



Fremsat den 26. februar 2020 af Transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart¹

(Harmonisering af droneområdet)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, § 5 i lov nr. 542 af 8. juni 2006, lov nr. 731 af 8. juni 2018 og § 34 i lov nr. 1706 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 a indsættes efter »luftfartsområdet«: », herunder droneområdet«.

2. Kapitel 9 a affattes således:

»Kapitel 9 a

Regulering af droner

Definition

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

Geografisk afgrænsning af brugen af droner

§ 126 b. Flyvning med droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. dog stk. 2-4 og § 126 f.

Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder.

Ansvarsforsikring

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

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

Bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner for Færøerne og Grønland

§ 126 d. Transportministeren kan for Færøerne og Grønland fastsætte bestemmelser, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

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

§ 126 e. Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må ikke finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at

- 1) alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,5 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, eller

¹ I loven er der medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning 1139/2018/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

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

Stk. 2. Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må ikke finde sted, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transportministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept. 1. pkt. gælder tilsvarende for stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten.

Stk. 3. Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må endvidere ikke finde sted, hvis føreren af dronen på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde.

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

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

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

Stk. 2. Justitsministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte bestemmelser om forhold for politiets anvendelse af droner.

Politi og redningsberedskab

§ 126 f. Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte bestemmelser om forhold for droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet.

Markedsovervågning

§ 126 g. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, fører tilsyn med overholdelsen af produktkrav på droneområdet.

Stk. 2. 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 samt 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 Union udstedte forordninger på droneområdet. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Stk. 3. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter stk. 1, kan til

enhver tid kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der vedrører produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav, der er fastsat i de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på droneområdet. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

Stk. 4. En erhvervsdrivende må ikke anvende vildledende eller urigtige angivelser eller udelade væsentlige informationer om den lovlige anvendelse af droner. Transportministeren, eller den offentlige myndighed, der er bemyndiget efter stk. 1, kan påbyde den erhvervsdrivende at ophøre med angivelse af vildledende eller urigtige informationer i forbindelse med salg og markedsføring af droner.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om gennemførelsen eller anvendelsen af bestemmelser om produkttilsyn med produktkrav i de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet, herunder mærkningskrav, på droneområdet. Transportministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om udstedelse af påbud samt om tilbagekaldelse og tilbagetrækning af droneprodukter.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om en gebyrordning til dækning af omkostninger i forbindelse med udførelsen af markedskontrol omfattet af stk. 2-4 samt forskrifter udstedt i medfør af stk. 5, som udføres af den offentlige myndighed, der er bemyndiget i medfør af stk. 1.«

3. § 149, stk. 16, affattes således:

»*Stk. 16.* Overtrædelse af § 126 b, stk. 1, § 126 c, stk. 1, og § 126 g, stk. 2 og 3 straffes med bøde.«

4. § 150, stk. 10, affattes således:

»*Stk. 10.* Føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, hvis

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

5. To steder i § 150, stk. 11, 1. pkt., udgår: »mindre«.

6. § 150, stk. 12, affattes således:

»*Stk. 12.* Føreren af en drone skal ubetinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om

regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis

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

7. § 150, stk. 14, 1. pkt., affattes således:

»Stk. 14. Skønner Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, foreligger, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen midlertidigt inddrage retten til at føre en drone.«

8. I § 150, stk. 15, 1. pkt., stk. 16, stk. 17, 1. pkt., stk. 19, 1. pkt. og 4. pkt., stk. 20 og 21, ændres »en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladel-

se efter § 126 f, stk. 1« til: »en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer«.

9. § 150, stk. 18, affattes således:

»Stk. 18. Afsiges der i en sag, hvori retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, er inddraget efter stk. 14, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal dronebeviset eller tilladelsen efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, udleveres, selv om dommen ankes.«

10. § 150, stk. 22, affattes således:

»Stk. 22. § 150, stk. 1-9, og §§ 150 a-150 d finder ikke anvendelse ved frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2020.

§ 3

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Definitionen af en drone
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. Geografisk afgrænsning af brugen af droner m.v.
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Ansvarsforsikring
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.4. Bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.5. Bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner for Færøerne og Grønland
 - 2.6. Flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.7. Politi- og redningsberedskab
 - 2.7.1. Gældende ret
 - 2.7.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.8. Markedsovervågning
 - 2.8.1. Gældende ret
 - 2.8.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.9. Straffebestemmelser
 - 2.9.1. Gældende ret
 - 2.9.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at foretage en tilpasning af de danske regler om droner som følge af den EU-harmonisering af droneområdet, der er gennemført med vedtagelsen af

Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (procedureforordningen) og Kommissionens delegerede forordning 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (markedsovervågningsforordningen). Procedureforordningen finder anvendelse fra den 1. juli 2020, mens markedsovervågningsforordningen finder anvendelse på de droner, som anvendes til droneoperationer efter procedureforordningen.

Med virkning fra den 1. juli 2020 vil droneområdet således som udgangspunkt være reguleret i de nævnte forordninger. Lovforslaget indeholder på den baggrund en række ændringer af luftfartsloven, der har til formål at ophæve de regler i luftfartsloven, som fremadrettet reguleres i forordningerne. Det gælder f.eks. definitionen af en drone, hvor der i dag sondres på baggrund af dronens vægt samt reglerne for flyvning med mindre droner i og uden for bymæssigt område.

Procedureforordningens regelsæt kan i hovedtræk oplistes som følgende:

- Inddeling af droneflyvning i tre kategorier (åben, specifik, certificeret). Kategorierne baserer sig på hvor risikofyldt droneflyvningen er.
- Fastsættelse af kompetence- og uddannelseskra-
v for dronepiloten.
- Alderskrav for flyvning med droner.
- Krav til flyvning med droner på tværs af landegrænser.
- Krav til hvilke oplysninger en droneejers skal registrere.
- Muligheden for, at medlemslandene kan oprette geografisk afgrænsede zoner, hvori der kan fastsættes forbud mod droneflyvning, yderligere vilkår for droneflyvning eller lempeligere vilkår for droneflyvning.

På nogle områder tillægger procedureforordningen medlemsstaterne kompetence til at fastsætte nærmere regler, f.eks. om nedsættelse af procedureforordningens alderskrav for at flyve med drone, oprettelse af zoner, hvori droneflyvning kan begrænses eller forbydes, ligesom der fortsat kan fastsættes regler om forhold, som ikke er reguleret i forordningerne, f.eks. om krav til ansvarsforsikring.

På den baggrund lægges der med lovforslaget op til at ændre reglerne i luftfartsloven vedrørende definitionen af droner, geografisk afgrænsning af brugen af droner, ansvarsforsikring, flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v., anvendelse af droner af politiet og redningsberedskabet og sanktioner, så reglerne fremover fungerer som et supplement til reglerne i forordningerne.

Markedsovervågningsforordningen fastsætter en række krav til både producenter af droner og myndigheder, der fører tilsyn med producenterne. Den åbne dronekategori vil derfor fremadrettet blive omfattet af den horisontale EU-produktregulering, som reguleres af forordning 765/2008/EU om kra-

vene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter samt forordning 2019/1020/EU om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning 765/2008/EF og 305/2011/EU, der finder anvendelse fra den 16. juli 2021. Den åbne dronekategori vil ligeledes være underlagt den ramme, som er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF, der fastlægger fælles principper og horisontale bestemmelser, der skal anvendes i forbindelse med markedsføring af produkter, der er omfattet af den relevante sektorlovgivning. De nye markedsovervågningsregler for droner indebærer i praksis, at der vil gælde de samme typer af EU-regler for droner, som der gælder på andre produktområder. Det omfatter bl.a., at der for producenten vil være produktkrav til droner, krav om CE-mærkning, krav om overensstemmelseserklæring (produktoplysninger), krav til importører og distributører af droner og bestemmelser om overensstemmelsesvurderingsorganer, hvilket vil sige eksterne tredjepartsorganer, som fører kontrol med produktionen af droner.

Markedsovervågningsforordningen pålægger medlemsstaterne at føre markedsovervågning med de produkter, som er underlagt harmoniseringslovgivningen. Markedsovervågningen har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for sundhed, sikkerhed, forbrugerbeskyttelse og miljø i forhold til både enkeltstående produkter og produktserier, der anses som potentielt farlige. For at udføre markedsovervågningsopgaven effektivt er det forudsat i forordningen, at markedsovervågningsmyndigheder bør tildeles en række beføjelser. Lovforslaget indeholder på den baggrund en bestemmelse om markedsovervågning, der har til formål at bemyndige transportministeren til at fastsætte de nærmere regler, som er nødvendige for at kunne gennemføre en effektiv markedskontrol samt at sikre markedsovervågningsmyndigheden adgang til de nødvendige lokaliteter, oplysninger og dokumenter.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Definitionen af en drone

2.1.1. Gældende ret

Luftfartslovens § 126 b regulerer definitionen af en drone, herunder definitionen af en mindre drone.

Efter luftfartslovens § 126 b, stk. 1, forstås ved en drone et ubemandet luftfartøj.

Det fremgår af lovbemærkningerne til luftfartslovens § 126 b, at et luftfartøj er ubemandet, hvis det opereres eller er beregnet til at blive opereret uden fører om bord. Føreren befinder sig typisk på jorden, hvorfra denne enten direkte kan fjernstyre dronen eller kan forprogrammere dronen til at navigere uafhængigt af føreren – en såkaldt autonom drone. Det fremgår endvidere, at teknologien i droner og modelfly gradvist vil flyde mere sammen, hvilket umuliggør en meningsfuld sondring mellem de to kategorier. Derfor er også

traditionelle modelfly omfattet af dronebegrebet (Folketingstidende 2015-16, A, L 132 som fremsat, side 8).

Efter luftfartslovens § 126 b, stk. 2, forstås ved en mindre drone et ubemandet luftfartøj, som ligger inden for den øvre vægtgrænse, som transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) har fastsat i medfør af bestemmelsens stk. 3, hvorefter ministeren fastsætter nærmere bestemmelser om en øvre vægtgrænse for, hvad der forstås ved en mindre drone.

Bemyndigelsen i luftfartslovens § 126 b, stk. 3, er udmøntet i henholdsvis bekendtgørelse nr. 1256 af 24. november 2017 om flyvning med droner i bymæssigt område (bydronebekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 1257 af 24. november 2017 om flyvning med droner uden for bymæssigt område (landdronebekendtgørelsen). Den øvre vægtgrænse for mindre droner er fastsat til 25 kg, jf. bydronebekendtgørelsens § 2, nr. 12, og landdronebekendtgørelsens § 2, nr. 16.

Det er afgørende at sondre mellem mindre droner og andre droner, som ligger over den øvre vægtgrænse, da mindre droner er omfattet af luftfartslovens kapitel 9 a, hvorimod andre droner er omfattet af den almindelige luftfartslovgivning. Der er ikke udstedt bestemmelser for civil luftfart (BL) eller bekendtgørelser for flyvning med droner over 25 kg. Det betyder, at sådanne droner skal opfylde luftfartslovgivningens almindelige bestemmelser om luftfartøjers luftdygtighed, lufttrafikregler (færdselsregler), bemanning og forsikring m.v., medmindre der konkret er givet dispensation i medfør af luftfartslovens § 151, stk. 1, eller der er udstedt særlige regler. Der er på den baggrund fastsat bestemmelser for Færøerne og Grønland i BL 9-4 – Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg, 3. udgave, 9. januar 2004, som før ikrafttrædelsen af luftfartslovens kapitel 9 a fandt anvendelse for både Danmark, Færøerne og Grønland.

Efter luftfartslovens § 126 b, stk. 4, kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) fastsætte bestemmelser om, at mindre droner under en nærmere fastsat minimumsvægtgrænse helt eller delvist undtages fra reglerne i luftfartsloven.

Bemyndigelsen i § 126 b, stk. 4, til at fastsætte bestemmelser om hel eller delvis undtagelse fra reglerne i luftfartsloven er udmøntet i landdronebekendtgørelsen, hvorefter mikrodroner undtages fra en række af de krav, som gælder for mindre droner, f.eks. kravene til registrering, ansvarsforsikring og dronetegn. En mikrodroner defineres i bekendtgørelsens § 2, nr. 14, som en drone med en startvægt under 250 g og med en hastighed, som ikke kan overstige 50 km/t.

Luftfartslovens kapitel 11 indeholder regler om flyulykker, herunder undersøgelse af flyhaverier m.v., jf. luftfartslovens §§ 131-144 b. I Bestemmelser for Civil Luftfart 8-15 (BL 8-15) er der fastsat regler om indberetning og analyse samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart.

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (her efter ”grundforordningen”) defineres et ubemandet luftfartøj (en drone) som ethvert luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.

EU-retten indeholder således en anden definition af en drone end den, der findes i luftfartslovens § 126 b. Baggrunden for, at den nationale dronedefinition ikke er enslydende med den, som fremgår af EU-retten, er, at grundforordningen (som er en rammeforordning for regulering af luftfartsområdet) først kom til at omfatte droneområdet i 2018, hvorimod den nuværende nationale droneregulering blev vedtaget i 2017.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse er det derfor nødvendigt at ændre luftfartslovens § 126 b, så lovens definition af en drone svarer til den, der anvendes i EU-retten.

På den baggrund foreslås det at affatte luftfartslovens § 126 a, så en drone defineres som ethvert ubemandet luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.

Forslaget indebærer, at luftfartslovens definition af en drone svarer til den, der anvendes i EU-retten.

Med den foreslåede ændring vil modelfly forsat være omfattet af definitionen af en drone, jf. også procedureforordningens præambelbetragtning nr. 27.

Luftfartslovens § 126 b, stk. 2-4, hvor der på baggrund af vægt sondres mellem mindre droner og andre droner, foreslås ikke videreført, da procedureforordningen finder anvendelse på alle kategorier af droner uanset vægt.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

2.2. Geografisk afgrænsning af brugen af droner m.v.

2.2.1. Gældende ret

De operative regler for flyvning med droner er reguleret i luftfartslovens § 126 c.

Efter luftfartslovens § 126 c, stk. 1, skal flyvning med mindre droner udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe.

Flyvning med mindre droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kriti-

ske områder og særligt følsomme naturområder, medmindre andet følger af bestemmelser fastsat i medfør af bestemmelsens stk. 4 og 5 og § 126 i, jf. § 126 c, stk. 2. Begreberne er defineret i de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

Efter § 126 c, stk. 3, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) nærmere bestemmelser om operative flyveregler. Efter bestemmelsens stk. 4 fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder med mindre droner, jf. bestemmelsens stk. 2.

Efter § 126 c, stk. 5, kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder med mindre droner, herunder droner under en nærmere fastsat minimumsvægtgrænse, samt bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

Bemyndigelserne i luftfartslovens §§ 126 c, stk. 3-5, er udmøntet i henholdsvis bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsen, hvor der er fastsat regler om den maksimale flyvehøjde for droner, om at dronen skal være inden for synsvidde under flyvning, om afstande til mennesker, om vigtigst for droner, om overflyvning af luftfartshindringer og om natflyvning med droner.

Efter luftfartslovens § 3, stk. 1, som omhandler forbud eller indskrænkelse af adgang til luftfart, kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren), når hensynet til den offentlige sikkerhed eller militære grunde kræver det, bestemme, at adgangen til luftfart inden for visse områder indskrænkes eller forbydes.

Efter bestemmelsens stk. 2 kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren), når den offentlige sikkerhed kræver det, eller der ellers foreligger ganske særlige omstændigheder, bestemme, at adgangen til luftfart inden for hele riget midlertidigt indskrænkes eller forbydes.

Bemyndigelsen efter luftfartslovens § 3, stk. 2, er udmøntet i BL 7-20 – Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart inden for visse områder, 5. udgave, 9. december 2015. Det følger af BL 7-20, pkt. 3.1, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) ved udsendelse af en ”notice to airmen” (NOTAM) kan indføre midlertidige forbud mod eller indskrænkninger af luftfart i luftrummet over og omkring et område, hvor der er indtruffet en ulykke eller i øvrigt er behov for midlertidigt forbud mod eller indskrænkning af luftfart. NOTAM er fællesbetegnelse for ændringer i gældende operative procedurer inden for luftfart, som luftrumsbrugerne er forpligtet til at være bekendt med. Endvidere følger det af pkt. 3.2, at en kontrolcentral og en flyveinformationscentral ved akut indtrufne situationer kan indføre midlertidige forbud mod eller ind-

skrænkninger af luftfarten efter samme retningslinjer som de, der gælder for Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) efter pkt. 3.1.

Flyvning uden for bymæssigt område er reguleret i luftfartslovens § 126 d. Ved bymæssigt område forstås et område, der i væsentlig grad bruges til beboelse, erhverv eller rekreative formål - eksempelvis sportshaller, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser og bebyggede industri- og havneområder.

Efter luftfartslovens § 126 d, stk. 1, kræver flyvning med mindre drone uden for bymæssigt område, at føreren af dronen har erhvervet et dronetegn udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren), medmindre føreren af dronen er medlem af en anerkendt modelflyveorganisation. Dronetegnet skal fremvises til politiet på forlangende.

Flyvning med mindre drone uden for bymæssigt område kræver, at ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130, jf. luftfartslovens § 126 d, stk. 2.

Flyvning med mindre drone uden for bymæssigt område kræver ligeledes, at dronen kan identificeres, samt at droneejeren er registreret hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, medmindre flyvningen foregår fra en godkendt modelflyveplads og i det dertil knyttede luftrum, jf. luftfartslovens § 126 d, stk. 3.

Transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) fastsætter i medfør af luftfartsloven § 126 d, stk. 4, nærmere bestemmelser om de forhold, der er nævnt i bestemmelsens stk. 1-3, herunder nærmere bestemmelser om erhvervelse og registrering af dronetegn. Bestemmelserne er udmøntet i landdronebekendtgørelsen.

Herudover kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som grundet dronens konstruktion eller vægt indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år, jf. luftfartslovens § 126 d, stk. 5. Bestemmelsen er udmøntet i landdronebekendtgørelsen.

Flyvning i bymæssigt område er reguleret i luftfartslovens § 126 e.

Efter luftfartslovens § 126 e, stk. 1, må flyvning med mindre droner i bymæssigt område alene ske i professionelt øjemed, og hvis føreren af dronen har erhvervet dronebevis udstedt af transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) (nr. 1), føreren er fyldt 18 år (nr. 2), ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130 (nr. 3), dronen kan identificeres (nr. 4), og dronen er registreret hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (nr. 5).

Dronebeviset skal fremvises til politiet på forlangende, jf. luftfartslovens § 126 e, stk. 2.

Transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) kan fastsætte nærmere bestemmelser om betingelserne i § 126 e, stk. 1, herunder bestemmelser om registrering af dronebevis, jf. luftfartslovens § 126 e, stk. 3. Disse bestemmelser er udmøntet i bydronebekendtgørelsen.

Flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, er reguleret i luftfartslovens § 126 f.

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

Efter luftfartslovens § 126 f, stk. 2, fastsætter transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) nærmere bestemmelser om tilladelse og om flyvning, der er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, jf. § 126 f, stk. 1.

Bemyndigelserne i luftfartslovens § 126 f, stk. 2, er udmøntet i henholdsvis bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsen, hvor der er fastsat regler om den maksimale flyvehøjde for droner, om at dronen skal være inden for synsvidde under flyvning, om overflyvning af mennesker, om vigepligt for droner, om overflyvning af luftfartshindringer og om natflyvning med droner.

Bemyndigelsen i luftfartslovens § 126 f giver hjemmel til, at fastsætte nærmere regler for, hvad der forstås ved flyvning med forhøjet flyversikkerhedsmæssig risiko, og hvorledes der gives tilladelse udførelsen af disse flyvninger, herunder overflyvning af mennesker.

2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Procedureforordningen indeholder som udgangspunkt alle operative regler for flyvning med droner. Procedureforordningen fastsætter således forskellige krav til droneflyvningen afhængigt af, hvilken af tre kategorier – den åbne, den specifikke og den certificerede – som flyvningen kategoriseres i. I hvilken kategori, den konkrete droneflyvning placeres, afhænger af, hvor stor risiko der er for, at droneflyvningen kan skade tredjemand.

Operative regler, hvorefter flyvning af droner skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe, samt regler om den maksimale flyvehøjde for droner, om at dronen skal være inden for synsvidde under flyvning, om overflyvning af mennesker, om vigepligt for droner, om overflyvning af luftfartshindringer og om natflyvning med droner, som i dag findes i landdronebekendtgørelsen og bydronebekendtgørelsen, vil fremover fremgå af procedureforordningen.

Procedureforordningens artikel 15 tillægger medlemsstatene kompetence til at fastsætte nationale bestemmelser om

fastlæggelse af geografiske zoner for droneflyvning, herunder oprettelse af geografiske zoner, hvori særlige betingelser for flyvning med droner gælder af hensyn til sikkerheden, privatlivets fred eller miljøet. Tillige kan der fastsættes nationale regler for droneoperationer, der ikke falder inden for grundforordningens anvendelsesområde, herunder af hensyn til den offentlige sikkerhed eller beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger i overensstemmelse med EU-retten, jf. grundforordningens artikel 56, stk. 8, og procedureforordningens præambelbetragtning nummer 18.

Det er således fortsat muligt nationalt at fastsætte regler om flyvning med droner i nærheden af hospitaler, personforsamlinger, installationer og anlæg såsom fængsler eller industrieanlæg, regeringsbygninger, naturbeskyttelsesområder eller visse former for transportinfrastruktur, hvis reglerne fastsættes af hensyn til den offentlige sikkerhed, miljøbeskyttelse eller beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger i overensstemmelse med EU-retten.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse bør flyvning med droner i flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder fortsat reguleres i nationale bestemmelser af hensyn til den offentlige sikkerhed og beskyttelse af miljøet. Fastsættelse af nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder bør efter Transport- og Boligministeriets opfattelse ud over efter forhandling med justitsministeren tillige ske efter forhandling med forsvarsministeren, da forsvaret har en væsentlig interesse i bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder særligt i relation til, hvilke flyveafstande som kan tillades til militære installationer og områder.

Det foreslås på den baggrund, at der i luftfartslovens § 126 b indsættes en bestemmelse om geografisk afgrænsning af brugen af droner.

Det foreslås i den forbindelse at affatte luftfartslovens § 126 b, stk. 1, så flyvning med droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. dog bestemmelsens stk. 2 og 3 og den foreslåede § 126 f.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at flyvning med alle droner, uanset størrelse, alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, medmindre andet er bestemt, jf. nedenfor.

Afstandskravene til de pågældende områder samt regulering heraf vil blive fastsat i en bekendtgørelse, jf. nedenfor.

Droner, der anvendes til redningsberedskabs- eller politimæssige opgaver, kan undtages fra restriktionerne, jf. den foreslåede bestemmelse i luftfartslovens § 126 f.

Det foreslås endvidere at affatte luftfartslovens § 126 b, stk. 2, så transportministeren efter forhandling med justitsmini-

steren og forsvarsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder

Bestemmelser om flyvning over eller nær sikringsmæssigt kritiske områder fastsættes således af transportministeren efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren at fastsætte nærmere bestemmelser om områder, hvor nedstyrtning med droner kan medføre større ulykker, herunder flyvning over jernbaner, større offentlig vej og lignede, overflyvning af kongehusets residenser m.v.

Bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsens bestemmelser om forbud og afstandskrav til droneflyvning forventes at blive videreført i en fremtidig dronebekendtgørelse, som vil have hjemmel i den foreslåede luftfartslovs § 126 b, stk. 2.

Det foreslås endvidere at affatte luftfartslovens § 126 b, stk. 3, så transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

Bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsens bestemmelser om privatlivets fred, forventes at blive videreført i en fremtidig dronebekendtgørelse, som ligeledes vil have hjemmel i den foreslåede luftfartslovs § 126 b, stk. 3.

Endelig foreslås det at affatte luftfartslovens § 126 b, stk. 4, så transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte en række generelle afstandskrav i forhold til droneflyvning i nærheden af en række følsomme naturområder.

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

Derudover kan droneflyvning, der tjener et særligt almennyttigt formål, tilsige, at transportministeren tillader flyvningen over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder. Hjemlen påtænkes eksempelvis anvendt til at tillade operationer, der er nødvendige af hensyn til naturbeskyttelse, naturovervågning, naturoptagelser, indsamling af geodata til brug for opmålinger, kortlægning af eksempelvis naturområder, bygningsinspektion m.v.

Bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsens bestemmelser om særligt følsomme naturområder forventes at

blive videreført i en fremtidig dronebekendtgørelse, som vil have hjemmel i den foreslåede luftfartslovs § 126 b, stk. 4.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse kan luftfartslovens § 3 fortsat anvendes i forhold til forbud eller indskrænkning af droneflyvninger. Luftfartslovens § 3 bemyndiger transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) til af hensyn til den offentlige sikkerhed eller af militære grunde at indskrænke eller forbyde adgangen til luftfart i visse områder. Endvidere kan bemyndigelsen i særlige tilfælde indskrænke eller forbyde adgang til luftfart i hele riget.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

2.3. Ansvarsforsikring

2.3.1. Gældende ret

Flyvning med mindre drone uden for bymæssigt område kræver bl.a., at ejeren af dronen har tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130, jf. § 126 d, stk. 2.

Flyvning med mindre droner i bymæssigt område må alene ske i professionelt øjemed, og hvis ejeren bl.a. har tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130, jf. § 126 e, stk. 1.

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Procedureforordningens tillægger medlemsstaterne kompetence til at fastsætte nationale bestemmelser om ansvarsforsikring.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse bør et krav om ansvarsforsikring fortsat reguleres i nationale bestemmelser af hensyn til sikring af, at eventuel skade på person eller ting i forbindelse med flyvning med en drone erstattes. Baggrunden herfor er, at tab af kontrol over og/eller nedfald af dronen kan volde betydelig skade på både andres person og ting.

Det foreslås på den baggrund, at der i luftfartslovens § 126 c indsættes en bestemmelse om ansvarsforsikring.

Det foreslås i den forbindelse at affatte luftfartslovens § 126 c, stk. 1, så ejeren af en drone skal have tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130.

Med bestemmelsen forpligtes ejeren af en drone til at tegne en ansvarsforsikring, der dækker erstatningskrav, som måtte opstå mod ejeren selv eller mod brugeren/føreren af en drone for skade på person eller ting, der forvoldes som følge af flyvning med dronen.

Efter dansk rets almindelige regler om erstatning uden for kontrakt er det en betingelse for, at en person kan ifalde erstatningsansvar, at der er indtrådt en skade, som har medført et økonomisk tab. Der skal også være et ansvarsgrundlag i

form af forsætlig eller uagtsom adfærd, der afviger fra et på adfærdens tidspunkt anerkendt adfærdsmønster (culpaansvar). Herudover forudsætter et erstatningsansvar, at der er årsagsforbindelse (kausalitet) mellem skadevolderens adfærd, og at skaden er en påregnelig (adækvat) følge af skadevolderens adfærd.

Det almindelige culpaansvar er fraveget i luftfartslovens §§ 127 og 128, hvor der gælder et objektivi ansvar. Det betyder på luftfartsområdet, at luftfartøjsoperatører – hvis de øvrige betingelser for at ifalde erstatningsansvar er til stede – kan blive erstatningsansvarlige for skader på personer og ting uden for luftfartøjet (f.eks. på en raket og på genstande som luftfartøjet eller dele deraf måtte ramme på jorden) og på skade på luftfartøjets passagerer, bagage og gods, selvom luftfartøjsoperatøren ikke har handlet forsætligt eller uagtsomt. Der vil ligeledes gælde et objektivi ansvar for en dronefører, jf. luftfartslovens § 130, jf. §§ 127 og 128. I lighed med skader, der forvoldes af motorkøretøjer og luftfartøjer i øvrigt, er der således ved flyvning med droner tale om et objektivi erstatningsansvar for skader, som forvoldes, uden at der nødvendigvis er noget at bebrejde den pågældende dronefører.

Det foreslås endvidere at affatte luftfartslovens § 126 c, stk. 2, således, at transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring, jf. stk. 1, herunder om undtagelser fra kravet om tegning af ansvarsforsikring.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen på baggrund af en risikobaseret tilgang at fastsætte de nærmere bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring, herunder bl.a. om størrelsen på forsikringssummen.

Endvidere kan bemyndigelsen anvendes til at undtage visse droner fra forsikringspligten, hvis dette findes hensigtsmæssigt. Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen at undtage droner fra forsikringspligten på baggrund af de klassemærker, som markedsovervågningsforordningen indfører. Et eksempel herpå kunne være, at droner med klassemærket C0 undtages. C0 droner betegnes ofte som legetøjsdroner og vil sandsynligvis blive anvendt af børn, hvor det vil være mere proportionelt, at der ikke er krav om at tegne forsikring herfor.

Undtagelsesmuligheden tænkes især anvendt på droner, som anvendes af børn til legetøj, eftersom det antages, at størstedelen af disse droner vil have en vægt, som ikke vil kunne forårsage større skader. Hvorvidt undtagelsesmuligheden skal udnyttes, beror på en risikobaseret tilgang. Hvor undtagelsesmuligheden udnyttes, vil der ikke være et objektivi ansvar og heller ikke forsikringspligt. I disse tilfælde gælder dansk rets almindelige erstatningsretlige principper (et såkaldt culpaansvar, dvs. hvor droneføreren har handlet forsætligt eller uagtsomt).

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

2.4. Bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner

2.4.1. Gældende ret

Efter luftfartslovens § 1 a kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet.

Bestemmelsen giver transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) mulighed for at gennemføre direktiver og for at fastsætte supplerende regler vedrørende forordninger på luftfartsområdet.

Der kan med hjemmel i luftfartslovens § 149, stk. 10, fastsættes bestemmelser om straf for overtrædelse af de forskrifter, der fastsættes af transportministeren efter luftfartslovens § 1 a.

Det følger af Trafikudvalgets betænkning til lov nr. 328 af 14. maj 1997 om ændring af lov om luftfart (Bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver m.v.), at flertallet i Trafikudvalget tilkendegiver, at man lægger vægt på, at i forbindelse med Folketingets behandling af direktivforslag og direktivændringsforslag har et flertal af Europaudvalget eller det pågældende fagudvalg adgang til at tilkendegive, at man ønsker, at gennemførelsen af direktivet i Danmark skal ske ved lov, selv om ministerens bemyndigelse i det pågældende tilfælde ville kunne bruges.

2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Droneteknologien udvikler sig med høj hastighed, hvilket giver et stort vækstpotentiale og mange erhvervs- og anvendelsesmuligheder. Droner har en høj nytteværdi for samfundet, fordi de kan løse en lang række opgaver billigere, hurtigere og mere miljø- og klimavenligt på grund af deres lave energiforbrug og CO₂-udledning sammenlignet med traditionelle fly og helikoptere. Anvendelsespotentialet for droner er således stort.

Udviklingshastigheden på droneområdet vil med stor sandsynlighed medføre adskillige fremtidige revideringer og tilpasninger af droneområdet. For at imødekomme disse forventelige revideringer og/eller tilpasninger, er det efter Transport- og Boligministeriets opfattelse væsentligt, at der er en udtrykkelig hjemmel til, at transportministeren, som det er tilfældet med det øvrige luftfartsområde, kan fastsætte regler for droner i det omfang, som EU-reguleringen på droneområdet nødvendiggør. Herved vil lovændringer ikke være nødvendige, hvis en fremtidig ændring af det EU-regulerede droneområde medfører nye muligheder eller forpligtelser for medlemsstaterne.

Det foreslås på den baggrund præciseret i luftfartslovens § 1 a, at hjemlen for transportministeren til at fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den

Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger, som en del af luftfartsområdet også finder anvendelse på droneområdet.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte nødvendige forskrifter for droneområdet, hvor hjemlen til den foranstaltning, der skal fastsættes regler om, fremgår direkte af EU-retsakten. Det gælder bl.a. procedureforordningens bestemmelser om alderskrav, droneoperationer, modelflyveklubber og -foreninger samt udpegnings af kompetente myndigheder m.v.

Transport- og Boligministeriet agter endvidere med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte de regler, som er nødvendige for gennemførelse af procedureforordningens krav om droneførerens kompetencer, herunder regler om indholdet af de i bilaget til procedureforordningen nævnte onlinekurser og onlineteoriprøver, udstedelse af bevis for gennemførelse af førnævnte onlineteoriprøve og onlinekursus samt udstedelse, ændring, suspension, begrænsning eller tilbagekaldelse af kompetencecertifikater, som fremgår af bilaget til procedureforordningen.

Fastsættelse af forskrifter efter bestemmelsen foreslås gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning. Det betyder, at transportministeren ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering vil stride mod gældende lovgivning. I den situation vil der forud for implementeringen blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende lovgivning.

Hensynet bag den foreslåede generelle bemyndigelsesbestemmelse er således hovedsageligt, at der administrativt vil kunne implementeres EU-regler f.eks. af mere teknisk karakter, der ikke strider mod gældende lovgivning.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 1.

2.5. Bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner for Færøerne og Grønland

2.5.1. Gældende ret

BL 9-4 – Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg, 3. udgave, 9. januar 2004, regulerer flyvning med drone i Grønland og på Færøerne. Reglerne er udstedt med hjemmel i luftfartslovens § 149, stk. 10, § 151, stk. 1, og § 152, stk. 2 og 3.

2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

For Grønland og Færøerne gælder på nuværende tidspunkt regler for droneflyvning, som efter Transport- og Boligministeriets opfattelse er utilstrækkelige og utidssvarende i forhold til de muligheder, som droner indebærer både i samfundsmæssig, jobmæssig og rekreativ forstand. Der bør derfor indføres en hjemmel til, at transportministeren efter øns-

ke fra de grønlandske og færøske myndigheder kan harmonisere dronereglerne, så droneflyvning reguleres ens for både Danmark, Færøerne og Grønland.

Det foreslås på den baggrund, at der i luftfartslovens § 126 d indsættes en bestemmelse om bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i den forbindelse at affatte luftfartslovens § 126 d, så transportministeren for Færøerne og Grønland kan fastsætte bestemmelser, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver eller forordninger på droneområdet med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

I det tilfælde at lovforslaget i medfør af § 3, sættes i kraft på Færøerne og Grønland, kan transportministeren med hjemmel i bestemmelsen fastsætte regler, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

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

2.6.1. Gældende ret

Flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v. er reguleret i luftfartslovens § 126 g.

Efter luftfartslovens § 126 g, stk. 1, må flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, ikke finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under, eller efter flyvningen overstiger 0,50 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under, eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft (nr. 1), eller føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde (nr. 2).

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

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

dronen på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde, jf. luftfartslovens § 126 g, stk. 3.

Efter luftfartslovens § 126 g, stk. 4, kan politiet til enhver tid kræve, at føreren af en mindre drone afgiver udåndings-, spyt- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige.

Politiet kan endvidere, jf. luftfartslovens § 126 g, stk. 5, fremstille en fører af en mindre drone til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende nægter at medvirke til en udåndingsprøve, spytprøve, svedprøve eller øjenbesigtigelse. Angår mistanken andre forhold end spirituspåvirkning, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. Det samme gælder ved mistanke om spirituspåvirkning, når særlige omstændigheder taler derfor.

Efter luftfartslovens § 126 g, stk. 6, kan justitsministeren fastsætte bestemmelser om de prøver og undersøgelser, der er nævnt i stk. 4 og 5. Bemyndigelsen er ikke udmøntet i en bekendtgørelse.

2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Procedureforordningen indeholder som udgangspunkt alle operative regler for flyvning med droner. Procedureforordningen fastsætter således forskellige krav til droneflyvningen afhængig af, hvilken af tre kategorier – den åbne, den specifikke og den certificerede – som flyvningen kategoriseres i. I hvilken kategori, den konkrete droneflyvning placeres, afhænger af, hvor stor risiko der er for, at droneflyvningen kan skade tredjemand. Procedureforordningen sonderer således ikke på baggrund af dronens vægt, ligesom der ikke sondres mellem droneflyvning i og uden for bymæssigt område.

Det foreslås på den baggrund at affatte luftfartslovens § 126 e, så sondringen på baggrund af dronens vægt udgår, ligesom der ikke sondres mellem droneflyvning i og uden for bymæssigt område.

Med forslaget bliver bestemmelsens anvendelsesområde udvidet og skærpet.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

2.7. Politi- og redningsberedskab

2.7.1. Gældende ret

Politi- og redningsberedskab er reguleret i luftfartslovens § 126 i.

Efter luftfartslovens § 126 i, stk. 1, kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) efter forhand-

ling med forsvarsministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for mindre droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet. Bemyndigelsen er ikke blevet udmøntet.

Justitsministeren kan efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner, jf. luftfartslovens § 126 i, stk. 2.

Der kan med hjemmel i bestemmelsen fastsættes bestemmelser om særlige forhold for politiets og redningsberedskabets brug af droner. Herudover skal politiet og redningsberedskabet også følge de almindelige operative regler, medmindre de konkret er undtaget fra reglerne.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1133 af 12. september 2018 om politiets anvendelse af mindre droner.

2.7.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Procedureforordningen indeholder som udgangspunkt alle operative regler for flyvning med droner. Politiets og redningsberedskabets brug af droner falder dog uden for forordningens anvendelsesområde.

Procedureforordningen fastsætter således forskellige krav til droneflyvningen afhængig af, hvilken af tre kategorier – den åbne, den specifikke og den certificerede – som flyvningen kategoriseres i. I hvilken kategori, den konkrete droneflyvning placeres, afhænger af, hvor stor risiko der er for, at droneflyvningen kan skade tredjemand. Procedureforordningen sonderer således ikke på baggrund af dronens vægt.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse bør der fortsat kunne udstedes regler for politiets og redningsberedskabets brug af droner, dog således, at der kan fastsættes bestemmelser om alle forhold for droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet og af politiet – og ikke kun særlige forhold.

Efter gældende ret skal politiet og redningsberedskabet følge de almindelige operative regler, medmindre de konkret er undtaget fra reglerne, og herudover kan der fastsættes bestemmelser om særlige forhold. Da adgangen til at fastsætte almindelige operative regler ikke foreslås videreført, da det fremadrettet reguleres af procedureforordningen for andre forhold end politiets og redningsberedskabets, er det efter Transport- og Boligministeriets opfattelse nødvendigt, at alle relevante bestemmelser om politiets og redningsberedskabets brug af droner kan fastsættes med hjemmel i bestemmelsen.

Det foreslås på den baggrund at affatte luftfartslovens § 126 f, så sontringen på baggrund af dronens vægt udgår, ligesom der kan fastsættes bestemmelser om alle forhold for droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet og for politiets brug af droner.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

2.8. Markedsovervågning

2.8.1. Gældende ret

Luftfartsloven indeholder i dag ikke bestemmelser om markedsovervågning, markedskontrol, produktkrav m.v. i forhold til droner. Droner, som et forbrugerprodukt, har hidtil været omfattet af produktsikkerhedsloven.

2.8.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Markedsovervågningsforordningen fastsætter materielle og tekniske krav til droneprodukter samt en forpligtelse til at føre markedsovervågning med disse.

Det følger af artikel 16 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 765/2008/EF af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (forordning (EF) nr. 765/2008), at medlemsstaterne skal føre markedsovervågning med de produkter, som er underlagt harmoniseringslovgivningen. Danmark er i medfør af forordningen forpligtet til at føre markedsovervågning af droneområdet.

Rammerne for hvorledes markedsovervågning med produkter, som er underlagt EU's harmoniseringslovgivningen, udføres fremgår af forordning 765/2008/EF, herunder hvilke beføjelser medlemsstaterne skal tillægge deres markedsovervågningsmyndigheder, jf. artikel 15, stk. 3, og artikel 16-26 i forordning 765/2008/EF.

Fra og med 21. juli 2021 vil bestemmelserne i forordning 765/2008/EU om, hvilke beføjelser en markedsovervågningsmyndighed skal tillægges, blive erstattet af artikel 14, stk. 4 i Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 2019/1020/EU af 20. juni 2019 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning 765/2008/EU og 305/2011/EU (forordning 2019/1020/EU).

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

For at udføre markedsovervågningsopgaven effektivt er det forudsat, at markedsovervågningsmyndigheder tildeles en række beføjelser. Forordning (EF) nr. 765/2008 oplister i artikel 16-26 en række beføjelser, som medlemsstaterne bør tildele markedsovervågningsmyndigheder. Det drejer sig f.eks. om påbud, stikprøver, tilbagekaldelse og tilbagetrækning af produkter, som udgør en risiko, samt adgang til de

erhvervsdrivendes forretningslokaler. Bestemmelserne i artikel 16-26 finder anvendelse på produkter, der er omfattet af Fællesskabets harmoniseringslovgivning.

Transport- og Boligministeriet finder, at de i forordning (EF) nr. 765/2008 forudsatte beføjelser bør gennemføres ved at indsætte en bestemmelse om markedsovervågning i det foreslåede kapitel 9 a i luftfartsloven.

Det foreslås på den baggrund, at der i luftfartslovens § 126 g indsættes en bestemmelse om markedsovervågning.

Det foreslås i den forbindelse at affatte luftfartslovens § 126 g, stk. 1, så transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, fører tilsyn med overholdelsen af produktkrav på droneområdet.

Tilsyn efter den foreslåede bestemmelse kan udføres såvel proaktivt som reaktivt, og det kan udføres ved fysisk fremmøde eller i form af dokumentkontrol eller lignende.

Såfremt markedsovervågningsopgaven i den foreslåede § 126 g, stk. 1, delegeres af transportministeren til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, vil markedsovervågningsopgaven blive finansieret af safety-bidraget, jf. luftfartslovens § 148.

Safety-bidraget er en afgift, der opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske lufthavne til afrejse med luftfartøjer, som kan medtage mere end 10 passagerer, eller som vejer over 5.700 kg.

Safety-bidraget dækker Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens omkostninger ved den del af tilsynsvirksomheden, der udgøres af funktionstilsyn (løbende tilsyn). Funktionstilsynet er det tilsyn, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører, som har til formål at konstatere, om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt. Safety-bidraget dækker alle omkostninger til tilsynet med civil luftfart. Det gælder også for den gruppe af aktører, der ikke betaler safety-bidrag, men som har betydning for flyvesikkerheden. Det drejer sig f.eks. om luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale, værksteder, flyvepladser, flyvesikringstjeneste, dronførere m.fl. Safety-bidraget vil dermed fortsat finansiere tilsyn med civil luftfart i bred forstand. I henhold til § 148 i luftfartsloven kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finansiere opgaver vedr. markedskontrol, der udføres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennem safety-bidraget. Det vurderes, at § 148 i luftfartsloven kun kan dække opgaver, der udføres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og dermed ikke kan bruges til at finansiere udførelsen af de opgaver vedrørende markedskontrol, som eventuelt delegeres til en anden myndighed uden for ministeriets ressort.

Transportministeren kan, hvis det findes hensigtsmæssigt, med hjemmel i den foreslåede bestemmelse § 126 g, stk. 1, bemyndige Sikkerhedsstyrelsen eller en anden myndighed

uden for transportministerens ressort til at varetage opgaven med at føre tilsyn med produktkrav på droneområdet.

Beføjelserne som markedsovervågningsmyndigheden skal bruge til at udføre effektiv kontrol med produkterne på droneområdet fremgår ikke umiddelbart af EU-retten forordninger på markedsovervågningsområdet. Derimod pålægges medlemsstaterne at tillægge deres respektive markedsovervågningsmyndigheder de fornødne beføjelser, således at markedsovervågningen udføres effektivt. På den baggrund foreslås det endvidere at affatte luftfartslovens § 126 g, stk. 2, så transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter det foreslåede stk. 1, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse har adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger samt 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 Union udstedte forordninger på droneområdet. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter det foreslåede § 126 g, stk. 1, kan få adgang til erhvervslokaler med henblik på at føre tilsyn med at reglerne overholdes. I den forbindelse vil myndigheden også kunne få adgang til relevant materiale, uanset om det findes på papir eller i en elektronisk version. Ved relevant materiale forstås materiale, der har en relation til det tilsyn, der udføres. Det vil således ikke være muligt for den, hos hvem tilsynet udføres, at afvise at udlevere eller give adgang til relevant materiale, fordi det alene findes i elektronisk form.

Det forudsættes, at bestemmelsen administreres i overensstemmelse med reglerne i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019 samt forbuddet mod selvinkriminering. Dette medfører, at reglerne markedsovervågning ikke kan anvendes til, at få adgang til en erhvervsdrivendes forretningslokaler, lagerlokaler, transportmidler m.v. såfremt det vurderes, at den erhvervsdrivende har udført noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

Det foreslås herudover at affatte luftfartslovens § 126 g, stk. 3, så transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter det foreslåede stk. 1, til enhver tid kan kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der vedrører produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med overholdelsen af produktkrav, der er fastsat i de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på droneområdet. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besid-

delse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

Det foreslås at affatte luftfartslovens § 126 g, stk. 4, så en erhvervsdrivende ikke må anvende vildledende eller urigtige angivelser eller udelade væsentlige informationer om den lovlige anvendelse af droner. Transportministeren, eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter det foreslåede stk. 1, kan påbyde den erhvervsdrivende at ophøre med angivelse af vildledende eller urigtige informationer i forbindelse med salg og markedsføring af droner.

Den foreslåede bestemmelse indebærer et forbud mod vildledende markedsføring. Bestemmelsen omhandler alene det forhold, at der gives vildledende eller urigtige angivelser eller udelades væsentlige informationer om den lovlige erhvervelse eller anvendelse af droneprodukter, hvis det er egnet til mærkbart at forvirre forbrugernes eller andre erhvervsdrivendes økonomiske adfærd. Spørgsmål om f.eks. anprisningsforhold og priser vil således fortsat være spørgsmål, der reguleres i markedsføringsloven og varetages af Forbrugerombudsmanden.

Det er i øvrigt ikke tilladt efter bestemmelserne at afgive urigtige udsagn om resultaterne af afprøvning eller kontrol af varen eller produktet eller om behovet for eftersyn, reservedele, udskiftninger eller reparationer.

Det er ligeledes ikke tilladt, hvis en erhvervsdrivende på en vildledende eller urigtig måde anvender erklæringer eller symboler, som direkte eller indirekte indikerer, at produktet opfylder de betingelser, der knytter sig til mærket.

Den foreslåede bestemmelse indeholder ligeledes et forbud mod vildledende udeladelser. Udeladelse af oplysning om, at produktet kun lovligt kan anvendes i visse situationer, vil være i strid med bestemmelsen, hvis udeladelsen har haft en afgørende indflydelse på erhververens økonomiske adfærd.

Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere, at transportministeren, eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter det foreslåede stk. 1, kan påbyde en erhvervsdrivende at oplyse om væsentlige informationer i forbindelse med salg og markedsføring af droneprodukter.

Det foreslås at affatte luftfartslovens § 126 g, stk. 5, så transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om gennemførelsen eller anvendelsen af bestemmelser om produkttilsyn med produktkrav i de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet, herunder mærkningskrav. Transportministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om udstedelse af påbud samt om tilbagekaldelse og tilbagetrækning.

Fremtidige bestemmelser på droneområdet, der vedrører markedsovervågning og tilsyn med produktkrav, vil således kunne gennemføres ved udstedelse af en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelse.

Bestemmelsen tager særligt sigte på at fastsætte effektive retsmidler ved overtrædelse af reglerne om produktkrav. Bemyndigelsen tiltænkes anvendt i overensstemmelse med de retsmidler, der følger af den nugældende forordning (EF) nr. 765/2008 samt de beføjelser som fra den 21. juli 2021 fremgår af forordning 2019/1020/EU.

Transport- og Boligministeriet forventer med hjemmel i bestemmelsen at regulere de nødvendige beføjelser til brug for markedsovervågningen, som fremgår af markedsovervågningsforordningen samt kapitel 5 i forordning 2019/1020/EU.

Bemyndigelsen forventes særligt anvendt til at fastsætte regler for markedskontrol med det formål at advare brugere om de risici, der er ved produktet, at stoppe markedsføring, der kan vildlede brugere, at afhjælpe forhold, som ikke er i overensstemmelse med reglerne, at stoppe salg eller udlevering af produktet, at tilbagetrække produktet fra markedet effektivt og øjeblikkeligt, at tilbagekalde produktet fra brugere og at destruere produktet.

Herunder vil der blive fastlagt en hjemmel til, at markedsovervågningsmyndigheden får mulighed for at udtage produkter vederlagsfrit fra en erhvervsdrivende til brug for den i stk. 1 udførte markedskontrol.

Det foreslås endelig at affatte luftfartslovens § 126 g, stk. 6, så transportministeren fastsætter regler om en gebyrordning, hvorved dronebranchen og/eller dronebrugerne pålægges at dække omkostningerne ved den markedskontrol, som udføres på baggrund af reglerne fastsat i medfør af § 126 g, stk. 5, for den offentlige myndighed, som er bemyndiget i medfør af § 126 g, stk. 1.

Såfremt transportministeren bemyndiger en offentlig myndighed, uden for dennes ressortområde, f.eks. Sikkerhedsstyrelsen, til at varetage markedsovervågningen med droneområdet, foreslås det, at ministeren kan fastsætte en gebyrordning for dronebranchen og/eller dronebrugerne, som finansierer omkostningerne forbundet med markedsovervågningen for den bemyndigede offentlige myndighed. Omkostninger i forbindelse med markedskontrol kan i henhold til § 148 i luftfartsloven ikke finansieres af safety-bidraget, hvis markedskontrollen udføres af andre myndigheder end Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, herunder hvis den eksempelvis udføres af Sikkerhedsstyrelsen.

En gebyrordning fastsat i medfør af den foreslåede § 126 g, stk. 6, kan kun anvendes til at finansiere markedskontrolopgaven for en offentlig myndighed, som ikke hører under transportministerens ressortområde.

Gebyrordningens sammensætning er endnu ikke fastlagt i detaljer, men det vil blive tilstræbt, at den tilrettelægges, så omkostningerne ved betaling af gebyr ikke rammer et mindre antal aktører i dronebranchen og/eller blandt dronebrugerne særskilt hårdt.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

2.9. Straffebestemmelser

2.9.1. Gældende ret

Luftfartslovens kapitel 13 indeholder straffebestemmelser, bl.a. for overtrædelse af reglerne om mindre droner.

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

Efter luftfartslovens § 150, stk. 10, skal føreren af en mindre drone betinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, som omhandler indtagelse af alkohol, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1, (nr. 1), føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., som omhandler droneførers indtagelse af bevidsthedspåvirkende stoffer eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, som omhandler svækkelse af droneføreren pga. sygdom m.v., der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, (nr. 2) eller føreren af dronen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor (nr. 3).

Betinget frakendelse efter stk. 10 sker på vilkår af, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører en mindre drone under sådanne omstændigheder, at retten til at føre en mindre drone skal frakendes, jf. luftfartslovens § 150, stk. 11. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

Efter luftfartslovens § 150, stk. 12, skal føreren af en mindre drone ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter flyvningen over 0,60 mg pr. liter luft (nr. 1), føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpene omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 3 (nr. 2), føreren af dronen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført en mindre drone på særlig hensynsløs måde (nr. 3), føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 10 (nr. 4), føreren tidligere er betinget frakendt retten til at føre en mindre drone og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 10 i prøvetiden (nr. 5) eller føreren tidligere er frakendt retten til at føre en mindre drone ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-3 eller stk. 10, inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden (nr. 6).

Skønner Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, foreligger, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen midlertidigt inddrage retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 15, jf. luftfartslovens § 150, stk. 14.

Den, hvis ret til at føre en mindre drone eller ret til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen, jf. luftfartslovens § 150, stk. 15.

Det tidsrum, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden, jf. luftfartslovens § 150, stk. 16.

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

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

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

Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, i anledning af strafforfølgning, jf. luftfartslovens § 150, stk. 21.

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

2.9.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at nyaffatte luftfartslovens kapitel 9 a, så kapitlet vedrører regulering af droner. Nyaffattelsen indebærer bl.a., at sondringen på baggrund af dronens vægt udgår, ligesom der ikke sondres på baggrund af droneflyvning i og uden for bymæssigt område og i professionelt øjemed. Endvidere vil der blive indsat bestemmelser til brug for markedsovervågningen af droneområdet.

Det foreslås på den baggrund at ændre luftfartslovens § 149, stk. 16, så overtrædelse af § 126 b, stk. 1, og § 126 c, stk. 1, straffes med bøde.

Forslaget indebærer, at overtrædelse af den foreslåede § 126 b, stk. 1, om at flyvning med droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. dog stk. 2 og 3 og § 126 f, straffes med bøde.

Forslaget indebærer endvidere, at overtrædelse af den foreslåede § 126 c, stk. 1, om pligt til at tegne ansvarsforsikring, straffes med bøde.

Endvidere foreslås det, at overtrædelse af § 126 g, stk. 2, som omhandler markedsovervågningsmyndighedens krav på at få adgang til erhvervslokaler m.v., straffes med bøde.

Derudover foreslås det, at overtrædelse af § 126 g, stk. 3, som omhandler markedsovervågningsmyndighedens krav på at få dokumenter udleveret fra erhvervsdrivende m.v., straffes med bøde.

Endelig foreslås det at foretage en række konsekvensændringer af luftfartslovens § 150, stk. 10-12 og 14-22, så sondringen på baggrund af dronens vægt udgår, ligesom der ikke sondres på baggrund af droneflyvning i og uden for bymæssigt område og i professionelt øjemed.

Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 3-10.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Den administrative opgave med at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav på droneområdet skønnes at ville medføre omkostninger på omkring 1,2 mio. kr. årligt til markedskontrol. Omkostningerne dækkes inden for det administrativt fastsatte safety-bidrag i regi af Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen. Hvis markedskontrollen delegeres til en anden myndighed uden for transportministerens ressort, er der mulighed for, at transportministeren kan etablere en særskilt gebyrordning, hvorved dronebranchen og/eller dronebrugere som udgangspunkt vil komme til at dække omkostningerne forbundet med udførelsen af markedskontrollen. Lovforslaget vurderes derfor at have begrænsede økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at lovforslaget lever op til principperne for digitaliseringsklar lovgivning.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget indebærer, at sondringen mellem mindre droner, dvs. droner med en vægt på under 25 kg, og andre droner ophæves, og at en erhvervsdrivende ejer af enhver drone skal tegne ansvarsforsikring, medmindre der er fastsat bestemmelser om undtagelse fra kravet. Alle erhvervsdrivende droneejere vil således som udgangspunkt blive omfattet af forpligtelsen til at tegne ansvarsforsikring. Der er efter gældende ret en forpligtelse for ejeren af en drone med en vægt under 25 kg, som anvendes erhvervs-mæssigt, til at tegne ansvarsforsikring. Endvidere er ejeren af en drone med en vægt på over 25 kg, som ikke er omfattet af de gældende regler om mindre droner, forpligtet til at tegne ansvarsforsikring efter luftfartslovgivningens almindelige regler. Det er på den baggrund Transport- og Boligministeriets opfattelse, at lovforslaget ikke medfører yderligere økonomiske byrder for erhvervslivet, men blot viderefører de nuværende forpligtelser til, at tegne ansvarsforsikring for en drone som anvendes til erhvervs-mæssige formål. Den nyaffattede forpligtelse vil på den baggrund ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

I forhold til den administrative opgave med at føre kontrol med overholdelsen af produktkrav på droneområdet indebærer lovforslaget, at transportministeren kan fastsætte regler om en gebyrordning rettet mod dronebranchen og/eller dronebrugere til dækning af omkostninger i forbindelse med markedskontrollen. Såfremt gebyrordningen bliver udmøntet, vil dette medføre økonomiske konsekvenser for andre grupper i erhvervslivet end de, der i dag betaler via safety-bidraget – eksempelvis dronebranchen og/eller dronebrugere. Det vil i så fald blive tilstræbt, at gebyrordningen tilrettelægges, så omkostningerne ved betaling af gebyr ikke specifikt rammer et mindre antal aktører i dronebranchen særskilt hårdt.

Med lovforslaget vil regulering af dronetegn, dronebevis, registrering af droner, modelflyveorganisationer, tilladelse til flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, og bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om særlige tekniske forhold ikke længere være omfattet af luftfartsloven. Da EU-rettens regulering af droner fremadrettet i det væsentlige vil indeholde regler, der er indholdsmæssigt sammenlignelige med de nævnte gældende regler, er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at lovforslaget samlet set ikke medfører væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget skønnes ikke herudover at have økonomiske eller administrative konsekvenser af betydning for erhvervslivet m.v.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i lovforslaget.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget indebærer, at sondringen mellem mindre droner, dvs. droner med en vægt på under 25 kg, og andre droner ophæves, og en ikke-erhvervsdrivende ejer af enhver drone skal tegne ansvarsforsikring, medmindre der er fastsat bestemmelser om undtagelse fra kravet. Transport- og Boligministeriet agter at undtage mikrodroner (legetøjsdroner) fra kravet om ansvarsforsikring. Alle ikke-erhvervsdrivende droneejere – med undtagelse af ejere af mikrodroner – vil således som udgangspunkt blive omfattet af forpligtelsen til at tegne ansvarsforsikring. Dette er en videreførelse af gældende ret. På den baggrund pålægges borgerne ikke yderligere økonomiske byrder. Der er også efter gældende ret en forpligtelse for ejeren af en drone med en vægt på over 25 kg til at tegne ansvarsforsikring efter luftfartslovgivningens almindelige regler. Det er på den baggrund Transport- og Boligministeriets opfattelse, at lovforslaget, selv om andre droner omfattes af luftfartslovens kapitel om regulering af droner, ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser for borgerne.

I forhold til opgaven med at føre kontrol med overholdelsen af produktkrav på droneområdet indebærer lovforslaget, at transportministeren kan fastsætte regler om en gebyrordning rettet mod dronebranchen og/eller dronebrugerne til dækning af omkostningerne i forbindelse med markedskontrollen. Såfremt gebyrordningen bliver udmøntet vil dette potentielt medføre økonomiske konsekvenser for borgerne. Det vil dog blive tilstræbt, at ordningen tilrettelægges så omkostningerne ikke rammer et mindre antal aktører blandt dronebrugere særskilt hårdt.

Med lovforslaget vil regulering af dronetegn, registrering af droner, tilladelse til flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko, og bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om særlige tekniske forhold ikke længere være omfattet af luftfartsloven. Da EU-rettens regulering af droner fremadrettet i det væsentlige vil indeholde regler, der er indholdsmæssigt sammenlignelige med de nævnte gældende regler, er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at lovforslaget ikke medfører væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for borgerne.

Lovforslaget skønnes ikke herudover at have administrative konsekvenser af betydning for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Ændringsforslaget er en konsekvens af den vedtagne EU-regulering på droneområdet - Kommissionens gennemførselsforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og pro-

cedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (procedureforordningen) som trådte i kraft den 1. juli 2019 og finder anvendelse den 1. juli 2020 og Kommissionens delegerede forordning 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (markedsovervågningsforordningen), som er trådt i kraft men kun finder anvendelse på dronekategorierne i procedureforordningen. Den nationale lovgivning skal harmoniseres med EU-reguleringen, hvilket medfører, at en række bestemmelser vedrørende droner i luftfartsloven skal ophæves, eftersom bestemmelsernes anvendelsesområde fremadrettet bliver reguleret af EU-forordninger.

Med forslaget udnyttes medlemsstaternes kompetence til at fastsætte nationale bestemmelser af hensyn til beskyttelse af privatlivets fred, offentlig sikkerhed eller miljøet samt områder, der ikke er omfattet af forordningerne.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 7. november 2019 til den 6. december 2019 samt i perioden fra den 27. januar 2020 til og med den 3. februar 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

AOPA Danmark, Aalborg Lufthavn, Aalborg Universitet, Aarhus Lufthavn, Billund Lufthavn, Bornholms Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Danmarks Tekniske Universitet (DTU), DANSAM, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Faldskærms Union, Dansk Hanggliding og Paragliding Union, Dansk Industri, DI Transport, Dansk Motorflyver Union, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Transport og Logistik, Dansk UL-Flyver Union, Dansk Standard, Dansk Svæveflyver Union, Danske Beredskaber, Danmarks Naturfredningsforening, Datatilsynet, DroneDanmark, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Forbrugerrådet Tænk, Forsikring & Pension, Friluftsrådet, Ingeniørforeningen (IDA), Karup Lufthavn, Københavns Lufthavne A/S, Kongelig Dansk Aero-klub, KZ & Veteranfly Klubben, Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Mittarfeqarfiit (Grønlands Lufthavne), Modelflyvning Danmark (MDK), Roskilde Lufthavn, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Syddansk Universitet, Sønderborg Lufthavn, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, UAS Danmark og Vagar Lufthavn.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning	Ingen af betydning.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen af betydning	Ingen af betydning
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indebærer en tilpasning af luftfartsloven som konsekvens af en harmonisering af EU-regulering på droneområdet - (Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (procedureforordningen) og Kommissionens delegerede forordning 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (markedsovervågningsforordningen), der træder i kraft den 1. juli 2019 og finder anvendelse den 1. juli 2020. Endvidere er forslaget en konsekvens af EU-regulering på luftfartsområdet og markedsovervågningsområdet - Europa-Parlamentets og Rådets Forordning 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 211/2005, (EF) 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1020/EU af 20. juni 2019 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af luftfartslovens § 1 a, at transportministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet.

Det foreslås at ændre luftfartslovens § 1 a, så transportministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet, herunder droneområdet.

Med den foreslåede ændring præciseres det, at transportministerens adgang til at fastsætte nødvendige forskrifter også omfatter droneområdet.

Der er ikke i øvrigt med forslaget tilsigtet nogen ændring i bestemmelsens anvendelsesområde.

Det er hensigten med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte de nødvendige forskrifter for droneområdet, hvor hjemlen til den foranstaltning, som der skal fastsættes regler om, fremgår direkte af EU-retsakten. Det gælder bl.a. procedureforordningens bestemmelser om alderskrav, droneoperationer, modelflyveklubber og -foreninger samt udpegning af kompetente myndigheder m.v.

Det er hensigten med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte de regler, som er nødvendige for gennemførelse af procedureforordningens krav om droneførers kompetencer, herunder regler om indholdet af de i bilaget til procedureforordningen nævnte onlinekurser og onlineteoriprøver, udstedelse af bevis for gennemførelse af førnævnte onlineteoriprøve og onlinekursus samt udstedelse, ændring, suspension, begrænsning eller tilbagekaldelse af kompetencecertifikater, som fremgår af bilaget til procedureforordningen.

Fastsættelse af forskrifter efter bestemmelsen vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning. Det betyder, at transportministeren ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering vil stride mod gældende lovgivning. I den situation vil der forud for implementeringen blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende lovgivning.

Som anført i Trafikudvalgets betænkning til lov nr. 328 af 14. maj 1997 om ændring af lov om luftfart (Bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver m.v.), har et flertal af Europaudvalget eller det pågældende fagudvalg i forbindelse med Folketingets behandling af direktivforslag og direktivændringsforslag adgang til at tilkendegive, at man ønsker, at gennemførelsen af direktivet i Danmark skal ske ved lov, selv om ministerens bemyndigelse i det pågældende tilfælde ville kunne bruges. Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse finder dette tilsvarende anvendelse på forordninger, der overlader medlemsstaterne at fastsætte supplerende bestemmelser.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

Luftfartslovens kapitel 9 a indeholder bestemmelser om mindre droner.

Kapitel 9 a foreslås nyaffattet med henblik på at tilpasse reglerne om droner som følge af harmoniseringen af droneområdet, herunder med henblik på at ophæve de bestemmelser, som fremover reguleres i EU-retten, skabe en klarere systematik samt gennemføre mindre indholdsmæssige ændringer til de enkelte bestemmelser.

Fra den 1. juli 2020 reguleres droner og droneflyvning som udgangspunkt af procedureforordningen, som finder anvendelse for alle kategorier af droner uanset vægt.

Procedureforordningen indeholder som udgangspunkt alle operative regler for flyvning med droner. Forordningen fastsætter således forskellige krav til droneflyvningen afhængigt af, hvilken af tre kategorier – den åbne, den specifikke og den certificerede – som flyvningen kategoriseres i. Kategoriseringen afhænger af, hvor stor risiko der er for, at droneflyvningen kan skade tredjemand.

Procedureforordningens artikel 15 tillægger medlemsstaterne kompetence til at fastsætte nationale bestemmelser om fastlæggelse af geografiske zoner for droneflyvning, herunder oprettelse af geografiske zoner, hvor særlige betingelser for flyvning med droner gælder af hensyn til sikkerheden, privatlivets fred eller miljøet. Tillige kan der fastsættes nationale regler for droneoperationer, der ikke falder inden for grundforordningens anvendelsesområde, herunder af hensyn til den offentlige sikkerhed, beskyttelse af privatlivets fred og personoplysninger i overensstemmelse med EU-retten, jf. grundforordningens artikel 56, stk. 8, og procedureforordningens præambelbetragtning nummer 18.

Systematikken i de foreslåede bestemmelser i luftfartslovens kapitel 9 a kan beskrives på følgende måde:

– § 126 a indeholder regler om definitionen af en drone.

- § 126 b indeholder regler om geografisk afgrænsning af brugen af droner.
- § 126 c indeholder regler om ansvarsforsikring.
- § 126 d indeholder en bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner for Færøerne og Grønland.
- § 126 e indeholder regler om flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.
- § 126 f indeholder regler om politi og redningsberedskab.
- § 126 g indeholder regler om markedsovervågning.

Der sondres ikke i procedureforordningen eller i EU-retten i øvrigt mellem droner på baggrund af dronens vægt, mellem flyvning i eller uden for bymæssigt område eller på baggrund af, om flyvning med droner sker i professionelt øjemed. De foreslåede bestemmelser finder derfor anvendelse på enhver flyvning med droner.

Overskriften til luftfartslovens kapitel 9 a foreslås derfor nyaffattet, således at kapitlet vedrører regulering af droner.

Til § 126 a

Det følger af bestemmelsen § 126 b, at en drone defineres som et ubemandet fartøj. Endvidere er en mindre drone defineret som et ubemandet fartøj som ligger indenfor en øvre vægtgrænse, som er fastsat af transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren).

Den foreslåede § 126 a i luftfartsloven indeholder regler om definitionen af en drone.

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

Forslaget indebærer, at definitionen af en drone i luftfartsloven vil svare til definitionen i grundforordningens artikel 3, nr. 30.

At et luftfartøj er ubemandet, er ensbetydende med, at det opereres eller er beregnet til at blive opereret uden fører om bord. Føreren befinder sig typisk på jorden, hvorfra denne enten direkte kan fjernstyre dronen eller forprogrammere dronen til at navigere uafhængigt af føreren - en såkaldt autonom drone. Teknologien i droner og modelfly vil gradvist flyde mere sammen, hvilket umuliggør en meningsfuld sondring mellem de to kategorier. Derfor er også traditionelle modelfly omfattet af dronebegrebet (Folketingstidende 2015-16, A, L 132 som fremsat, side 8). Luftfartøjet kan have passagerer ombord og stadig være et ubemandet luftfartøj, hvis selve føreren ikke er om bord.

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

Alle typer af ubemandede luftfartøjer, som er omfattet af beskrivelsen, anses for at være omfattet af definitionen, herunder luftfartøjer som i almindelighed anses for at være legetøj. Droner, som vejer under 250 g (mikrodroner), anses normalt for at være legetøj. Disse vil således også være omfattet af den foreslåede definition.

Luftfartslovens kapitel 11 om flyulykker, herunder undersøgelse af flyhaverier m.v., samt Bestemmelser for Civil

Luftfart 8-15 (BL 8-15) om indberetning og analyse samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart vil fortsat finde anvendelse på droner, da droner også med den foreslåede definition er at opfatte som et luftfartøj.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at modelfly fortsat vil være omfattet af definitionen på en drone, jf. også procedureforordningens præambelbetragtning nr. 27, og modelfly reguleres derfor fremadrettet af procedureforordningen.

De gældende bestemmelser i luftfartslovens § 126 b, stk. 2-4, hvor der på baggrund af vægt sondres mellem mindre droner og andre droner, foreslås ikke videreført, da procedureforordningen finder anvendelse på alle kategorier af droner uanset vægt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 126 b

Det følger af bestemmelsen i § 126 c, at flyvning med droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder. Endvidere er transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) bemyndiget til, at fastsætte nærmere regler om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder. Efter forhandling med justitsministeren kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) fastsætte nærmere regler om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder samt regler til beskyttelse af privatlivets fred.

Den foreslåede § 126 b i luftfartsloven indeholder regler om geografisk afgrænsning af brugen af droner.

Det foreslås i *stk. 1*, at flyvning med droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. dog bestemmelsens stk. 2 og 3 og den foreslåede § 126 f.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at flyvning med alle droner – uanset størrelse – alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, medmindre andet er bestemt, jf. nedenfor.

Flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder er områder, hvor der er særlig stor risiko for sammenstød med andre luftfartøjer, som vil kunne resultere i et havari, eller områder med lavt hængende genstande, f.eks. strømførende kabler og lignende, som kan medføre dronehavari.

Sikringsmæssigt kritiske områder er områder, hvor hensynet til at undgå terrorhandlinger, smugling, ulovlig aflytning m.v. tilsiger, at offentligheden ikke har fri adgang til at overflyve området, f.eks. kongehusets ejendomme, politistationer, fængsler og arresthuse og militære installationer og områder.

Militært område kan ikke defineres entydigt, men begrebet omfatter bl.a. kaserne, flådestationer, flyvestationer, værksteds- og depotområder, øvelsesområder samt andre områder, der anvendes af militære myndigheder, herunder

mobile enheder eller enheder i udlandet. Midlertidigt etablerede militære områder er derfor også omfattet af begrebet. Ved fastlæggelsen af, hvorvidt der konkret er tale om et militært område, indgår bl.a. muligheden for at etablere adgangskontrol i form af hegn, skiltning, elektroniske sikringer, vagt m.v. (Folketingstidende 2004-2005, 2. samling, tillæg A, side 1060-1061).

Særligt følsomme naturområder er områder med vigtige tilholdssteder for fugle og pattedyr, der er følsomme over for støj fra luftfartøjer, og som derfor kræver særlig beskyttelse, og hvor overflyvning af vildtets tilholdssteder selv i begrænset omfang kan være kritisk. Eksempler på særligt følsomme naturområder findes f.eks. i BL 7-16, Bilag 1 til BL 7-serien, særligt følsomme naturområder, udgave 2, 21. november 1985, kan dog også fastsættes ud fra andre kriterier efter forhandling med miljømyndighederne.

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

Droner, der anvendes til redningsberedskabs- eller politimæssige opgaver, kan undtages fra restriktionerne, jf. den foreslåede bestemmelse i luftfartslovens § 126 f.

Det foreslås endvidere i *stk. 2*, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelse efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren at fastsætte nærmere bestemmelser om, hvor tæt droner må flyve på områder, hvor nedstyrtning med droner kan medføre større ulykker, herunder flyvning over jernbaner, større offentlig vej og lignende, overflyvning af kongehusets residenser m.v. Endvidere skal det også fastsættes, om det vil være muligt at afvige fra hovedreglen om, at der ikke må flyves med droner over sikringsmæssigt kritiske områder. Det er hensigten, at der kan fastsættes bestemmelser om, at der efter ansøgning i særlige tilfælde kan gives tilladelse til droneoperationer over sikringsmæssigt kritiske områder.

Bydronebekendtgørelsens og landdronebekendtgørelsens bestemmelser om forbud og afstandskrav til droneflyvning nær eller over sikringsmæssigt kritiske områder forventes at blive videreført i en fremtidig dronebekendtgørelse, som vil have hjemmel i den foreslåede luftfartslovs § 126 b, stk. 2.

Procedureforordningen vil fremadrettet regulere de almindelige operative regler for droneflyvning, herunder flyvehøjde, hastighed, afstand til mennesker og lignende

Det foreslås endvidere i *stk. 3*, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætter nærmere bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

Transport- og Boligministeriet agter endvidere med hjemmel i bestemmelsen efter forhandling med justitsministeren at fastsætte nærmere bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

Sådanne bestemmelser kan kun anvendes til at sikre privatlivets fred i forbindelse med droneflyvning. De bestemmelser, der påtænkes udstedt med henblik på at sikre privatlivets fred, vil udelukkende have til formål at sikre overholdelse af bestemmelser til sikring af privatlivets fred, som fremgår af anden lovgivning, herunder lovebekendtgørelse nr. 1190 af 10. november 2007 om tv-overvågning, databeskyttelsesforordningen og straffeloven.

Bydronebekendtgørelsens og landdronebekendtgørelsens bestemmelser om privatlivets fred, forventes at blive videreført i en fremtidig dronebekendtgørelse, som vil have hjemmel i den foreslåede luftfartslovs § 126 b, stk. 3.

Visse typer af droner kan give sikringsmæssige udfordringer i kraft af højopløselige kameraer, lytteudstyr m.v. Derudover kan der være behov for at fastsætte bestemmelser, der har til formål at sikre imod brug af droner i strid med regler, som sikrer privatlivets fred.

Endelig foreslås det i *stk. 4*, at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder.

På den baggrund forventes det, at bydronebekendtgørelsens og landdronebekendtgørelsens bestemmelser om forbud og afstandskrav til droneflyvning nær eller over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og følsomme naturområder vil blive videreført i en fremtidig dronebekendtgørelse, som vil have hjemmel i den foreslåede luftfartslovs § 126 b, stk. 4.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte en række generelle afstandskrav i forhold til droneflyvning i nærheden af en række områder, eksempelvis krav til, hvor tæt droneflyvning må finde sted nær militære eller offentlige lufthavne eller flyvepladser samt nærmere regler om, at droner på visse nærmere fastsatte betingelser må overflyve særligt følsomme naturområder, hvis dronen vurderes ikke at være til gene for fugle og pattedyr, eksempelvis hvis dronen er særligt støjsvag, eller hvis flyvningen foregår på årstider, hvor flyvningen med den pågældende type drone ikke er til gene for fugle og pattedyr.

Derudover kan droneflyvning, der tjener et særligt almennyttigt formål, tilsige, at transportministeren tillader flyvningen over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder. Hjemlen påtænkes eksempelvis anvendt til at tillade operationer, der er nødvendige af hensyn til naturbeskyttelse, naturovervågning, naturoptagelser, indsamling af geodata til brug for opmålinger, kortlægning af eksempelvis naturområder, bygningsinspektion m.v.

Bydronebekendtgørelsens og landdronebekendtgørelsens bestemmelser om flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder forventes at blive videreført i en fremtidig dronebekendtgørelse, som vil have hjemmel i den foreslåede luftfartslovs § 126 b, stk. 4.

Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse kan luftfartslovens § 3, som omhandler forbud og indskrænkelse af adgangen til luftfart, fortsat anvendes i forhold til forbud eller indskrænkning af droneflyvninger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 126 c

Efter bestemmelserne i § 126 d, stk. 2 og § 126 e, stk. 1, nr. 3 kan der kun flyves med mindre droner såfremt droneeieren har tegnet ansvarsforsikring. Transport-, Bygnings- og Boligministeren (nu transportministeren) er bemyndiget til, generelt at undtage visse droner fra de generelle droneregler. Dette er udmøntet i, at mikrodroner, dvs. droner som vejer under 250 g, er undtaget fra forsikringspligten.

Den foreslåede § 126 c i luftfartsloven indeholder regler om ansvarsforsikring.

Det foreslås i *stk. 1*, at ejeren af en drone skal have tegnet ansvarsforsikring i henhold til den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 130, hvor det fremgår, at ejeren skal have tegnet og holde i kraft forsikring for dækning af erstatningskrav, som måtte opstå mod ejeren eller brugeren af luftfartøjet.

Med bestemmelsen forpligtes ejeren af en drone til at tegne en ansvarsforsikring, der dækker erstatningskrav, som måtte opstå mod ejeren selv eller mod brugeren/føreren af en drone for skade på person eller ting, der forvoldes som følge af flyvning med dronen.

I lighed med skader, der forvoldes af motorkøretøjer og luftfartøjer i øvrigt, er der ved flyvning med droner tale om et såkaldt objektivt erstatningsansvar for skader, som forvoldes, uden at der nødvendigvis er noget at bebrejde den pågældende dronefører i form af uopmærksom adfærd under flyvningen (uagtsomhed), jf. den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 130.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring efter den foreslåede *stk. 1*, herunder om undtagelser fra kravet om tegning af ansvarsforsikring.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen på baggrund af en risikobaseret tilgang, hvori bl.a. dronens vægt, hastighed, kinetisk energi og lignende indgår, at fastsætte de nærmere bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring, herunder bl.a. om størrelsen på forsikringssummen.

Endvidere kan bemyndigelsen anvendes til at undtage visse droner fra forsikringspligten, hvis dette findes hensigtsmæssigt. Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen at undtage droner fra forsikringspligten på baggrund af de klassemærker, som markedsovervågningsforordningen indfører. Et eksempel herpå kunne være, at droner med klassemærket C0 undtages. C0 droner betegnes ofte som legetøjsdroner og vil sandsynligvis blive anvendt af børn, hvor det vil være mere proportionelt, at der ikke er krav om at tegne forsikring herfor.

Undtagelse fra kravet om tegning af ansvarsforsikring og dermed det objektive ansvar medfører, at dansk rets almindelige erstatningsretlige principper (et såkaldt culpaansvar, dvs. hvor droneføreren har handlet forsætligt eller uagtsomt) i stedet finder anvendelse.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 126 d

BL 9-4 – Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg, 3. udgave, 9. januar 2004, regulerer flyvning med drone Grønland og på Færøerne. Reglerne er udstedt med hjemmel i luftfartslovens § 149, stk. 10, § 151, stk. 1, og § 152, stk. 2 og 3.

Den foreslåede § 126 d i luftfartsloven indeholder en bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren for Færøerne og Grønland kan fastsætte bestemmelser, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet med de ændringer som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Transport- og Boligministeriet kan, hvis de færøske og grønlandske myndigheder ønsker at den foreslåede ændringslov skal finde anvendelse på Færøerne og i Grønland, med hjemmel i bestemmelsen fastsætte regler til harmonisering af dronereglerne, for Færøerne og Grønland, så droneflyvning reguleres ens for både Danmark, Færøerne og Grønland. I det tilfælde at lovforslaget i medfør af § 3, sættes i kraft på Færøerne og Grønland, kan transportministeren med hjemmel i bestemmelsen fastsætte regler, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger. Hjemlen vil først blive udnyttet efter forhandling med henholdsvis det grønlandske selvstyre og det færøske hjemmestyre.

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

Til § 126 e

Efter bestemmelsen § 126 g er det forbudt, at flyve med droner i bymæssigt område eller droneflyvning som kræver tilladelse under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.

Den foreslåede § 126 e i luftfartsloven indeholder regler om flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.

Det foreslås i *stk. 1*, at flyvning eller forsøg på flyvning med droner ikke må finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at 1) alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,5 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, eller 2) føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at der er regler om, at der ikke må flyves eller forsøges fløjet med droner, hvis droneføreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,5 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg

pr. liter luft, eller føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde.

Promillegrænserne svarer til færdselslovens frakendelsesbestemmelser for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 1, og ikke til de skærpede regler, der gælder på det øvrige luftfartsområde for så vidt angår piloter og flyveledere.

Det foreslås i *stk. 2*, at flyvning eller forsøg på flyvning med droner ikke må finde sted, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transportministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept. Tilsvarende gælder for stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten.

Det foreslås i *stk. 3*, at flyvning eller forsøg på flyvning med droner endvidere ikke må finde sted, hvis føreren af dronen på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde.

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

Det foreslås i *stk. 4*, at politiet til enhver tid kan kræve, at føreren af en drone afgiver udåndings-, sput eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige.

Bestemmelsen er indsat af hensyn til politiets adgang til håndhævelse. Politiets adgang til at kræve, at en fører af en drone afgiver udåndings-, sput- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige svarer til færdselslovens § 55, stk. 1.

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

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

Det foreslås i *stk. 6*, at justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om de prøver og undersøgelser, der er nævnt i de foreslåede stk. 4 og 5.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.6. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 126 f

Efter bestemmelsen i § 126 i har transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) efter forhandling med forsvarsministeren bemyndigelse til, at fastsætte bestemmelser om særlige forhold ved redningsberedskabets anvendelse af droner. Endvidere kan justitsministeren efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af droner.

Kun bemyndigelse til at udstede regler for politiets anvendelse af droner er udmøntet.

Den foreslåede § 126 f i luftfartsloven indeholder regler om politi og redningsberedskab. Som udgangspunkt finder grundforordningen og dens afledte retsakter, herunder procedureforordningen og markedsovervågningsforordningen, ikke anvendelse på statens brug af luftfartøjer. Politiets og beredskabets brug af droner falder på den baggrund uden for procedureforordningens anvendelsesområde, hvorfor det er nødvendigt at regulere nationalt.

Politiets og redningsberedskabets særegne og mangeartede opgaver medfører, at der skal være mulighed for at fastsætte operative regler, som er specifikt møntet på politiets og redningsberedskabets behov. Ved fastsættelsen af reglerne for politiets og redningsberedskabets brug af droner skal der i et vist omfang tages hensyn til andre luftrumsbrugere.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren kan fastsætte bestemmelser om forhold for droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet.

Det foreslås i *stk. 2*, at justitsministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte bestemmelser om forhold for politiets anvendelse af droner.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.7. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 126 g

Luftfartsloven regulerer ikke markedsovervågningen af droneområdet. Droner, som et forbrugerprodukt, har hidtil været omfattet af produktsikkerhedsloven.

Efter bestemmelsen i § 148 kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen opkræve et gebyr til dækningen af omkostninger forbundet med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med civil luftfart, herunder aktører, der ikke er pålagt af afgiften, men hvis aktiviteter har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

Den foreslåede § 126 g i luftfartsloven indeholder regler om markedsovervågning.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, fører tilsyn med overholdelsen af produktkrav på droneområdet.

Tilsyn efter den foreslåede bestemmelse kan udføres såvel proaktivt som reaktivt, og det kan udføres ved fysisk fremmøde eller i form af dokumentkontrol eller lignende.

Tilsynsmyndigheden kan først og fremmest kontrollere, om produkterne har formelle eller materielle mangler.

De formelle mangler ved et produkt kan f.eks. være, at der ikke er udarbejdet en overensstemmelseserklæring, at overensstemmelseserklæringen ikke er udarbejdet korrekt, at den tekniske dokumentation enten ikke er til rådighed eller er ufuldstændig, eller at der mangler CE-mærke, sikkerhedsinformation eller brugsanvisning.

Ved materielle mangler forstås mangler i forbindelse med indretningen af produktet i forhold til EU-reguleringen på droneområdet.

Tilsynsmyndigheden kan indlede tilsynet af egen drift, som led i fælleseuropæiske indsatser eller på baggrund af f.eks. en anmeldelse, en ulykke eller på anden reaktiv måde.

Såfremt markedsovervågningsopgaven i den foreslåede § 126 g, stk. 1 delegeres af transportministeren til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, vil markedskontrolopgaven blive finansieret af safety-bidraget, jf. luftfartslovens § 148.

Safety-bidraget er en afgift, der opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske lufthavne til afrejse med luftfartøjer, som kan medtage mere end 10 passagerer, eller som vejer over 5.700 kg.

Safety-bidraget dækker Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens omkostninger ved den del af tilsynsvirksomheden, der udgøres af funktionstilsyn (løbende tilsyn). Funktionstilsynet er det tilsyn, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udfører, som har til formål at konstatere, om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt. Safety-bidraget dækker alle omkostninger til tilsynet med civil luftfart. Det gælder også for den gruppe af aktører, der ikke betaler safety-bidrag, men som har betydning for flyvesikkerheden. Det drejer sig f.eks. om luftfartsselskaber, der alene udfører godstransport, private aktører, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale, værksteder, flyvepladser, flyvesikringstjeneste, droneførere m.fl. Safety-bidraget vil dermed fortsat finansiere tilsyn med civil luftfart i bred forstand. I henhold til § 148 i luftfartsloven kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finansiere opgaver vedr. markedskontrol, der udføres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennem safety-bidraget.

Det vurderes, at § 148 i luftfartsloven kun kan dække opgaver, der udføres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og dermed ikke kan finansiere en delegering af opgaven med markedskontrol til en anden myndighed uden for ministeriets ressort. Transport- og Boligministeriet kan, hvis det findes hensigtsmæssigt, med hjemmel i bestemmelsen bemyndige en anden offentlig myndighed end Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, herunder eksempelvis Sikkerhedsstyrelsen, til at varetage opgaven med at føre kontrol med produktkrav på droneområdet.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter det foreslåede stk. 1, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse har adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger samt dokumenter, der vedrører produkter, der føres kontrol med, herunder dokumenter om typegodkendelse.

se, 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 Union udstedte forordninger på droneområdet. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter det foreslåede § 126 g, stk. 1, kan få adgang til erhvervslokaler med henblik på at føre tilsyn med at reglerne overholdes. I den forbindelse vil myndigheden også kunne få adgang til relevant materiale, uanset om det findes på papir eller i en elektronisk version. Ved relevant materiale forstås materiale, der har en relation til det tilsyn, der udføres. Det vil således ikke være muligt for den, hos hvem tilsynet udføres, at afvise at udlevere eller give adgang til relevant materiale, fordi det alene findes i elektronisk form.

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

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

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

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

Det forudsættes, at bestemmelsen administreres i overensstemmelse med reglerne i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019, og forbuddet mod selvinkriminering. Dette medfører, at reglerne omkring markedskontrol ikke kan anvendes til at få adgang til en erhvervsdrivende, såfremt det vurderes, at den erhvervsdrivende har udført noget strafbart. Da vil forholdet være omfattet af de straffeprocessuelle regler i retsplejeloven.

Politiets bistand kan være aktuel i en situation, hvor kontrolmyndigheden nægtes adgang til en lokalitet ad frivillig-

hedens vej. Der kan i sådanne særlige tilfælde være behov for, at politiet anvender magt for at få adgang til lokaliteten.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter det foreslåede stk. 1, til enhver tid kan kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der vedrører produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med overholdelsen af produktkrav, der er fastsat i de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på droneområdet. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

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

Det forventes, at en stor del af tilsynet netop vil ske ved dokumentkontrol. Det kan f.eks. være kontrol af dokumentation for korrekt mærkning af et produkt. Efter den foreslåede bestemmelse kan dokumentationsmaterialet foreligge på papir, elektronisk form eller på andet medie.

Hvis den, der påbydes at udlevere relevant materiale, ikke er i besiddelse af materialet, vil vedkommende være nødt til at rette henvendelse til et tidligere led i omsætningskæden med henblik på at få materialet udleveret. Vedkommende kan dog også bede om, at materialet sendes direkte til tilsynsmyndigheden, hvis dette konkret skønnes mere hensigtsmæssigt.

Den erhvervsdrivende kan blive pålagt at fremsende oplysningerne inden for en rimelig frist, der vil blive fastsat på baggrund af omstændighederne i den konkrete sag.

Det foreslås i *stk. 4*, at en erhvervsdrivende ikke må anvende vildledende eller urigtige angivelser eller udelade væsentlige informationer om den lovlige anvendelse af droner. Transportministeren, eller den offentlige myndighed, der er bemyndiget som kontrolmyndighed efter stk. 1, kan påbyde den erhvervsdrivende at ophøre med angivelse af vildledende eller urigtige informationer i forbindelse med salg og markedsføring af droner.

Den foreslåede bestemmelse indebærer et forbud mod vildledende markedsføring. Bestemmelsen omhandler alene det forhold, at der gives vildledende eller urigtige angivelser eller udelades væsentlige informationer om den lovlige erhvervelse eller anvendelse af droneprodukter, såfremt det er egnet til mærkbart at forvirre forbrugernes eller andre erhvervsdrivendes økonomiske adfærd. Spørgsmål om f.eks. anprisningsforhold og priser vil således fortsat være spørgsmål, der reguleres i markedsføringsloven og varetages af Forbrugerombudsmanden.

Ved vurderingen af, hvorvidt en angivelse er egnet til at vildlede forbrugeren, vil der blive taget udgangspunkt i en gennemsnitsforbruger, således som denne opfattes af EU-Domstolen i forbindelse med fortolkning af de gældende re-

klamedirektiver. En gennemsnitsforbruger anses i den forbindelse som udgangspunkt som en, under hensyntagen til sociale, kulturelle og sproglige forhold, almindelig oplyst, rimeligt opmærksom og velunderrettet person.

I erhvervsforhold vil vurderingen tage udgangspunkt i, hvordan en erhvervsdrivende i samme situation typisk vil opfatte markedsføringen.

En erhvervsdrivende må ikke anvende vildledende eller urigtige angivelser i markedsføringen som f.eks. faktisk forkerte oplysninger, usande påstande eller forkerte betegnelser for de produkter, som udbydes. Vildledningen kan berøre et eller flere elementer i markedsføringen.

Som eksempel kan nævnes markedsføring af et produkt på droneområdet, hvor produktet ikke i sig selv er ulovligt, men hvor produktet kun under visse omstændigheder lovligt kan anvendes.

Det er i øvrigt efter bestemmelserne ikke tilladt at afgive urigtige udsagn om resultaterne af afprøvning eller kontrol af varen eller produktet eller om behovet for eftersyn, reservedele, udskiftninger eller reparationer.

Det er ligeledes ikke tilladt, hvis en erhvervsdrivende på en vildledende eller urigtig måde anvender erklæringer eller symboler, som direkte eller indirekte indikerer, at produktet opfylder de betingelser, der knytter sig til mærket.

Den foreslåede bestemmelse indeholder ligeledes et forbud mod vildledende udeladelser. Udeladelse af oplysning om, at produktet kun lovligt kan anvendes i visse situationer, vil være i strid med bestemmelsen, hvis udeladelsen har haft en afgørende indflydelse på erhververens økonomiske adfærd.

Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere, at transportministeren, eller den offentlige myndighed, der er bemyndiget som kontrolmyndighed efter det foreslåede stk. 1, kan påbyde en erhvervsdrivende at oplyse om væsentlige informationer i forbindelse med salg og markedsføring af droneprodukter.

Oplysningerne omfatter som udgangspunkt oplysninger om forudsætningerne for produkternes lovlige anvendelse.

Oplysning kan enten ske ved mærkning på de enkelte produkter, ved produkterne, der udbydes til salg, eller ved opslag eller lignende i butikken. Er der tale om information ved opslag, skal det ske på steder, hvor den, der køber produkterne, vil kunne få øje på informationerne.

Det foreslås i *stk. 5*, at transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om gennemførelsen eller anvendelsen af bestemmelser om produkttilsyn med produktkrav i de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet, herunder mærkningskrav. Transportministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om udstedelse af påbud samt om tilbagekaldelse og tilbagetrækning.

Transport- og Boligministeriet forventer med hjemmel i bestemmelsen at regulere de nødvendige beføjelser til brug for markedsovervågningen, som fremgår af markedsovervågningsforordningen, kapitel 5, i forordning 2019/1020/EU samt afdeling 2 i forordning 765/2008/EF.

Beføjelserne er især tiltænkt at give markedsovervågningsmyndigheden de gennemførelsesforanstaltninger, som fremgår af artikel 14, stk. 4, i forordning 2019/1020/EU om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning 765/2008/EF og 305/2011/EU.

Fremtidige bestemmelser på droneområdet, der vedrører markedsovervågning og tilsyn med produktkrav, vil således kunne gennemføres ved udstedelse af en bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelse.

Bemyndigelsen forventes særligt anvendt til at fastsætte regler for tilsyn og kontrol med det formål at advare brugere om de risici, der er ved produktet, at stoppe markedsføring, der kan vildlede brugere, at afhjælpe forhold, som ikke er i overensstemmelse med reglerne, at stoppe salg eller udlevering af produktet, at tilbagetrække produktet fra markedet effektivt og øjeblikkeligt, at tilbagekalde produktet fra brugerne og at destruere produktet.

Den kontrol, der er relevant for produkter omfattet af forslaget, vil som regel kunne ske på stedet og på baggrund af relevant dokumentation.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte regler om udstedelse af påbud om at bringe produkterne i forskriftsmæssig stand inden for en frist, der vil blive fastsat på baggrund af omstændighederne i den konkrete sag, samt om at advare forbrugerne om de risici, der er ved det pågældende droneprodukt.

Herunder fastsættes regler, der giver markedsovervågningsmyndigheden mulighed for at udtage produkter vederlagsfrit fra en erhvervsdrivende til brug for det i stk. 1 udførte tilsyn.

Transport- og Boligministeriet agter endvidere med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte regler, om tilbagekaldelse og tilbagetrækning. Der vil med hjemmel i bestemmelsen kunne fastsættes regler, hvorefter det vil kunne påbydes en erhvervsdrivende, der har gjort et produkt på droneområdet, der ikke opfylder reglerne i forordning 2019/945/EU, tilgængelige på markedet, straks og effektivt at trække produktet tilbage fra markedet. Der vil med hjemmel i bestemmelsen ligeledes kunne fastsættes regler, hvorefter det, hvis det skønnes nødvendigt, vil kunne påbydes den erhvervsdrivende, der har gjort et ulovligt droneprodukt tilgængeligt på markedet, at tilbagekalde det fra erhververen, indtil det ulovlige forhold er bragt til ophør.

Ved påbud om tilbagetrækning skal den erhvervsdrivende alene foretage handlinger med henblik på at begrænse det fremtidige salg, markedsføring m.v. af produktet, mens den pågældende ved påbud om tilbagekaldelse skal foretage handlinger med henblik på at få allerede leverede produkter leveret tilbage fra erhververen. Definitionerne af tilbagetrækning og tilbagekaldelse svarer således til definitionsbestemmelserne i lov om produktsikkerhed, jf. lovbekendtgørelse nr. 3 af 3. januar 2019.

Det forventes, at muligheden for at udstede påbud om tilbagetrækning vil blive anvendt i forbindelse med tilsynsbesøg, hvor det skønnes nødvendigt og proportionalt for at for-

hindre salg af produkterne, mens det eventuelt undersøges nærmere, om det vil være muligt at lovliggøre dem og dermed på ny gøre dem tilgængelige på markedet.

Hvis kontrolmyndighedens påbud ikke efterkommes, vil modtageren af påbuddet kunne straffes med bøde i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 7.

Muligheden for tilbagekaldelse forventes at blive anvendt i mere begrænset omfang. Kun hvis det skønnes nødvendigt, at produkterne ikke anvendes, før eventuelle ulovligheder ved produkterne er berigtiget, vil et påbud om tilbagetrækning fra markedet være proportionalt. Vurderingen af, om det er nødvendigt at udstede et tilbagekaldelsespåbud, beror bl.a. på sikkerhedsmæssige hensyn samt hensynet til tilliden til, at de produkter, der gøres tilgængelige på markedet, også lever op til de gældende produktkrav.

Transport- og Boligministeriet agter med hjemmel i bestemmelsen at fastsætte regler, der giver tilsynsmyndigheden mulighed for, som led i kontrolbesøget at foretage tekniske undersøgelser af et produkt på stedet. Produktets beskaffenhed eller installation kan nødvendiggøre, at undersøgelsen eller tests udføres på stedet, mens kontrolbesøget pågår.

Det foreslås i *stk. 6*, at transportministeren kan fastsætte regler om en gebyrordning, hvorved dronebranchen og/eller dronebrugerne pålægges at dække omkostningerne ved markedskontrol udført på baggrund af reglerne fastsat i medfør af § 126 g, stk. 5, af en anden myndighed uden for ministeriets ressort. Gebyrordningens sammensætning er endnu ikke fastlagt, men det vil blive tilstræbt, at den tilrettelægges så gebyromkostningerne ikke rammer et mindre antal aktører i dronebranchen og/eller blandt dronebrugere særskilt hårdt.

Såfremt transportministeren bemyndiger en offentlig myndighed uden for transportministerens ressortområde til at varetage markedsovervågningen med droneområdet, foreslås det, at ministeren kan fastsætte en gebyrordning for dronebranchen og/eller dronebrugerne, som finansierer omkostningerne forbundet med markedskontrollen for den bemyndigede offentlige myndighed. Omkostningerne for andre myndigheder end Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen, herunder eksempelvis Sikkerhedsstyrelsen, i forbindelse med at varetage markedskontrolopgaven kan i henhold til § 148 i luftfartsloven ikke finansieres af safety-bidraget.

Såfremt der bliver etableret en gebyrordning på baggrund af den foreslåede § 126 g, stk. 6, vil gebyrerne skulle reguleres årligt, jf. reglerne i Finansministeriets budgetvejledning afsnit 2.3.1.2.

Såfremt den foreslåede § 126 g, stk. 6, udmøntes, vil de nærmere bestemmelser for en gebyrordning blive fastlagt i bekendtgørelsesform, hvor der også vil blive fastsat nærmere regler for, hvordan opkrævningen foregår m.v.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.8. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

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

Det foreslås at luftfartslovens § 149, *stk. 16*, nyaffattes, og at det i bestemmelsen fastsættes, at overtrædelse af den foreslåede § 126 b, stk. 1, om den geografiske afgrænsning af brugen af droner, og den foreslåede § 126 c, stk. 1, om pligten til at tegne ansvarsforsikring, og de foreslåede § 126 g, stk. 2 og 3 som omhandler markedsovervågningsmyndighedens ret til, at få adgang til erhvervslokaler og få udleveret dokumenter, kan straffes med bøde.

Forslaget indebærer, at droneføreren ved flyvning inden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder kan straffes med bøde, medmindre der er fastsat nærmere bestemmelser efter den foreslåede § 126 b, stk. 2 eller 3, som tillader flyvningen.

Forslaget indebærer endvidere, at ejeren af en drone, som ikke har tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 130, og som ikke er undtaget fra kravet efter bestemmelser fastsat i medfør af den foreslåede § 126 c, stk. 2, kan straffes med bøde.

Endvidere foreslås det, at overtrædelse af § 126 g, stk. 2, som omhandler markedsovervågningsmyndighedens krav på at få adgang til erhvervslokaler m.v., straffes med bøde.

Derudover foreslås det, at overtrædelse af § 126 g, stk. 3, som omhandler markedsovervågningsmyndighedens krav på at få dokumenter udleveret fra erhvervsdrivende m.v., straffes med bøde.

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

Overtrædelse af påbud og forbud fastsat i medfør af den foreslåede § 126 g, stk. 4 og 5, vil kunne straffes med hjemmel i luftfartslovens § 149, stk. 7, hvoraf det fremgår, at overtrædelse af påbud eller forbud udstedt på baggrund af luftfartsloven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-forordninger på områder omfattet af loven, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af luftfartslovens § 150, stk. 10, nr. 1, at føreren af en mindre drone skal betinget fratages retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område eller til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter lovens § 126 f, stk. 1, hvis 1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1, 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 g, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, eller 3) føreren af dronen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyve-

sikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

Det foreslås, at luftfartslovens § 150, stk. 10, nyaffattes, og at der i bestemmelsen fastsættes bestemmelser om, under hvilke betingelser føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone.

Det foreslås i § 150, stk. 10, *nr. 1*, at føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, hvis føreren har ført eller forsøgt at føre en drone efter at have indtaget spiritus som angivet i § 126 e, stk. 1, og førerens alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen ikke er over 1,20 promille, eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen ikke er over 0,60 mg pr. liter luft.

Promillegrænserne svarer til færdselslovens frakendelsesbestemmelser for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 1, nr. 4, og ikke til de skærpede regler, der gælder på det øvrige luftfartsområde, for så vidt angår piloter og flyveledere.

Det foreslås i § 150, stk. 10, *nr. 2*, at føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 e, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, jf. § 126 e, stk. 2, 2. pkt. Dette gælder tillige en overtrædelse af § 126 e, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2.

Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 1, nr. 5.

Det foreslås i § 150, stk. 10, *nr. 3*, at føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU

af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, hvis føreren af dronen under tilside-sættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 1, nr. 1. Herved tænkes navnlig på, at der skal være tale om tilside-sættelse af grundlæggende og basale flyveregler.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at sontringen på baggrund af dronens størrelse og sontringen mellem drone-flyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område generelt udgår af luftfartslovens kapitel 9 a og i den foreslåede § 126 e.

Da der ikke længere sondres på baggrund af dronens vægt og mellem droneflyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område, vil anvendelsesområdet for den foreslåede § 150, stk. 10, være bredere end efter den gældende bestemmelse. Forslaget indebærer således, at den foreslåede § 150, stk. 10, anvendes ved flyvning med alle droner uanset størrelse, og at den betingede frakendelse ikke begrænses geografisk til bymæssigt område men gælder generelt. Forslaget indebærer endvidere, at frakendelsen ikke begrænses til droneflyvning i professionelt øjemed men gælder generelt.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger af luftfartslovens § 150, stk. 11, at betinget frakendelse efter bestemmelsens stk. 10 sker på vilkår af, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører en mindre drone under sådanne omstændigheder, at retten til at føre en mindre drone skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

Det foreslås at ændre luftfartslovens § 150, *stk. 11*, således at "mindre" udgår.

Den foreslåede ændring indebærer, at betinget frakendelse efter den foreslåede § 150, stk. 10, i luftfartsloven sker på vilkår af, om at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører enhver form for drone omfattet af definitionen i den foreslåede § 126 a i luftfartsloven under sådanne omstændigheder, at retten til at føre en drone skal frakendes.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at sontringen på baggrund af dronens størrelse generelt udgår af luftfartslovens kapitel 9 a og i den foreslåede § 126 e og § 150, stk. 10.

Der er ikke i øvrigt med forslaget tilsigtet nogen ændring i bestemmelsens anvendelsesområde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det følger af luftfartslovens § 150, stk. 12, at føreren af en mindre drone skal ubetinget frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en mindre drone i bymæssigt område el-

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

Det foreslås, at luftfartslovens § 150, stk. 12, nyaffattes, og at der i bestemmelsen fastsættes bestemmelser om, under hvilke betingelser føreren af en drone skal ubetinget fratages retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år.

Det foreslås i § 150, stk. 12, nr. 1, at føreren af en drone skal ubetinget fratages retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af den foreslåede § 126 e, stk. 1, om flyvning under påvirkning af spiritus med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter flyvningen over 0,60 mg pr. liter luft.

Promillegrænserne svarer til færdselslovens frakendelsesbestemmelser i § 129, stk. 3, stk. nr. 1 for lille knallert og ikke til de skærpede regler, der gælder på det øvrige luftfartsområde for så vidt angår piloter og flyveledere.

Det foreslås i § 150, stk. 12, nr. 2, at føreren af en drone skal ubetinget fratages retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af den foreslåede § 126 e, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 3.

Dette indebærer, at føreren ubetinget skal fratages retten til at føre en drone, hvis droneførerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som

efter regler fastsat af transportministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til lovlig recept, eller under skærpende omstændigheder har fløjet eller forsøgt at flyve en drone, mens føreren på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde.

Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 2.

Det foreslås i § 150, stk. 12, nr. 3, at føreren af en drone skal ubetinget fratages retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren af dronen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført en drone på særlig hensynsløs måde.

Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselsloven § 129, stk. 3, nr. 3. Herved tænkes navnlig på, at der skal være tale om tilside-sættelse af grundlæggende og basale flyveregler.

Det foreslås i § 150, stk. 12, nr. 4, at føreren af en drone skal ubetinget fratages retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 10.

Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 5.

Det foreslås i § 150, stk. 12, nr. 5, at føreren af en drone skal ubetinget fratages retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren tidligere er betinget frataget retten til at føre en drone og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 10 i prøvetiden.

Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 6.

Det foreslås i § 150, stk. 12, nr. 6, at føreren af en drone skal ubetinget fratages retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis føreren tidligere er frataget retten til at føre en drone

ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-3 eller stk. 10, inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden.

Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 129, stk. 3, nr. 7.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at sondringen på baggrund af dronens størrelse og sondringen mellem droneflyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område generelt udgår af luftfartslovens kapitel 9 a og i den foreslåede § 126 e.

Da der ikke længere sondres på baggrund af dronens vægt og mellem droneflyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område, vil anvendelsesområdet for den foreslåede § 150, stk. 12, være bredere end efter den gældende bestemmelse. Forslaget indebærer således, at den foreslåede § 150, stk. 12, anvendes ved flyvning med alle droner uanset størrelse, og at den ubetingede frakendelse ikke begrænses geografisk til bymæssigt område men gælder generelt. Forslaget indebærer endvidere, at frakendelsen ikke begrænses til droneflyvning i professionelt øjemed men gælder generelt.

Der er ikke i øvrigt med forslaget tilsigtet nogen ændring i bestemmelsens anvendelsesområde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Det følger af luftfartslovens § 150, stk. 14, 1. pkt., at hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skønner, at betingelserne for uberettiget frakendelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, foreligger, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen midlertidigt inddrage retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1.

Det foreslås, at luftfartslovens § 150, stk. 14, 1. pkt., nyaffattes, og at det i bestemmelsen fastsættes, at hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skønner, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, foreligger, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen midlertidigt inddrage retten til at føre dronen.

Bestemmelsen svarer i sit indhold til, hvad der gælder på færdselsområdet for lille knallert efter færdselslovens § 130, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at det er muligt at forhindre, at en dronefører fortsætter sin flyveaktivitet, mens en retssag forberedes. I praksis vil Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kun inddrage retten midlertidigt, hvis der foreligger objektivt konstaterbare beviser for, at der er tale om en forseelse af en sådan grovhed, at den vurderes at ville medføre en ubetinget frakendelse af retten til at føre drone, ty-

pisk hvis der måtte være tale om flyvning med en alkoholpromille på over 1,20.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i forbindelse med midlertidig inddragelse af retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. luftfartslovens § 150, stk. 15.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at sondringen på baggrund af dronens størrelse og sondringen mellem droneflyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område generelt udgår af luftfartslovens kapitel 9 a og i den foreslåede § 150, stk. 12, jf. § 126 e.

Da der ikke længere sondres på baggrund af dronens vægt og mellem droneflyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område, vil anvendelsesområdet for den foreslåede § 150, stk. 10, være bredere end efter den gældende bestemmelse. Forslaget indebærer således, at den foreslåede § 150, stk. 14, anvendes ved flyvning med alle droner uanset vægt, og at den midlertidige frakendelse ikke begrænses til bymæssigt område men gælder generelt. Forslaget indebærer endvidere, at frakendelsen ikke begrænses til droneflyvning i professionelt øjemed men gælder generelt.

Der er ikke i øvrigt med forslaget tilsigtet nogen ændring i bestemmelsens anvendelsesområde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Det følger af luftfartslovens § 150, stk. 15, at den, hvis ret til at føre en mindre drone eller ret til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 126 f, stk. 1, er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

Det følger af luftfartslovens § 150, stk. 16, at tidsrummet, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 126 f, stk. 1, har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

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

Det følger af luftfartslovens § 150, stk. 19, at såfremt retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1, i henhold til denne lov er frakendt nogen for længere tid end

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

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

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

Det foreslås at ændre luftfartslovens § 150, stk. 15, 16, 17, 19, 20 og 21, således at bestemmelserne i stedet for mindre droner eller retten til at føre mindre droner, hvortil der kræves tilladelse efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 126 f, stk. 1, omfatter en droner eller droner, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedure for operation af fartøjer.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at sontringen på baggrund af dronens størrelse generelt udgår af luftfartslovens kapitel 9 a, jf. den foreslåede § 126 a.

Der er ikke i øvrigt med forslaget tilsigtet nogen ændring i bestemmelsernes anvendelsesområde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9

Det følger af luftfartslovens § 150, stk. 18, at afsiges der i en sag, hvori retten til at føre en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 126 f, stk. 1, er inddraget efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 150, stk. 14, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal dronebeviset eller tilladelsen efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 126 f, stk. 1, udleveres, selv om dommen ankes.

Det foreslås, at luftfartslovens § 150, stk. 18, nyaffattes, og at det i bestemmelsen fastsættes, at afsiges der i en sag, hvori retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone,

hvortil der kræves tilladelse efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 126 f, stk. 1, omfatter en droner, eller en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedure for operation af fartøjer, er inddraget efter den foreslåede § 150, stk. 14, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal dronebeviset eller tilladelsen efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedure for operation af fartøjer, udleveres, selv om dommen ankes.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at sontringen på baggrund af dronens størrelse generelt udgår af luftfartslovens kapitel 9 a, jf. den foreslåede § 126 a.

Der er ikke i øvrigt med forslaget tilsigtet nogen ændring i bestemmelsernes anvendelsesområde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 10

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

Det foreslås, at luftfartslovens § 150, stk. 22, nyaffattes, og at det i bestemmelsen fastsættes, at luftfartslovens § 150, stk. 1-9, og §§ 150 a-150 d ikke finder anvendelse ved frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedure for operation af fartøjer.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at sontringen på baggrund af dronens størrelse og sontringen mellem droneflyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område generelt udgår af luftfartslovens kapitel 9 a.

Da der ikke længere sondres på baggrund af dronens størrelse og mellem droneflyvning i bymæssigt område og droneflyvning uden for bymæssigt område, vil anvendelsesområdet for den foreslåede § 150, stk. 22, være bredere end efter den gældende bestemmelse. Forslaget indebærer således, at den foreslåede § 150, stk. 22, anvendes ved flyvning med alle droner uanset størrelse, og at frakendelse ikke begrænses geografisk til bymæssigt område men gælder generelt. Udvidelsen medfører, at droneførere kan frakendes retten til i professionelt øjemed at føre en drone.

Der er ikke i øvrigt med forslaget tilsigtet nogen ændring i bestemmelsernes anvendelsesområde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2020, samme dag som procedureforordningen finder anvendelse. Markedsovervågningsforordningen trådte i kraft tyve dage

efter offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende, jf. forordningens artikel 42, hvilket var den 1. juli 2019.

Til § 3

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

Bemyndigelsen i den foreslåede i § 126 d, tiltænkes anvendt til at give transportministeren mulighed for i bekendtgørelser (BL-er) at fastsætte regler for anvendelsen af droner på Færøerne og i Grønland, som er identiske med EU-reguleringen på droneområdet - dog tilpasset de særlige grønlandske og færøske forhold, såfremt at foreslåede § 3, finder anvendelse. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 8.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

§ 1 a. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet.

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, § 5 i lov nr. 542 af 8. juni 2006, lov nr. 731 af 8. juni 2018 og § 34 i lov nr. 1706 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 a indsættes efter »luftfartsområdet«: », herunder droneområdet«.

2. Kapitel 9 a affattes således:

»Kapitel 9 a

Regulering af droner

Definition

§ 126 a. (ophævet)

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

Kapitel 9 a

Regulering af mindre droner

Definition

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

Geografisk afgrænsning af brugen af droner

§ 126 b. Flyvning med droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder, jf. dog stk. 2-4 og § 126 f.

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

Stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder.

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

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om, at mindre droner under en nærmere fastsat minimumsvægtgrænse helt eller delvis undtages fra reglerne i denne lov.

Operative flyveregler

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

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

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere bestemmelser om operative flyveregler.

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

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

Flyvning uden for bymæssigt område

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

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særligt følsomme naturområder.

Ansvarsforsikring

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

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

Bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner for Færøerne og Grønland

§ 126 d Transportministeren kan for Færøerne og Grønland fastsætte bestemmelser, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

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

Stk. 3. Flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område kræver, at dronen kan identificeres, og at ejeren af dronen er registreret hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, medmindre flyvningen foregår fra en godkendt modelflyveplads og i det dertil knyttede luftrum.

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

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som grundet dronens konstruktion eller vægt indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år.

Flyvning i bymæssigt område

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

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

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

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

§ 126 e. Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må ikke finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at

- 1) alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,5 promille eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, eller
- 2) føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde.

Stk. 2. Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må ikke finde sted, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transportministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept. 1. pkt. gælder tilsvarende for stoffer, som den pågældende har indtaget i

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

henhold til en lovlige recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten.

Stk. 3. Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må endvidere ikke finde sted, hvis føreren af dronen på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde.

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

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

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

Flyvning, som er forbundet med en forhøjet flyvesikkerhedsmæssig risiko

Politi og redningsberedskab

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

§ 126 f. Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte bestemmelser om forhold for droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet.

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

Stk. 2. Justitsministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte bestemmelser om forhold for politiets anvendelse af droner.

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

Markedsovervågning

§ 126 g. Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, må ikke

§ 126 g. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, fø-

finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at

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

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

Stk. 3. Flyvning eller forsøg på flyvning med mindre droner i bymæssigt område eller flyvning, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, må endvidere ikke finde sted, hvis føreren af dronen på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde.

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

rer tilsyn med overholdelsen af produktkrav på droneområdet.

Stk. 2. 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 samt 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 Union udstedte forordninger på droneområdet. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

Stk. 3. Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter stk. 1, kan til enhver tid kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der vedrører produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav, der er fastsat i de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på droneområdet. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

Stk. 4. En erhvervsdrivende må ikke anvende vildledende eller urigtige angivelser eller udelade væsentlige informationer om den lovlige anvendelse af droner. Transportministeren, eller den offentlige myndighed, der er bemyndiget efter stk. 1, kan påbyde den erhvervsdrivende at ophøre med angivelse af vildledende eller urigtige informationer i forbindelse med salg og markedsføring af droner.

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

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

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om gennemførelsen eller anvendelsen af bestemmelser om produkttilsyn med produktkrav i de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet, herunder mærkningskrav, på droneområdet. Transportministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om udstedelse af påbud samt om tilbagekaldelse og tilbagetrækning af droneprodukter.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om en gebyrordning til dækning af omkostninger i forbindelse med udførelsen af markedskontrol omfattet af stk. 2-4 samt forskrifter udstedt i medfør af stk. 5, som udføres af den offentlige myndighed, der er bemyndiget i medfør af stk. 1.

Trafikinformation og konstruktion, udstyr og vedligeholdelse

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

Politi og redningsberedskab

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

Stk. 2. Justitsministeren kan efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte bestemmelser om særlige forhold for politiets anvendelse af mindre droner.

§ 149 ---

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

§ 149 ---

3. stk. 16, affattes således:

»*Stk. 16.* Overtrædelse af § 126 b, stk. 1, § 126 c, stk. 1, og § 126 g, stk. 2 og 3 straffes med bøde.«

§ 150 ---

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

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

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

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

- 1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 1, med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter flyvningen over 0,60 mg pr. liter luft,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 g, stk. 3,
- 3) føreren af dronen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har

§ 150 ---

4. § 150, stk. 10, affattes således:

»*Stk. 10.* Føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, hvis

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

5. To steder i § 150, stk. 11, 1. pkt., udgår: »mindre«.

6. § 150, stk. 12, affattes således:

»*Stk. 12.* Føreren af en drone skal ubetinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis

- 1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 1, med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter flyvningen over 0,60 mg pr. liter luft,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 3,
- 3) føreren af dronen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har

fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført en mindre drone på særlig hensynsløs måde,

- 4) føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 10,
- 5) føreren tidligere er betinget frakendt retten til at føre en mindre drone og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 10 i prøvetiden eller
- 6) føreren tidligere er frakendt retten til at føre en mindre drone ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-3 eller stk. 10, inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden.

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

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

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

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

fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført en drone på særlig hensynsløs måde,

- 4) føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 10,
- 5) føreren tidligere er betinget frakendt retten til at føre en drone og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 10 i prøvetiden, eller
- 6) føreren tidligere er frakendt retten til at føre en drone ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-3 eller stk. 10, inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden.«

7. § 150, stk. 14, 1. pkt., affattes således:

»Stk. 14. Skønner Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, foreligger, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen midlertidigt inddrage retten til at føre en dronen.«

8. I § 150, stk. 15, 1. pkt., stk. 16, stk. 17, 1. pkt., stk. 19, 1. pkt. og 4. pkt., stk. 20 og 21, ændres »en mindre drone eller retten til at føre en mindre drone, hvortil der kræves tilladelse efter § 126 f, stk. 1« til: »en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer«.

delse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

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

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

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

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

9. § 150, stk. 18, affattes således:

»*Stk. 18.* Afsiges der i en sag, hvori retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, er inddraget efter stk. 14, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal dronebeviset eller tilladelsen efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, udleveres, selv om dommen ankes.«

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

10. § 150, stk. 22, affattes således:

»*Stk. 22. § 150, stk. 1-9, og §§ 150 a-150 d* finder ikke anvendelse ved frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer.«