kunne gennemføres, vil som udgangspunkt svare til de områder, som Trafikstyrelsen har udpeget som geografiske dronezoner, herunder flyvesikringskritiske og sikringskritiske områder. I disse områder forventes det også, at der vil gælde et krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger.

Endvidere lægges der med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 126 i, stk. 3, op til, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, hvilke metoder der vil kunne anvendes til neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone.

Bestemmelsen har til formål at sikre, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil kunne bruge de nødvendige midler til at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner, der opereres i geografiske dronezoner, herunder i områder med kritisk infrastruktur.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren for eksempel efter den foreslåede bestemmelse i § 126 i, stk. 2, vil kunne fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil kunne anvende radiofrekvenser, som andre har tilladelse til at benytte, til at neutralisere en ikke-samarbejdsvillig drone. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om anvendelse af fysiske modforanstaltninger. Neutralisering vil således skulle forstås bredt.

I forbindelse med udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelsen vil det blive afdækket, i hvilket omfang der vil være behov for at fastsætte regler

om, at bestemte metoder alene vil kunne anvendes i udvalgte områder i Danmark. Endvidere vil det blive afdækket, om bestemte metoder til neutralisering alene bør kunne anvendes af udvalgte offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere. Der vil herunder blandt andet blive taget stilling til, hvilken risiko der er forbundet med dels den neutraliseringsmetode og dels konsekvenserne ved selve neutraliseringen i et område. For eksempel bør der tages stilling til, i hvilket omfang fysisk nedskydning af en ikke-samarbejdsvillig drone med dronehagl vil være hensigtsmæssig tæt på personforsamlinger eller i byzone. Ligeledes bør der for eksempel tages stilling til, i hvilket omfang neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone ved brug af en anden drone vil være hensigtsmæssig over statsvejnettet.

Det forventes, at der ved udmøntningen af bemyndigelsen vil blive fastsat regler om, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil skulle orientere relevante aktører i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner ved brug af elektromagnetiske modforanstaltninger. Det forventes endvidere, at visse myndigheder vil kunne undtages fra kravet om at skulle foretage en sådan orientering, såfremt hensyn til statens sikkerhed taler derimod.

Endeligt vil transportministeren med den foreslåede § 126 i, stk. 4, kunne fastsætte regler om indberetning af en offentlig myndigheds eller infrastrukturforvalters forsøg på eller neutralisering af en drone efter stk. 1, 1. pkt., og efter regler fastsat efter stk. 3.

Den foreslåede bemyndigelse vil indebære, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere, der har forsøgt eller gennemført neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone vil skulle indberette hændelsen til Trafikstyrelsen.

Indberetningen vil herefter indgå i styrelsens almindelige tilsyn inden for luftfartsområdet, så styrelsen har mulighed for at evaluere anvendelsen af den foreslåede ordning. Indberetningerne vil for eksempel kunne anvendes til at holde øje med antallet af gennemførte neutraliseringer, metodevalg og eventuelle utilsigtede effekter samt om der bliver neutraliseret droner uretmæssigt. Videre vil indberetninger af hændelserne kunne bidrage til styrelsens arbejde med at opretholde en sikker lufttrafik. Herudover vil indberetningerne kunne anvendes til at kvalificere offentlige myndigheders og infrastrukturforvalteres forudsætninger for at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner.

Endeligt vil indberetningerne kunne anvendes til orientering af politiet med henblik på, at sikre den nødvendige koordination mellem myndigheder i situationer, hvor politiet har en igangværende efterforskning af kriminalitet, eksempelvis vedrørende spionage, hvori en drone måtte indgå.

Som følge af den foreslåede § 126 i foreslås det, at der indsættes en ny overskrift før § 126 i. Det foreslås, at overskriften affattes således: »Neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner«.

Overskriften vil afspejle, at der i lovforslaget indsættes bestemmelser om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.

Det forventes, at transportministerens kompetence til at fastsætte regler efter de foreslåede §§ 126 h og 126 i vil blive deleregeret til Trafikstyrelsen.

Til § 126 j

Luftfartsloven fastsætter i § 126 g, at transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, fører tilsyn med overholdelse af produktkrav på droneområdet. Det følger af § 126 g, stk. 2, at transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter stk. 1, har til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger og dokumenter, der vedrører produkter, der føres kontrol 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, der er fastsat i de af Den Europæiske Unions udstedte forordninger på droneområdet. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Det foreslås med § 126 j, at transportministeren kan fastsætte regler om krav til offentlige myndigheders og infrastrukturforvalteres forevisning af legitimation i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil give mulighed for, at transportministeren kan fastsætte regler om krav til offentlige myndigheders og infrastrukturforvalteres forevisning af legitimation i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.

## UDKAST

Efter den foreslåede ordning vil der kunne fastsættes regler om, at en offentlig myndighed eller infrastrukturforvalter inden for en geografisk dronezone vil skulle forevise legitimation ved henvendelse til en droneoperatør i forbindelse med en eventuel neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone. Forslaget om forevisning af legitimation skal ses i sammenhæng med, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere, der vil have mulighed for at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner, tillægges særlige beføjelser, der tilsiger, at disse myndigheder og infrastrukturforvaltere derfor skal kunne legitimere sig over for droneoperatøren. Droneoperatøren vil således kunne blive bekendt med, at den offentlige myndighed eller infrastrukturforvalter er ansvarlig for området, der er udpeget som en geografisk dronezone.

Dermed kan droneoperatøren også vide, at myndighedspersonen eller infrastrukturforvalteren, som har henvendt sig, har beføjelse til at neutralisere droner, der f.eks. opereres ulovligt og i forlængelse deraf også kan give anvisning om, at dronen f.eks. skal landes, så det evt. kan undgås, at dronen vil blive neutraliseret.

### Til § 7

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2026.

Det foreslås desuden i bestemmelsens *stk.* 2, at § § 134 f i færdselsloven, som affattes ved denne lovs § 1, § 129 a i lov om offentlige veje, som affattes ved denne lovs § 2 og § 97 a i lov om private fællesveje, som affattes ved denne lovs § 3 ophæves den 31. december 2028.

### Til § 8

Det foreslås, at lovforslagets § 6, ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvis i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de henholdsvis de færøske og de grønlandske forhold tilsiger.

Lovforslagets § 6 vedrører luftfartsloven, der i § 158 bestemmer, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler

kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslagets regler, vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

Ifølge vejlovens § 162 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslagets regler, vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

Ifølge privatvejslovens § 108 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslagets regler, vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

Ifølge havnelovens § 27 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslagets regler, vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

Ifølge postlovens § 36 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslagets regler, vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p><b>§ 1</b></p> <p>I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024 som ændret senest ved lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændring:</p>
	<p><b>1.</b> Efter <i>kapitel 19 a</i> indsættes:</p> <p>»Kapitel 19 b</p> <p><i>Fravigelse af lovens regler af hensyn til væsentlige forsvars- og beredskabsformål</i></p> <p><b>§ 134 f.</b> Transportministeren kan inden for ministerens ressortområde efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.«</p>
	<p><b>§ 2</b></p> <p>I lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, som ændret ved § 3 i lov nr. 499 af 20. maj 2025, § 7 i lov nr. 560 af 27. maj 2025 og § 2</p>

## UDKAST

	i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændring:
	<p><b>1.</b> Efter § 129 indsættes:</p> <p><i>»Fravigelse af lovens regler af hensyn til væsentlige forsvars- og beredskabsformål m.v.</i></p> <p><b>§ 129 a.</b> Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan efter forhandling med vedkommende minister bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, der er tillagt transportministeren, Vejdirektoratet eller vejmyndigheden i denne lov, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at det er nødvendigt af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.«</p>
	<p><b>§ 3</b></p> <p>I lov om private fællesveje, jf. lovebekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024, som ændret ved § 3 i</p>



# UDKAST

	lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændring:
	<p><b>1.</b> Efter § 97 indsættes:</p> <p><i>»Fravigelse af lovens regler af hensyn til væsentlige forsvars- og beredskabsformål m.v.</i></p> <p><b>§ 97 a.</b> Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler, der fraviger denne lovs regler, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at lovens regler vil skade et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan efter forhandling med vedkommende minister bemyndige en anden statslig myndighed til at udøve beføjelser, der er tillagt transportministeren, eller kommunalbestyrelsen i denne lov, hvis forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab vurderer, at det er nødvendigt af hensyn til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civilt beredskabsformål.«</p>
	<p><b>§ 4</b></p> <p>I havneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 116 af 24. januar 2024 foretages følgende ændringer:</p>
<p><b>§6</b></p> <p><i>Stk. 2 --</i></p>	<p><b>1.</b> I § 6 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:</p>

	<p>»Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab fastsætte regler om, at transportministeren, hvis der ikke kan opnås en aftale herom på markedsvilkår, mod fuldstændig erstatning kan give påbud til havne om at prioritere specifikke havnearealer anvendt til et væsentligt nationalt forsvarsformål eller et væsentligt civil beredskabsformål, og i den forbindelse blandt andet fastsætte nærmere regler for arealernes anvendelse, herunder for afvigelse fra havnens ordensreglement, jf. § 15, stk. 1 og 2.</p> <p>Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 5</b></p> <p>I postloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 151 af 8. februar 2024, foretages følgende ændringer:</p>
<p><b>§3</b></p> <p>Stk. 2 --</p>	<p><b>1.</b> I § 3, indsættes efter stk. 4, som nyt stykke:</p> <p>»Stk. 5. Virksomheder med tilladelse til postbefordring skal udføre den nødvendige planlægning, som gør dem i stand til i en ekstraordinær situation med kort varsel at udbringe fysisk post for myndigheder.«</p> <p>Stk. 5 bliver herefter stk. 6.</p>

## UDKAST

<p><b>§ 8</b>  <i>Stk. 1.</i> Ejeren skal opstille brevkasse ved indgangen til den enkelte parcel ved bygninger, villaer og rækkehuse med en eller flere husstande eller erhverv m.v. Ejendomme beliggende i landzone skal have en brevkasse placeret ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej.</p>	<p><b>2.</b> I § 8, <i>stk. 1</i>, efter »fællesvej« indsættes », jf. dog <i>stk. 2</i>«</p>
<p><b>§ 8</b>  <i>Stk. 2</i> --</p>	<p><b>3.</b> I § 8 indsættes efter <i>stk. 1</i> som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Ejendomme beliggende i landzone kan undlade at placere brevkassen ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej, hvis ejeren af ejendommen ikke ejer jorden ved indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej. Brevkassen kan i disse tilfælde placeres tættest muligt på indkørslen fra offentlig vej eller privat fællesvej eller ved indgangen til ejendommens parcel.«</p> <p><i>Stk. 2-6</i> bliver herefter <i>stk. 3-7</i></p>
<p><b>§ 14</b>  <i>Stk. 5</i> --</p>	<p><b>4.</b> I § 14, indsættes efter <i>stk. 4</i> som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 5.</i> Transportministeren kan uddele midler, f.eks. puljemidler, til at understøtte varetagelsen af den i <i>stk. 1</i>, nr. 4, nævnte opgave.«</p> <p><i>Stk. 5</i> bliver herefter <i>stk. 6</i>.</p>
<p><b>§ 17</b> --</p>	<p><b>5.</b> § 17, affattes som følgende:</p> <p>»Transportministeren kan udpege en postvirksomhed til at varetage udbringning af fysisk post under ekstraordinære omstændigheder,</p>

# UDKAST

	<p>f.eks. ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om sikring af udbringning af fysisk post under ekstraordinære omstændigheder, f.eks. ved utilgængelighed af offentlige digitale løsninger, herunder om udpegning af en eller flere virksomheder med posttilladelse til at varetage udbringningen.«</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 6</b></p> <p>I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025, foretages følgende ændringer:</p>
<i>Definition</i>	<p><b>1.</b> <i>Overskriften</i> før § 126 a affattes således:</p> <p style="text-align: center;">»Definitioner«.</p>
<i>Stk. 2. ---</i>	<p><b>2.</b> I § 126 a indsættes som <i>stk. 2</i>:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Ved en ikke-samarbejdsvillig drone forstås en drone, der opereres af en droneoperatør, som:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) opererer dronen ulovligt eller har et ulovligt formål, og</li> <li>2) ikke kan identificeres eller ikke følger anvisninger fra politiet, forsvaret, andre offentlige myndigheder eller infrastrukturforvaltere i forbindelse med neutralisering af en drone, jf. § 126 i.«</li> </ol>
<i>Ansvarsforsikring</i>	<p><b>3.</b> <i>Overskriften</i> før § 126 c affattes således:</p> <p style="text-align: center;">»Ansvarsforsikring og erstatningsansvar«.</p>

<i>Stk. 4. ---</i>	<p><b>4.</b> I § 126 c indsættes som <i>stk. 3</i> og <i>4</i>:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om ansvarsfordeling og erstatningsansvar som følge af neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, herunder regler om regreskrav.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Ikke-samarbejdsvillige droner neutraliseret efter § 126 i, og som er i forswarets, offentlige myndigheders eller infrastrukturforvalteres varetægt, overdrages til politiet med henblik på efterforskning og retsforfølgelse af eventuelle strafbare forhold.«</p>
	<p><b>5.</b> Efter § 126 g indsættes:</p> <p>»<i>Anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer</i></p> <p><b>§ 126 h.</b> Transportministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer, herunder krav til flyveplanen, tidspunkt for anmeldelse af en flyveplan og kontaktoplysninger for en droneoperation. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om afmeldelse af flyveplaner og betingelser herfor.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Stk. 1 finder ikke anvendelse for privatpersoner, der flyver med en drone, som opfylder kravene i direktiv Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/48/EF af 18. juni 2009 om sikkerhedskrav</p>

	<p>til legetøj, og droner, som vejer under 250 g, og som ikke er udstyret med en sensor.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplan og kontaktoplysninger, jf. stk. 1.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om, at regler udstedt i medfør af stk. 1, ikke finder anvendelse for forsvaret, politiet og andre offentlige myndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse flyver med droner efter §§ 126 f, 154 og 155, herunder fastsætte regler om betingelser for statsluftfart.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om, at certificerede droner og droner, der opereres i luftrum tilknyttet en modelflyveklub, kan undtages fra regler fastsat efter stk. 1.</p> <p><i>Neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner</i></p> <p><b>§ 126 i.</b> Transportministeren kan indgå aftale med visse offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere om, at de kan neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner. Transportministeren kan fastsætte regler om vilkår for at forestå neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Lov om radioudstyr og elektromagnetiske forhold og lov om radiofrekvenser finder ikke anvendelse på aktiviteter omfattet af</p>
--	---

	<p>stk. 1, 1. pkt., og aktiviteter, der fastsættes regler om efter stk. 3.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, herunder regler om i hvilke områder og med hvilke metoder neutralisering af en ikke-samarbejdsvillige droner kan ske. Transportministeren kan fastsætte regler om orientering af relevante aktører i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner ved brug af elektromagnetiske modforanstaltninger, herunder om undtagelse fra kravet.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om indberetning af en offentlig myndigheds eller infrastrukturforvalters forsøg på eller neutralisering af en drone efter stk. 1, 1. pkt., og efter regler fastsat efter stk. 3. Transportministeren kan i forbindelse hermed fastsætte regler om orientering af politiet.</p> <p><b>§ 126 j.</b> Transportministeren kan fastsætte regler om krav til offentlige myndigheders og infrastrukturforvalters forevisning af legitimation i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner.«</p>
--	---