

HØRINGSNOTAT

Dato 20. januar 2016
J. nr. 2015-7537

Høringsnotat vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer)

I. Høringen

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Ny samlet regulering af droneområdet, justering af arbejdsmiljøregler og administration af afgifter og gebyrer) har været sendt i høring fra tirsdag den 15. december 2015 til tirsdag den 12. januar 2016. Desuden har lovudkastet været offentligt tilgængeligt på høringportalen (<https://hoeringsportalen.dk/>) i hele perioden.

Transport- og Bygningsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Airborne Consult, Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport, Cabin Union Denmark, Dansk Drone Kompagni, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Standard, Dansk Told & Skatteforbund Toldudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet Tænk, Forsikring & Pension, Geoforum, Hans Christian Andersen Airport, Hasløv & Kjærsgaard, Ingeniørforeningen IDA, Kongelig Dansk Aeroklub, Modelflyvning Danmark, Motorflyvningens Fællessekretariat (AOPA Danmark og Dansk Motorflyver Union), Syddansk Universitet, Teknologisk Institut, UAS Denmark og Vagar lufthavn.

Danmarks Meteorologiske Institut, Institut for Menneskerettigheder og Aalborg Universitet har meddelt, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Nedenfor er angivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.



II. Høringssvar

1 Ny samlet regulering af droneområdet

1.1 Generelle bemærkninger

Hasløv & Kjærsgaard, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Modelflyvning Danmark, Dansk Erhverv, Forbrugerrådet Tænkt, Forsikring & Pension, Geoforum, Dansk Drone Kompagni kan generelt tilslutte sig forslaget.

1.2 Risikobaseret tilgang

Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport, Dansk Erhverv støtter, at reguleringen af droner sker på et risikobaseret grundlag.

Forsikring & Pension finder at den risikobaserede tilgang er hensigtsmæssig særligt i lyset af de forsikrings- og ansvarsmæssige forhold.

Teknologisk Institut hilser en risikobaseret tilgang til dronereguleringen velkommen, idet det vil skabe lettere vilkår for erhvervslivet.

Med henvisning til lovforslagets afsnit 1 bemærker Transport- og Bygningsministeriet, at reguleringen af droneområdet – inspireret af tilgangen på færdselsområdet – gøres risikobaseret for dermed ikke at duplikere den meget detaljerede luftfartsregulering, der typisk retter sig mod at undgå katastrofale ulykker. Der foreslås en regulering, som er simpel og let forståelig, da den retter sig mod en meget bred brugergruppe. En risikobaseret og simpel regulering vil samtidig skabe klare rammer for erhvervslivets udnyttelse af droneteknologien.

1.3 Kommende EU-regler på området

Dansk Metal udtaler, at droneområdet undergår en hastig udvikling, hvilket medfører et behov for at den hidtidige regulering opdateres indtil, der implementeres endelige regler fra EU.

Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport udtaler, at der er et klart behov for at indføre relevant droneregulering, der sikrer et fortsat højt flyvesikkerhedsniveau, og kan derfor tilslutte sig, at der på nationalt plan indføres regler indtil EU-regulering foreligger.

Det er afgørende for **Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport** og **Erhvervsflyvningens Sammenslutning**, at danske regler udformes, så de tager højde for og ligger tættest muligt op ad kommende EU-regulering.



Forsikring & Pension bemærker hertil, at man skal være varsom med en reform af den nationale regulering, når der inden for en årrække kommer ny EU-regulering og henstiller i den forbindelse til, at der alene vedtages regulering, som kan indeholdes inden for rammerne af den kommende EU-regulering.

Som anført i lovforslagets afsnit 2 er reguleringen af mindre droner under 150 kg er i dag et nationalt anliggende. Det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA (European Aviation Safety Agency) har i dag kun mandat til at foreslå regulering af droner, der vejer mere end 150 kg. Dette forventes dog ændret i forbindelse med forhandlingerne om Europa-Kommissionens luftfartspakke, som blev præsenteret 7. december 2015, hvorved det er foreslået, at EASA fremadrettet skal udarbejde fælleseuropæiske regler for droner under 150 kg.

Transport- og Bygningsministeriet lægger vægt på, at den kraftige fremvækst af mindre droner og den i dag utidssvarende regulering af droner nødvendiggør en ændring af luftfartslovens nuværende bestemmelser i relation til mindre droner for at løse aktuelle udfordringer for erhvervet og samfundet, som ikke løses af EU-regler på kort sigt. Hensigten er således at skabe en reguleringsmæssig ramme, som kan tilpasses og udvikles i takt med den teknologiske udvikling og konkrete tiltag fra EU og internationalt jf. lovforslaget afsnit 3.3. Hertil er det Transport- og Bygningsministeriet vurdering, at der er overensstemmelse mellem grundideerne i EASAs forslag og de foreslåede bestemmelser i luftfartsloven, og at de foreslåede bestemmelser således forventes at kunne rummes indenfor de kommende, overordnede EU-regler. Reguleringen vil således i videst mulig omfang søge at tage bestik af kommende EU-regler. Transport- og Bygningsministeriet vil i den forbindelse søge at påvirke kommende EU-regulering i dansk retning.

1.4 Dronetegn og dronebevis

Geoforum bemærker, at det er positivt, at der opstilles standardiserede uddannelseskraav, som forenkler godkendelsesprocessen for flyvning med droner i professionelt øjemed.

Vagar Lufthavn mener, at der i dag er brug for yderligere regulering og specificering af reglerne på droneområdet, og ser gerne, at de færøske myndigheder inddrages.

Dansk Drone Kompagni udtaler, at lovforslagets forenkling af de nuværende regler er stærkt tiltrængt og bifalder, at godkendelsen rettes mod operatøren i stedet for virksomheden.

Syddansk Universitet udtaler, at lovforslaget er et rigtigt skridt til at understøtte dansk industri og forretningsudvikling. Hertil vurderes lovforslaget, at



tilgodese mange rekreative brugere af droner og på en passende måde balance-re mulighederne for droneflyvning overfor hensynet til sikkerhed.

Side 4/14

Airborne consult og **UAS Denmark** udtaler, at det er i branchens interesse, at der sondres mellem professionel og privat droneflyvning.

Dansk Erhverv er positive overfor benyttelsen en klar uddannelsesmæssig opdeling samt af alders- og vægtgrænser herunder Trafik- og Byggestyrelsens nyoprettede hjemmeside <http://www.droneregler.dk>, som er med til at sikre bedre kommunikation og kendskab til reglerne til private og professionelle.

Ingeniørforeningen IDA er positive over lovforslaget, som imødekommer en stigende efterspørgsel fra særligt professionelle for klarhed på området. Lovforslagets krav til træning, kørekort, retningslinjer for forsikring, krav om ID stemmer overens med dette.

Modelflyvning Danmark udtaler, at krav til kendskab af grundlæggende regler for flyvning med droner er med til at sikre, at flyvning med droner foregår på et oplyst og sikkert grundlag.

Forbrugerrådet Tænk imødekommer et stigende behov for simpel og klar regulering af droneområdet, og finder det positivt, at reglerne vil bidrage til at sikre privatlivets fred og give enkle retningslinjer for private forbrugere.

Dansk Drone Kompagni udtaler, at kravene til flyvning uden for bymæssigt område og kravene til at disse kompetencer skal kunne opnås ved en computerbaseret selvbetjeningstest, vil udgøre en sikkerhedsrisiko for borgere, være til skade for professionelle droneoperatører og medføre, at de samfundsmæssige gevinster ikke realiseres. **Dansk Drone Kompagni** konkluderer, at der er behov for strengere krav til privatflyvning for at modvirke ulovlig brug eksempelvis ved flyvning indenfor bymæssigt område. Kravene til privatflyvning bør således øges blandt andet ved krav om registrering af private droneoperatører, centralisering af test og registrering, mere intensiv information om gældende droneregler samt høj bødestraf for ulovlig flyvning.

Airborne consult bemærker ligeledes, at det er positivt, at der stilles forskellige uddannelsesmæssige krav til private og professionelle, men at de flyvemæssige muligheder, som et dronebevis til professionelle tillader, er for vidtgående i forhold til behørigt at sikre flyvesikkerheden. Hertil frygter **Airborne consult**, at etablerede droneoperatører vil møde ulig konkurrence fra operatører, som ikke overholder de sikkerhedsmæssige krav og ønsker derfor højere krav for at opnå et dronebevis *dels* for at sikre bedre kompetencer og *dels* for at sikre en bedre accept af branchen som helhed.

Endelig foreslår **Airborne consult**, at de eksisterende krav til driftshåndbøger bibeholdes, men at kravene slækkes – eksempelvis ved at håndbogen ikke



skal godkendes af Trafik- og Byggestyrelsen, men af operatøren eller en konsulent.

Side 5/14

Med henvisning til lovforslagets afsnit 1 og 3.3, er det Transport- og Bygningsministeriets generelle hensigt med lovforslaget, som nævnt ovenfor, at reguleringen af droneområdet sker på risikobaseret baggrund og således ikke duplikerer den eksisterende og meget detaljerede luftfartsregulering. Den reguleringsmæssige tilgang og de konkrete forslag skal således afspejle de flyvesikkerhedsmæssige risici, der er forbundet med at flyve den pågældende type drone over en given lokalitet. Der er søgt at introducere en reguleringsmæssig ramme, der indeholder regler, der er nødvendige i forhold til behørigt at sikre personssikkerheden og håndhævelsen af reglerne. Ud fra denne reguleringsmæssige tilgang, er det Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at de foreslåede regler med hensyn til krav for privat og professionel droneflyvning, jf. lovforslagets § 151 a- e, er udtryk for en passende balance mellem hensynet til flyvesikkerheden og hensynet til udbredelsen og anvendelsen af droner.

Transport- og Bygningsministeriet herunder Trafik- og Byggestyrelsen påregner at gøre en aktiv indsats for at udbrede kendskabet til de grundlæggende regler, der er relevante i forbindelse med droneflyvning, herunder så også førere af droner under minimumsgrænsen får kendskab til de operative flyve-regler, restriktionsområder, herunder sikringsmæssigt kritiske områder, regler der sikrer af privatlivets fred m.v. I den forbindelse henvises der til den af Trafik- og Byggestyrelsen oprettede hjemmeside <http://www.droneregler.dk>, som har til formål at oplyse om relevante regler for i forbindelse med droneflyvning. Hjemmesiden påtænkes opdateret med yderligere information fra relevante myndigheder i regi af det tværministerielle samarbejde, der pågår ved udmøntning af en national dronestrategi samt konkretisering af reglerne.

Afslutningsvis bemærkes det, at det er regeringens generelle hensigt at reducere administrative byrder for borgere og virksomheder, hvor en ændring af kravene eksempelvis til driftshåndbøger er i tråd hermed. Yderligere kan det bemærkes, at kommende EU-regler ikke forventes at indeholde krav om driftshåndbøger for lavrisikoflyvning i bymæssigt område.

1.5 Aldersgrænser

UAS Denmark er generelt positive overfor reglerne om alderskrav, men er betænkelige ved, at grænserne indføres direkte i loven i stedet for at blive fastsat administrativt – særligt i lyset af den debat, som er kendt fra kørekort til biler.

Syddansk Universitet bemærker videre, at transport- og bygningsministeren bør bemyndiges til at fastsætte nærmere aldersgrænser administrativt.



Modelflyvning Danmark udtrykker bekymring for en aldersgrænse på 16 år for flyvning med droner, som indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko.

Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at de foreslåede alderskrav er udtryk for en passende afvejning mellem hensynet til flyvesikkerheden og hensynet til professionel og privat anvendelse af droner. Det bemærkes yderligere, at flyvning med droner, som indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko ikke påtænkes underlagt en aldersgrænse, når flyvningen foregår fra særligt godkendte modelflyvepladser og i det dertil knyttede luftrum. Afslutningsvis bemærkes det, at de i loven fastsatte aldersgrænser er fastsat for at sikre bedst mulig parlamentarisk kontrol.

1.6 Mikro- og legetøjsdroner under minimumsgrænsen

Dansk Erhverv mener, at forslaget rammer en god balance mellem hensynet til udvikling og udbredelse af droner og hensynet til sikkerhed herunder, at mikro-droner ikke underlægges særlig, flyvesikkerhedsmæssig regulering. Hertil støtter **Dansk Erhverv** særligt, at vægtgrænsen fastsættes administrativt af hensyn til efterfølgende regulering i takt med den teknologiske udvikling og henstiller til at det overvejes at hæve grænsen.

Airborne consult er positive over for indførelsen af en bagatelgrænse, men mener at kravene bør præciseres yderligere i relation til flyvehastighed, støjgrænser og drivmiddel.

Syddansk universitet bemærker hertil, at der tillige bør tages hensyn til sekundære skader, hvor dronen ikke direkte forårsager skade, men eksempelvis forskrækker en eller flere personer, der så kommer til skade.

Airborne consult udtaler, at den generelle fritagelse for regulering af flyvning med droner under den i § 151 e, stk. 1, nr. 3, har den konsekvens, at kravet om hensynsfuld flyvning, jf. lovforslagets § 151 a, stk. 1, samt flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og uden for særligt følsomme naturområder, jf. stk. 2, ikke gælder for mikro-droner.

Airborne consult bemærker desuden, at der bør indføres mulighed for dispensation til flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder.

Forsikring & Pension anfører, at en administrativ ændring af vægtgrænserne herunder tilfælde, hvor der i konkrete tilfælde tildeles dispensation fra minimumsgrænsen, vil kunne skabe forsikringsmæssigt, utilsigtede dækningshuller, og henstiller til at ændringer i grænserne varsles med mindst 6 måneder, således markedet kan indrette sig.



Med henvisning den tværministerielle arbejdsgruppes rapport ”Fremtidens regulering af civile droner” (2015) er det anbefalingen, at der i lovforslaget indføres en bagatelgrænse. Bagatelgrænsen, som er foreslået på grundlag af videnskabelige undersøgelser med involvering af brancherepræsentanter og universitetsfolk, bygger på en række konkrete parametre samt antagelser. I den forbindelse er det hensigten, at grænsen fortløbende kan justeres i takt med den teknologiske udvikling på området.

Transport- og Bygningsministeriet bemærker hertil, at bemyndigelsen til at undtage droner under en nærmere fastsat minimumsgrænse påtænkes anvendt til eksempelvis at tillade flyvning med mikrodroner på steder, hvor det i dag ikke er tilladt, herunder i parker eller lignende i bymæssigt område.

Samtidig præciseres det, at flyvning med mikrodroner skal ske på en sådan måde så andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe jf. § 151 a, stk. 1, idet der er tale om en generel bestemmelse, der som udgangspunkt gælder for alle former for flyvning med mindre droner uanset om der er tale om flyvning i professionelt øjemed eller fritidsflyvning.

Endelig skal det bemærkes, at flyvning med mindre droner alene må ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og uden for særligt følsomme naturområder, medmindre andet følger af de bestemmelser, der er fastsat i medfør af stk. 4 og 5, og § 151 e, stk. 2-4. Udgangspunktet er således, at det ikke er tilladt at flyve over disse særlige områder, medmindre der er mulighed for dispensation.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at der ved udmøntning af konkrete krav til erhvervslivet vil der blive indført passende overgangsregler, således erhvervslivet vil få tilpas tid til at indrette sig.

1.7 Flyvning uden for synsvidde (Beyond visual line of sight, BVLOS)

Kongelig Dansk Aeroklub udtrykker generel bekymring ved droneflyvning uden for synsvidde i relation til eksisterende luftrumsbrugeres sikkerhed.

Geoforum, Teknologisk Institut og Hans Christian Andersens Airport anbefaler, at der oprettes permanente flyvekorridorer til testning af droneflyvning uden for synsvidde således at der ikke skal indhentes enkeltvis godkendelse fra Trafik- og Byggestyrelsen.

Videre bemærker **Syddansk Universitet**, at reguleringen af nationale testfaciliteter indarbejdes direkte i ændringsforslaget.

Transport- og Bygningsministeriet bemærker, at det er regeringens generelle ønske at understøtte erhvervsudviklingen ved at fremme testområder – især



for flyvning uden for synsvidde – dog med behørigt hensyn til sikkerheden. Som anført i lovforslagets afsnit 3.3.4 er det er det hensigten, at flyvning uden for synsvidde ud fra en risikobaseret tilgang vil kunne overgå til standardiserede betingelser forudsat, at det på baggrund af erfaringer og den teknologiske udvikling er flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det vil tillige gælde for testområder således, at der vil kunne udstedes permanente tilladelser til at udføre testflyvninger i nærmere bestemt omfang uden at det kræver dispensation under forudsætning af, at det skønnes flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt.

1.8 Ansvarsforsikring

Generelt lægger **Forbrugerrådet Tænk** vægt på, at det skal være klart i hvilke tilfælde, der stilles krav om ansvarsforsikring.

Forsikring & Pension bifalder, at der ikke etableres puljeordninger til dækning af skader forvoldt af ukendte eller uforsikrede droneoperatører. Videre bemærker **Forsikring & Pension**, at det er deres opfattelse, at den ansvarspådragende adfærd i privat regi allerede er dækket på familieforsikringen hos mange af aktørerne på forsikringsmarkedet. Det er således **Forsikring & Pensions** umiddelbare vurdering, at forsikringsmarkedet på betryggende vis allerede lever op til forventningerne i lovforslaget.

Forsikring & Pension mener, at det bør fremgå tydeligere at mikrodroners undtagelse fra reguleringen har den konsekvens, at de skal behandles efter almindelige erstatningsretlige principper – og ikke objektivi ansvar, der ellers er gældende for luftfart i luftfartsloven.

Med henvisning til lovforslagets specielle bemærkninger, anfører **Transport- og Bygningsministeriet**, at der ved flyvning med droner er tale om et såkaldt objektivi erstatningsansvar for skader (i lighed med skader, der forvoldes af motorkøretøjer og luftfartøjer i øvrigt), som forvoldes, uden at der nødvendigvis er noget at bebrejde den pågældende dronefører i form af uopmærksom adfærd under flyvningen (uagtsomhed). Hertil bemærkes, at kravet om ansvarsforsikring er i første omgang udelukkende tiltænkt at gælde droner over minimumsgrænsen på 250 g, jf. § 151 e, stk. 1, nr. 3.

1.9 Elektronisk ID af droner og registrering

Forbrugerrådet Tænk finder det positivt, at der stilles krav om identifikation af droner, men mener, at det bør ske uanset om dronen anvendes i erhvervs- eller fritidssammenhænge.

Ingeniørforeningen IDA er positive for, at lovforslaget udgør en rammelovgivning, som kan ændres i takt med den teknologiske udvikling eksempelvis ved introduktionen af elektronisk ID og *detect and avoid*-systemer. Dertil anfø-



res, at det er hensigtsmæssigt, at reglerne kan tilpasses løbende for fortsat bedst at kunne sikre sikkerhed, hensynet til privatlivets fred og støjniveau.

Side 9/14

UAS Denmark er positive over for indførelsen af krav om elektronisk ID.

På baggrund af deres forskning bemærker **Syddansk Universitets**, at det er vurderingen, at det er muligt at indføre elektronisk ID inden for en relativ kort tidshorisont, såfremt nødvendige ressourcer afsættes.

Airborne consult udtaler sig desuden kritisk over for indførelsen af elektronisk ID, og konkluderer at krav om installation af ID på eksisterende droner vil være særdeles omkostningskrævende for de enkelte operatører og med stor risiko for utilsigtede problemer.

Dansk Drone Kompagni udtaler, at man skal være opmærksom på utilsigtede og negative konsekvenser ved at stille særlige krav til droner, som resulterer i en ændring af dronens design og dermed flyvemæssige evner.

Videre anfører **Airborne consult**, at ID efter deres holdning ikke har den ønskede præventive effekt, at de økonomiske konsekvenser er for store i forhold til gevinsterne, at de foreløbige løsningsforslag er teknisk uhensigtsmæssige samt at der er tale om en teknisk handelshindring i EU-retlig forstand.

Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at indførelsen af krav om ID herunder krav om elektronisk ID er essentielt for på behørig vis at sikre flyvesikkerheden, overholdelsen af gældende regler samt skabe større tryghed hos borgerne, større ansvarlighed hos droneejere/-førere og større barrierer for at anvende droner ulovligt.

Det er Transport- og Bygningsministeriets vurdering, jf. lovforslagets afsnit 7, at krav om elektronisk ID ved professionel flyvning i bymæssigt område vil medføre let øgede administrative byrder for erhvervslivet. Da teknologien endnu ikke er til rådighed kan de endelige økonomiske konsekvenser ikke fastlægges. Inden elektronisk ID indføres, vil de økonomiske konsekvenser blive belyst. Elektronisk ID vil blive indført ved en bekendtgørelse, som vil være genstand for en offentlig høring. Der forventes en overgangsperiode ved indførelsen af kravet, hvor flyvning vil kunne foregå efter tidligere regler (uden elektronisk ID men med administrative forholdsregler) eller efter nye regler med elektronisk ID.

Endelig bemærker Transport- og Bygningsministeriet, at der ikke vil blive stillet krav om elektronisk ID førend teknologien er sikker og pålidelig. Transport- og Bygningsministeriet finder det således nødvendigt at fastholde kravet om fysisk mærkning af droner til bymæssig flyvning.



1.10 Produktstandarder

Teknologisk Institut udtaler, at udviklingen af nationale og internationale standarder er en vigtig forudsætning for teknologien udvikles, og henstiller til at branchen inddrages for at sikre branchen behov.

Videre anfører **Dansk Standard**, at det i lovforslaget bør præciseres, at der i dag ikke findes internationale standarder for droner, som umiddelbart kan udgøre det tekniske referencegrundlag for regulering af produkternes sikkerhed eller anvendelse.

Transport- og Bygningsministeriet udtaler, at det er regeringens generelle ønske aktivt at påvirke kommende EU-regulering, hvilket også vil omfatte arbejdet med standarder for droner i EU regi. Lovforslaget er præciseret for så vidt angår udbredelsen af internationale standarder.

1.11 Forholdet til eksisterende luftrumsbrugere,

Kongelig Dansk Aeroklub og **Modelflyvning Danmark** påpeger, at det er vigtigt, at reguleringen af droner ikke medfører restriktioner, økonomiske udgifter eller diskriminering af nuværende luftrumsbrugere.

Modelflyvning Danmark bemærker, at aldersgrænsen for flyvning med droner med en vægt over 7 kg ikke bør gælde for flyvning på godkendte model-flyvepladser af et godkendt medlem af en modelflyveorganisation.

Transport- og Bygningsministeriet anfører hertil, at bemyndigelsen af transport- og bygningsministeren til at fastsætte nærmere bestemmelser om, at flyvning uden for bymæssigt område med mindre droner, som indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, alene må ske, hvis føreren er fyldt 16 år, påtænkes udnyttet således, at børn og unge under aldersgrænsen stadig vil have adgang til at flyve med mindre droner, som indebærer en øget flyvesikkerhedsmæssig risiko, såfremt flyvningen foregår fra særlige godkendte modelflyvepladser og det dertil knyttede luftrum. Det er således hensigten, jf. lovforslagets afsnit 3.3.6, at medlemsskab af en anerkendt modelflyveorganisation vil medføre en række lempelser i forhold til alderskravet og kravet om dronetegn.

1.12 Strafbestemmelser

UAS Denmark er positivt indstillet overfor de foreslåede regler vedrørende droneflyvning i alkoholpåvirket tilstand, og særligt at reglerne er udformet i med inspiration fra Færdselsloven, idet det sikrer lettere forståelse af reglerne.

Airborne consult udtaler omvendt, at lovforslaget bør ændres så kravene for alkoholindtagelse og droneflyvning er de samme som for anden flyvning.



Transport- og Bygningsministeriet henviser generelt til ministeriets betragtninger i lovforslagets bemærkninger til § 151 a, stk. 6 og udgangspunktet om at skabe en reguleringsmæssig ramme på baggrund af en risikobaseret tilgang. Det skal desuden anføres, at lovforslaget er præciseret, således at strafbestemmelserne er formuleret så det i videre omfang flugter med færdslovens bestemmelser, hvor dette er muligt.

1.13 Andet

Modelflyvning Danmark støtter hensigten om at indføre regulering af indendørs brug af droner i det offentlige rum fx i forbindelse med sportsevents, men udtaler samtidig at dette vil få konsekvenser for **Modelflyvning Danmarks** indendørs publikumsstævner, og foreslår at der sondres mellem primær og sekundær indendørs flyvning.

Dansk Told & Skatteforbunds Toldudvalg ønsker, at der fastsættes regler for toldmedarbejderes anvendelse af droner.

Airborne consult mener ikke, at der i forarbejderne er taget tilstrækkeligt højde for de erhvervsmæssige gevinster, som visse virksomheder har haft ved konsulentbistand, samt den erhvervsmæssige indtægt, der er ved udarbejdelsen af driftshåndbøger.

Afvikling af indendørs flyvning hvortil der er offentlig adgang, betragtes som flyvning med forhøjet risiko og vil skulle afvikles efter reglerne herfor. Det vil bl.a. indebære krav om tilladelse fra transport-og bygningsministeren efter nærmere fastsatte bestemmelser. Disse bestemmelser vil blive underlagt høring inden de sættes i kraft.

For så vidt angår Transport- og Bygningsministeriet vurdering af de erhvervsøkonomiske konsekvenser henvises der til lovforslagets afsnit 7. Det er således Transport- og Bygningsministeriets vurdering de administrative besparelser er ca. 3,7 mio. kr. pr. år, heraf ca. 2,3 mio. kr. sparet på omkostninger til konsulentvirksomhed ved udarbejdelse af driftshåndbog, mens ca. 1,5 mio. kr. forventes sparet på medarbejderes tidsforbrug til udarbejdelse af driftshåndbogen for nye selskaber og til vedligeholdelse af håndbøger for eksisterende selskaber.

2 Justering af arbejdsmiljøregler

Cabin Union Denmark og **Erhvervsflyvningens Sammenslutning** støtter justering af arbejdsmiljøreglerne.

Videre tilføjer **Erhvervsflyvningens Sammenslutning**, at arbejdsmiljø er et nationalt og EU-anliggende.



Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport kan tilslutte sig de foreslåede ændringer og bifalder, at kravet om organisationsstørrelse for oprettelse af arbejdsmiljøorganisation i luftfartsvirksomheder harmoniseres, så det svarer til kravet i den generelle arbejdsmiljølovgivning.

Transport- og Bygningsministeriet kan generelt bemærke, at hensigten med lovforslaget er, at luftfartslovens regler om organisering af sikkerheds- og sundhedsarbejdet for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøjer tilpasset til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, således at virksomhederne får ensartede regler for, hvornår der skal oprettes sikkerhedsudvalg. Endvidere foreslås luftfartslovens arbejdsmiljøretlige terminologi moderniseret og tilpasset til terminologien i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen.

3 Administration af afgifter og gebyrer

Advokatrådets udtaler, at det er uklart, hvad den nærmere rækkevidde af ændringerne i § 148 er, herunder om ændringerne har den konsekvens, at betaleren tilpligtes at betale et gebyr, som skal finansiere mere end det, som betaleren får, således at gebyret rettelig skal fastættes i loven.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning kan tilslutte sig en justering af den nuværende model for finansiering af Trafik- og Byggestyrelsens tilsynsvirksomhed.

Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport udtaler, at de civile luftfartsselskaber ikke generelt skal belastes af tilsynet med den civile luftfart for de så vidt angår de aktører, som ikke har betydning for den generelle flyvesikkerhed.

Vagar Lufthavn er kritiske overfor omfanget af tilsyn, som føres på baggrund af safety-bidraget, og de økonomiske konsekvenser dette vil have for små lufthavne.

Brancheforeningen Dansk Luftfart / DI Transport foreslår, at udgifterne til dronebevis, dronetegn, træning gebyrfinansieres af de berørte aktører

Motorflyvningens Fællessekretariat anfører, at udgifterne forbundet med fornyelse af Class Rating Examiners og tilhørende kurser bør henregnes under Safety-bidraget.

Vagar Lufthavn ønsker præciseret i bemærkninger i hvor stort omfang reglerne er gældende for Færøerne.

Transport- og Bygningsministeriet anfører, at § 148 blandt andet vedrører finansiering af Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med civil luftfart ved op-



krævning af et såkaldt safety-bidrag. Det er fortsat Transport- og Bygningsministeriets ønske, at safety-bidragets omkostninger og indtægter balancerer. Det betyder bl.a., at de indtægter, Trafik- og Byggestyrelsen får fra safety-bidraget, kun kan bruges til formålet. Ligeledes vil indtægter, der overstiger omkostningerne, skulle føres tilbage til branchen. Transport- og Bygningsministeriet har imidlertid konstateret et behov for at justere den nuværende for bedre at skabe balance.

Det er ikke muligt at overgå til en gebyrordning, idet safety-bidraget fortsat skal dække alle omkostninger til tilsynet med civil luftfart i bred forstand. Således bibeholdes gældende ordning, hvorefter safety-bidraget fastsættes som en afgift med sats direkte i loven. Således foreslås satsen for safety-bidraget ændret i loven for bedre at opnå en balance, og at satsen nedreguleres fra 6,00 kr. til 5,50 kr.

Hertil skal det bemærkes, at tilsynet med civil luftfart dækker den gruppe af aktører, der ikke betaler safety-bidrag, men som har betydning for flyvesikkerheden. Tilsynet med eksempelvis luftfartselskaber, der alene udfører gods-transport, private aktører, svæveflyvere, mindre fly, piloter, flyveledere, teknisk personale, værksteder, flyvepladser, flyvesikringstjeneste, dronedeførere m.fl. finansieres således gennem safety-bidraget, idet det har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

Af forarbejderne til lov nr. 655 af 12. juni 2013, som indførte safety-bidraget og en ny gebyrmodel i luftfartslovens § 148, fremgår, at formålet var at opnå en forenklet finansiering af det løbende tilsyn med civil luftfart, der dels ville betyde en større gennemsigtighed for brugerne dels medføre en væsentlig forenkling i Trafik- og Byggestyrelsens administration af området.

Det var endvidere forudsat i forarbejderne til loven fra 2013, at udstedelsesgebyrer skulle opkræves for aktivitetsafhængige godkendelser, det vil sige Trafik- og Byggestyrelsens tiltrædelseskontrol med virksomheder, personer, luftfartøjer, anlæg mv., således at det sikres, at de opfylder lovgivningens krav inden de får adgang til at indgå i nogen form for operationel drift inden for luftfart. Safety-bidraget skulle betales for funktionstilsynet, som er det tilsyn, Trafik- og Byggestyrelsen udfører, der har til formål at konstatere, om de krav, der var en forudsætning for den oprindelige godkendelse (tiltrædelseskontrollen), og eventuelle senere tilkomne krav, fortsat er opfyldt.

Der ændres med det foreliggende lovforslag ikke herved, udover at det præciseres, at forhåndsdialoget er omfattet af safety-bidraget. Dronetegn, dronebeviser og class rating examiner/examiner og tilhørende kurser og seminarer betragtes som tiltrædelseskontroller og finansieres derfor ved gebyrer. Såvel Trafik- og Byggestyrelsens tiltrædelseskontroller som funktionstilsyn udføres af hensyn til flyvesikkerheden.



Afslutnings skal det bemærkes, at lov nr. 655 af 12. juni 2013, som indførte safety-bidraget og en ny gebyrmodel i luftfartslovens § 148 er også sat i kraft for Færøerne fra 1. januar 2016 ved kgl. Anordning nr. 1315 af 16. november 2015. Lovforslaget er præciseret i denne henseende. De foreslåede justeringer af § 148 kommer i første omgang ikke til at gælde for Færøerne (eller Grønland), men kan, jf. lovforslagets § 3, ved ny Kgl. Anordning også sættes i kraft for Færøerne (og Grønland) med de ændringer, som de færøske (eller grønlandske) forhold tilsiger.