**UDKAST**

# Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart og lov om Naviair samt ophævelse af lov om civile, offentlige lufthavne og lov om placering af ny Københavns lufthavn

(It-system til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, safetyafgiften, bemyndigelse til at fastsætte regler om groundhandling af luftfartøjer og øget digital kommunikation m.v.)

## § 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025, som ændret ved § 1 i lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 1645 af 16. december 2025 og § 6 i lov nr. 1787 af 29. december 2025, foretages følgende ændringer:

**1.** I *§ 65, stk. 3*, ændres »vil sagen af Trafikstyrelsen være at forelægge for transportministeren, der træffer« til: »træffer by-, land- og transportministeren«.

**2.** I *§ 67 a, stk. 2, 1 pkt.*, ændres »skal sagen af Trafikstyrelsen forelægges for transportministeren, der træffer« til: »træffer by-, land- og transportministeren«.

**3.** Efter § 68 indsættes før overskriften »Øvrige bestemmelser« i *kapitel 6*:

»*Groundhandling*

**§ 68 a.** By-, land- og transportministeren fastsætter regler af betydning for groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60, herunder regler, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger om groundhandling på luftfartsområdet.

*Stk. 2.* By-, land- og transportministeren fastsætter endvidere regler om Trafikstyrelsens tilsyn med efterlevelse af regler om groundhandling, der er fastsat i medfør af stk. 1.«

**4.** I *§ 126 h, stk. 1, 1. pkt.,* indsættes efter »droneoperationer«: »til Naviair«.

**5.** I *§ 126 h, stk. 2,* indsættes efter »regler om«: »Trafikstyrelsens«.

**6.** Efter § 126 j indsættes i *kapitel 9*:

»**§ 126 k.** By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen til brug for styrelsens sagsbehandling kan behandle oplysninger, som modtages fra det it-system, som Naviair driver efter § 2, stk. 2, i lov om Naviair.«

**7.** I *§ 148, stk. 2,* udgår »danske«.

**8.** To steder i *§ 153 b, stk. 1,* ændres »andre henvendelser« til: »anden skriftlig kommunikation«.

**9.** I *§ 153 b, stk. 1, 2. pkt.,* indsættes efter »til rådighed,«: »eller hvor de oplysninger, der indsendes via den digitale løsning, ikke er tilstrækkelige eller korrekte,«.

**10.** I *§ 153 b, stk. 2, 3* og *4,* ændres »henvendelse« til: »anden skriftlig kommunikation«.

**§ 2**

I lov nr. 529 af 26. maj 2010 om Naviair foretages følgende ændringer:

**1.** I *§ 2* indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»*Stk. 2.* Naviair sikrer udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.«
Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

**2.** Efter kapitel 3 indsættes:

»Kapitel 3 a

*Anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer efter lov om luftfart*

*Digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer*

**§ 11 a.** En droneoperatør skal anmelde en flyveplan for en droneoperation efter regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1 og 3, ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed (digital selvbetjening), jf. dog regler fastsat i medfør af denne bestemmelses stk. 3 og 4. Efterfølgende kommunikation om anmeldelsen skal ligeledes ske ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed.

*Stk. 2.* Ved anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation uden anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed, meddeler

Naviair, at anmeldelsen ikke anses for at være kommet frem, jf. dog stk. 3 og 4.

*Stk. 3.* By-, land- og transportministeren fastsætter regler om betingelser for undtagelse fra kravet om anvendelse af digital selvbetjening, jf. stk. 1, ved en droneoperatørs anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation og den efterfølgende kommunikation. Ministeren fastsætter i den forbindelse regler om, hvordan anmeldelse af en flyveplan indgives til Naviair, når droneoperatøren er fritaget for anvendelse af digital selvbetjening.

*Stk. 4.* By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at flyveplaner for droneoperationer ved tekniske nedbrud, driftsforstyrrelser eller lignende kan anmeldes på anden måde end efter stk. 1 og regler fastsat efter stk. 3.

*Stk. 5.* En anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation via digital selvbetjening anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Naviair i it-systemet.

*Stk. 6.* Droneoperatøren, der har anmeldt en flyveplan for en droneoperation, modtager en kvittering fra Naviair for anmeldelsen. By-, land- og transportministeren fastsætter nærmere regler om kvitteringen som nævnt i 1. pkt., herunder om dens indhold, tidspunkt for afgivelse og betingelser for, at Naviair undtagelsesvist kan undlade at afgive en kvittering.

*Stk. 7.* Stk. 1-6 finder tilsvarende anvendelse ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation.

*Betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer*

**§ 11 b.** By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at en droneoperatør skal betale Naviair for anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation, herunder om, hvilke anmeldelser af flyveplaner for droneoperationer, der er omfattet af betaling. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om betalingens størrelse, betalingsmåde og opkrævning.

*Stk. 2.* Ministeren kan fastsætte regler om tilbagebetaling af betaling efter regler fastsat i medfør af stk. 1, herunder om, at betaling ikke tilbagebetales ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation, der ikke gennemføres.

*Behandling, herunder indsamling, samkøring og videregivelse af oplysninger i forhold til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer*

**§ 11 c.** By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at Naviair kan behandle, herunder indsamle, opbevare og samkøre oplysninger, som vedrører anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, og oplysninger fra offentligt tilgængelige kilder, når det er nødvendigt af

hensyn til udførelsen af opgaver med drift, udvikling, vedligehold og administration af it-systemet, som understøtter anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

*Stk. 2.* By-, land- og transportministeren fastsætter regler om, at Naviair videregiver oplysninger fra anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer til brug for Trafikstyrelsens sagsbehandling. Ministeren fastsætter i den forbindelse nærmere regler om tidspunkt og format for videregivelse af oplysninger til Trafikstyrelsen.

*Stk. 3.* By-, land- og transportministeren fastsætter regler for, hvornår sletning af oplysninger skal finde sted, og om de tekniske, organisatoriske og administrative foranstaltninger, der skal iagttages ved behandlingen.

*Digital adgang til oplysninger i flyveplaner for droneoperationer*

**§ 11 d.** Enhver har i realtid digital adgang til visse oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning for en droneoperation, jf. dog stk. 4, nr. 1.

*Stk. 2.* Forsvaret, politiet, det statslige og kommunale redningsberedskab og andre offentlige myndigheder samt visse infrastrukturforvaltere kan få udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner om droneoperationer, jf. dog stk. 4, nr. 2.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen har til brug for styrelsens sagsbehandling digital adgang til alle oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner om droneoperationer.

*Stk. 4.* By-, land- og transportministeren fastsætter nærmere regler om:
1) Digital adgang til visse oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning for en droneoperation.
2) Udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer for offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere som nævnt i stk. 2, herunder om betingelserne for at opnå udvidet adgang til oplysninger, og om hvilke oplysninger der kan opnås adgang til.

*Stk. 5.* By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at andre end offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere kan få udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om betingelserne for at opnå udvidet adgang til oplysninger, og om hvilke oplysninger der kan opnås adgang til.

**§ 3**

Lov nr. 410 af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne ophæves.

**§ 4**

Lov nr. 166 af 30. april 1969 om placering af en ny Københavns lufthavn ophæves.

**§ 5**

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2027, jf. dog stk. 2-4.

*Stk. 2*. § 1, nr. 7, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 3.* By-, land- og transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 11 b i lov om Naviair som affattet ved denne lovs § 2, nr. 2.

*Stk. 4.* § 1, nr. 1 og 2, finder ikke anvendelse på ansøgninger indgivet før lovens ikrafttræden. For sådanne ansøgninger finder de hidtil gældende regler anvendelse.

**§ 6**

*Stk. 1.* Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Lovens § 1 kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og de grønlandske forhold tilsiger. Lovens bestemmelser kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

*Indholdsfortegnelse*

**1. Indledning ..... 10**
**2. Lovforslagets hovedpunkter ..... 11**
**2.1. Anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer ..... 11**
2.1.1. Gældende ret ..... 11
*2.1.1.1. EU-retten ..... 11*
*2.1.1.2. Luftfartsloven ..... 13*
*2.1.1.3. Lov om Naviair ..... 15*
2.1.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 16
2.1.3. Den foreslåede ordning ..... 19
**2.2. Naviairs formål ..... 21**
2.2.1. Gældende ret ..... 21
*2.2.1.1. EU-retten ..... 21*
*2.2.1.2. Lov om Naviair ..... 22*
2.2.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 22
2.2.3. Den foreslåede ordning ..... 25
**2.3. Behandling af oplysninger som led i anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer ..... 26**
2.3.1. Gældende ret ..... 26
2.3.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 27
2.3.3. Den foreslåede ordning ..... 28
**2.4. Digital adgang til oplysninger i flyveplaner for droneoperationer ..... 29**
2.4.1. Gældende ret ..... 29
*2.4.1.1. EU-retten ..... 29*
*2.4.1.2. Luftfartsloven ..... 29*

*2.4.1.3. Lov om Naviair ..... 30*

2.4.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 30

2.4.3. Den foreslåede ordning ..... 31

**2.5. Digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer ..... 34**

2.5.1. Gældende ret ..... 34

*2.5.1.1. Luftfartsloven ..... 34*

*2.5.1.2. Lov om Naviair ..... 34*

2.5.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 34

2.5.3. Den foreslåede ordning ..... 37

**2.6. Betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer 41**

2.6.1. Gældende ret ..... 41

*2.6.1.1. Luftfartsloven ..... 41*

*2.6.1.2. Lov om Naviair ..... 41*

2.6.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 42

2.6.3. Den foreslåede ordning ..... 43

**2.7. Safetyafgiften (Harmonisering af finansieringsgrundlag for klager efter forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder) ..... 46**

2.7.1. Gældende ret ..... 46

2.7.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 47

2.7.3. Den foreslåede ordning ..... 47

**2.8. Øget digital kommunikation ..... 48**

2.8.1. Gældende ret ..... 48

2.8.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 49

2.8.3. Den foreslåede ordning ..... 50

**2.9. Groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60 ..... 51**

2.9.1. Gældende ret ..... 51

*2.9.1.1. Luftfartsloven ..... 51*

*2.9.1.2. EU-retten ..... 53*

2.9.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 55

2.9.3. Den foreslåede ordning ..... 57

**2.10. Forenklet behandling af sager om luftfartshindringer ..... 58**

2.10.1. Gældende ret ..... 58

2.10.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 60

2.10.3. Den foreslåede ordning ..... 61

**2.11. Love på luftfartsområdet, der foreslås ophævet ..... 61**

2.11.1. Lov nr. 410 af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne ..... 61

*2.11.1.1. Gældende ret ..... 61*

*2.11.1.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 63*

*2.11.1.3. Den foreslåede ordning ..... 64*

2.11.2. Lov nr. 166 af 30. april 1969 om placering af en ny Københavns lufthavn ..... 64

*2.11.2.1. Gældende ret ..... 64*

*2.11.2.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser ..... 64*

*2.11.2.3. Den foreslåede ordning ..... 65*

**3. Forholdet til databeskyttelsesregler ..... 65**

**4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige ..... 68**

**5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. ..... 71**

**6. Administrative konsekvenser for borgerne ..... 75**

**7. Klimamæssige konsekvenser ..... 76**

**8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser ..... 76**

**9. Forholdet til EU-retten ..... 76**
**10. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål ..... 77**
**11. Hørte myndigheder og organisationer m.v. ..... 77**
**12. Sammenfattende skema ..... 78**

## 1. Indledning

Luftfartsområdet er kendetegnet ved høj grad af faglig kompleksitet, og området påvirkes i høj grad af samfundet og den teknologiske udvikling. Der er derfor behov for løbende at sikre, at lovgivningen understøtter en effektiv administration og giver tidssvarende rammer for luftfarten, herunder på droneområdet. Dette er særligt aktuelt i lyset af styrkede beredskabsindsatser og behovet for at øge samfundets modstandsdygtighed over for nye trusler. Lovforslaget har derfor til formål at præcisere og udbygge regler på luftfartsområdet samt at styrke Trafikstyrelsens myndighedsudøvelse og digitale sagsbehandling. Yderligere er det hensigten at tilvejebringe rammer for, at Naviair vil kunne drive et effektivt og brugervenligt it-anmeldelsessystem, som også skal kunne give bl.a. offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere adgang til oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer, der vil kunne bruges i operativt eller beredskabsmæssigt øjemed.

For det første foreslås det at præcisere og udbygge regler i forhold til etablering af et it-system til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. I december 2025 vedtog Folketinget en lov, der giver by-, land- og transportministeren mulighed for at indføre et krav om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer. På det tidspunkt forudsattes det, at anmeldelse skulle ske via en blanketløsning til Trafikstyrelsen. Med akutpakken til beredskabsområdet af 30. juni 2026 blev der imidlertid afsat midler til indkøb af et it-system til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. It-systemet etableres af Naviair, som står for flyveledelsen og luftfartstjenesten i dansk luftrum. Med it-systemet vil der blive givet en generel adgang til visse oplysninger om anmeldte flyveplaner for droneoperationer ligesom, at offentlige myndigheder og visse infrastrukturforvaltere vil kunne få adgang til oplysninger om anmeldte droneflyveplaner. Dette skal bidrage til øget synlighed, situationsbillede og sikkerhed af droneflyvninger i det danske luftrum, end hvad der er mulighed for i dag.

For det andet foreslås det at harmonisere finansieringsgrundlaget for klager over passagerrettigheder, så safetyafgiften finansierer behandlingen af klager over både danske og udenlandske luftfartsselskaber. Den foreslåede ændring skal ses i lyset af, at safetyafgiften opkræves på afgående passagerer fra danske lufthavne med både danske og udenlandske luftfartsselskaber.

For det tredje foreslås det at udvide den eksisterende hjemmel til at fastsætte regler om digital kommunikation, således at al kommunikation til og fra Trafikstyrelsen bliver omfattet. Formålet med øget digitalisering af Trafikstyrelsens sagsbehandling er at effektivisere og forenkle administrative processer med henblik på at bidrage til en hurtigere og mere ensartet sagsbehandling samt en mere effektiv anvendelse af Trafikstyrelsens ressourcer. Med lovforslaget forventes sagsbehandlingen for bl.a. klager på flypassagerområdet at ville blive optimeret.

For det fjerde foreslås det at bemyndige by-, land- og transportministeren til at fastsætte regler af betydning for groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter nationale regler. Ændringen har til formål at tilvejebringe den retlige ramme for, at der kan skabes ensartede regler om groundhandling og Trafikstyrelsens tilsyn hermed. Dette skal bl.a. ses i sammenhæng med vedtagelsen af fem nye EU-retsakter om groundhandling, der vil komme til at gælde for størstedelen, men ikke alle, flyvepladser.

For det femte foreslås det at forenkle behandlingen af sager om luftfartshindringer med henblik på at gøre bestemmelserne tidssvarende i overensstemmelse med den øvrige systematik på luftfartsområdet. Bestemmelserne om luftfartshindringer er fra 1960 og 1970, og bestemmelserne har stået stort set uændret de sidste 60 år. Indholdet af bestemmelserne og forarbejderne hertil tager således ikke nødvendigvis højde for den udvikling, der er sket siden vedtagelsen af disse.

Endelig foreslås det at ophæve lov nr. 410 af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne (herefter lov om civile, offentlige lufthavne) og lov nr. 166 af 30. april 1969 om placering af Københavns lufthavn (herefter lov om placering af Københavns lufthavn), eftersom lovene er retligt udtømt og ikke længere er relevante.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer

2.1.1. Gældende ret

*2.1.1.1. EU-retten*

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (herefter ATM/ANS-forordningen) stiller bl.a. krav til udøvelse af luttrafikstyrings- og luftfartstjenester. I bilag IV, subpart B (ATS/TR), afdeling 1, pkt., ATS.TR.110 (b) om oprettelse af enheder, som udøver lufttrafiktjenester, stilles krav om, at et eller flere meldekontorer for lufttrafiktjeneste eller andre ordninger skal oprettes med det formål at modtage meldinger om lufttrafiktjeneste og flyveplaner, som indgives inden afgang.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer med senere ændringer (herefter SERA-forordningen) stiller krav om notifikation af flyveplaner for almen lufttrafik. Af SERA-forordningens bilag, afdeling 4, SERA.4001 følger det, at indgivelse af oplysninger vedrørende en påtænkt flyvning eller en del af en flyvning skal ske til en lufttrafiktjenesteenhed i form af en flyveplan. Reglerne gælder også for ubemandet luftfart, men alene for droner i den specifikke og den certificerede kategori. Der findes ikke tilsvarende regler for øvrig ubemandet luftfart, herunder andre droneoperationer.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (herefter udbudsdirektivet) fastsætter reglerne for ordregivende myndigheders udbudsprocedurer med hensyn til offentlige kontrakter samt projektkonkurrencer, hvis værdi anslås ikke at være mindre end tærsklerne fastsat i direktivets artikel 4.

Af udbudsdirektivets artikel 1, stk. 6, følger det, at aftaler, afgørelser eller andre juridiske instrumenter, der organiserer overførsel af kompetencer og ansvar vedrørende gennemførelse af offentlige opgaver mellem ordregivende myndigheder eller grupperinger af ordregivende myndigheder og ikke indebærer, at der skal ydes betaling for kontraktmæssige ydelser,

betragtes som et spørgsmål om intern organisation i den berørte medlemsstat og berøres som sådan ikke af udbudsdirektivet.

*2.1.1.2. Luftfartsloven*

Det følger af § 126 h, stk. 1, i lov om luftfart (herefter luftfartsloven), at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer, herunder krav til flyveplanen, tidspunkt for anmeldelse af en flyveplan og kontaktoplysninger for en droneoperation. Videre følger det af bestemmelsen, at ministeren i den forbindelse kan fastsætte regler om afmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger og betingelser herfor.

Af luftfartslovens § 126 h, stk. 2, følger det, at by-, land- og transportministeren i forbindelse med fastsættelse af regler efter stk. 1 kan fastsætte regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

Luftfartslovens § 126 h, stk. 3, indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at regler udstedt i medfør af § 126 h, stk. 1 og 2, ikke finder anvendelse i forhold til bestemte typer af droneoperationer.

By-, land- og transportministerens beføjelser til at fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer er delegeret til Trafikstyrelsen ved § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 169 af 27. januar 2026 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (herefter Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse). Trafikstyrelsen har ikke udmøntet bemyndigelsesbestemmelserne i luftfartslovens § 126 h.

I bemærkninger til luftfartslovens § 126 h, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 27, følger det, at det er forventningen, at det ved udmøntning af anmeldelsesordningen vil blive Trafikstyrelsen, som vil få adgang til oplysninger i anmeldte flyveplaner.

I tilknytning til ovenstående følger det videre af bemærkningerne til luftfartslovens § 126 h, at by-, land- og transportministeren efter luftfartslovens § 153 b, stk. 1, vil kunne stille krav om, at droneoperatører vil skulle anvende en blanketløsning til anmeldelsen af droneoperationen. Af § 153 b,

stk. 1, følger det, at ministeren kan fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Ud over hvortil anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil skulle ske, er det i bemærkninger til luftfartslovens § 126 h, stk. 1, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 26, 27 og 64, nærmere beskrevet, hvorledes det er hensigten, at selve anmeldelsesordningen i øvrigt vil skulle udformes ved udmøntning.

Af de nævnte bemærkninger følger det, at by-, land- og transportministeren efter bemyndigelsesbestemmelsen bl.a. vil kunne fastsætte regler om

- i hvilke geografiske områder, som anmeldelsesordningen vil skulle gælde for,
- krav til flyveplan, tidspunkt for anmeldelse af flyveplan og karakteren af de kontaktoplysninger, som en droneoperatør vil skulle indsende,
- den pågældende droneoperation og droneoperatør, herunder oplysning om området, som droneoperationen vil skulle gennemføres i, fjernpiloten, som vil skulle udføre droneoperationen, samt dato og tidspunkt herfor,
- indsendelse af yderligere oplysninger om den pågældende drone som f.eks. navn og serienummer på dronen samt krav om, at droneoperatøren vil skulle indsende droneoperatørnummer, CVR-nummer og almindelige personoplysninger såsom navn, e-mailadresse, telefonnummer og evt. CPR-nummer,
- differentierede frister for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer og
- afmelding af en anmeldt flyveplan.

Endvidere følger det af bemærkningerne til luftfartslovens § 126 h, stk. 2, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 64, at der efter bemyndigelsesbestemmelsen i luftfartslovens § 126 h, stk. 2,

vil kunne fastsættes nærmere regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplaner og kontaktoplysninger.

I tilknytning til ovenstående følger det af bemærkninger til luftfartslovens § 126 h, stk. 2, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 27, at det ved udmøntning af anmeldelsesordningen skal sikres, at relevante offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil kunne få adgang til relevante oplysninger om droneoperationer i områder, som den pågældende myndighed eller infrastrukturforvalter har ansvaret for. Endvidere vil bemyndigelsesbestemmelsen i lovens § 126 h, stk. 2, efter bemærkningerne give mulighed for at fastsætte regler om, at der kan videregives oplysninger til, eller at oplysninger kan gøres tilgængelige for eksempelvis private virksomheder såsom forsikringsselskaber.

Endelig følger det af bemærkninger til luftfartslovens § 126 h, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 28 og 29, at det forventes, at der i forhold til anmeldelsesordningen vil blive fastsat regler om straf af bøde ved manglende anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer efter luftfartslovens § 126 h. I tilknytning hertil er det i de nævnte bemærkninger redegjort nærmere for bødeniveauet for overtrædelse af anmeldelseskravet.

Det følger af luftfartslovens § 150 e, at by-, land- og transportministeren fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i luftfartsloven og de regler, der er fastsat i medfør heraf. Ministerens tilsynsopgave med at påse overholdelse af reglerne i luftfartsloven er delegeret til Trafikstyrelsen ved § 6, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

*2.1.1.3. Lov om Naviair*

Det følger af § 2, stk. 1, i lov om Naviair, at Naviairs formål er at udføre luftfartstjenester i Danmark og i udlandet. Endvidere følger det af bestemmelsen, at Naviair kan udføre opgaver, der ligger i naturlig forlængelse heraf. Ifølge bemærkningerne til § 2 i lov om Naviair, jf. Folketingstidende 2009-10, tillæg A, L 139 som fremsat, side 11, kan opgaver, der ligger i naturlig forlængelse af Naviairs udførelse af luftfartstjenester f.eks. være uddannelsesvirksomhed og teknisk vedligeholdelse af flyvekontrolsystemer for eksterne kunder, som Naviair på tidspunktet for lovforslagets

fremsættelse var involveret i. Endvidere følger det bemærkningerne til § 2, at Naviair også vil have mulighed for at udbygge aktiviteterne inden for luftfartstjenester, i det omfang en fornuftig udvikling i lufttrafikken tilsiger dette.

2.1.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser
Det er By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at det hverken af luftfartsloven eller lov om Naviair følger direkte, at anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil skulle ske til Naviair.

Som også anført i pkt. 2.1.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger var det ved indførelse af reglerne for anmeldelsesordningen forudsat, at det ved udmøntning af anmeldelsesordningen ville blive Trafikstyrelsen, som ville få adgang til oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer via en digital løsning (blanketløsning), der skulle stilles til rådighed af Trafikstyrelsen. Det er i forlængelse heraf By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at dette samlet set betyder, at det var forudsat at anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer skulle ske direkte til Trafikstyrelsen.

Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at det bør fremgå klart af lovgivningen, at flyveplaner for droneoperationer vil skulle anmeldes til Naviair henset til, at det er en selvstændig offentlig virksomhed. Hertil kommer, at kravet om anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation vil indebære en forpligtelse for droneoperatøren.

Opgaven med at etablere et digitalt anmeldelsessystem er tildelt Naviair ved aktstykke nr. 195, jf. Folketingstidende 2025-26, tillæg E, om udmøntning af akutpakken på beredskabsområdet, som tiltrådt den 30. juni 2026. Naviair er en selvstændig juridisk enhed, og som efter loven om Naviair har en egen bestyrelse og en formue, der er adskilt fra statens. I lov om Naviair er Naviairs formål, opgaver og råderum afgrænset, så virksomheden ikke tillægges eller varetager opgaver ud over det mandat, der gives i loven. Der henvises i den forbindelse til § 2 i lov om Naviair, hvorved som anført under pkt. 2.1.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, er angivet både virksomhedens formål og opgavevaretagelse.

Som følge af at Naviair vil skulle etablere og være ansvarlig for at drifte anmeldelsessystemet, er det By-, Land-, og Transportministeriets opfattelse, at der er elementer vedrørende anmeldelsessystemet, som bør være reguleret efter lov for Naviair. Det drejer sig om de elementer, som vedrører Naviair som virksomhed, og elementer, som mere direkte vedrører selve den it-løsning, som Naviair vil stille til rådighed. Disse elementer foreslås samlet i nyt kapitel 3 a i lov om Naviair, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, hvortil der henvises.

Et af de elementer, som med lovforslaget foreslås reguleret i lov om Naviair, er muligheden for at indføre en betalingsordning i relation til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. Det vil som nævnt i pkt. 2.6.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger blive Naviair, der vil komme til at opkræve betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. For nærmere om den foreslåede betalingsordning henvises til lovforslagets § 2, nr. 2, og dertil hørende bemærkninger og pkt. 2.6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Et andet element, som foreslås reguleret i lov om Naviair, er kravet om anvendelse af den digitale løsning, som Naviair vil stille til rådighed (digital selvbetjening), til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at de elementer vedrørende anmeldelsesordningen, som foreslås reguleret efter lov om Naviair, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, ikke vil være omfattet af luftfartslovens § 126 h. Det er i forlængelse heraf ministeriets opfattelse, at § 126 h, stk. 1, bør afspejle, hvortil flyveplaner for droneoperationer vil skulle anmeldes.

Udbudsdirektivet indeholder som beskrevet i lovforslagets pkt. 2.1.1.1 bestemmelser, som er af betydning i forhold til tildeling og overførsel af opgaver til Naviair i relation til udmøntning af anmeldelsesordningen for flyveplaner for droneoperationer. Det drejer sig bl.a. den foreslåede lovbestemte overførsel af opgaver til Naviair.

By-, Land- og Transportministeriet har på den baggrund foretaget en vurdering af, om den lovbestemte overførelse af afgrænsede opgaver til Naviair, som lovforslaget lægger op til, er en ikke-udbudspligtig overførsel af

kompetencer, som således falder uden for udbudsdirektivets anvendelsesområde.

Ved vurderingen har ministeriet lagt vægt på genstanden og ansvaret for opgaver, som foreslås tildelt og overført til Naviair samt, at der er tale om en overførsel af en offentlige opgave, hvor ansvaret og de nødvendige beføjelser tilføres Naviair. Med lovforslaget lægges der op til, at det vil være Naviair, som vil skulle sikre udvikling, drift, vedligehold og administration af systemet. Det følger af lovforslagets § 2, nr. 1, hvorved det foreslås at udvide Naviairs formål. It-systemet skal imidlertid udvikles inden for de overordnede rammer, som forventes fastsat i medfør af bl.a. luftfartslovens § 126 h og forslaget om, at anmeldelse for flyveplaner for droneoperationer som hovedregel vil skulle ske ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair vil stille til rådighed for droneoperatørerne, jf. lovforslagets § 2, nr. 2. Med lovforslaget ændres der ikke ved, at det vil være Trafikstyrelsen, som ved bekendtgørelse vil skulle fastsætte regler om rammerne for anmeldelsesordningen. Det vil ligeledes også være Trafikstyrelsen, som vil skulle føre tilsyn på området. Til trods for, at det vil være Trafikstyrelsen, som fastsætter de mere indholdsmæssige reguleringsmæssige rammer for anmeldelsesordningen, er det ministeriets opfattelse, at Naviair med lovforslaget forpligtes til og vil få ansvaret for at drive og stille et it-anmeldelsessystem til rådighed for bl.a. droneoperatører samt visse offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere. Med lovforslaget er det ministeriets opfattelse, at Naviair ikke uden lovændring vil kunne undlade at stille et it-anmeldelsessystem til rådighed.

Endvidere har By-, Land- og Transportministeriet lagt vægt på organisering af opgaveudførelsen. Ministeriet bemærker hertil, at det med lovforslaget i vidt omfang vil være op til Naviair at beslutte, hvorledes drift m.v. af it-systemet vil skulle foregå, men inden for de reguleringsmæssige rammer, som vil blive fastsat ved bekendtgørelse.

Videre har By-, Land- og Transportministeriet lagt vægt på, at Naviair er en selvstændig offentlig virksomhed og dermed drives på et forretningsmæssigt grundlag under overholdelse af virksomhedens formål. Dette følger af § 2, stk. 3, i lov om Naviair. I tilknytning hertil er der også lagt vægt på, at Naviair vil modtage midler som led i at skulle være ansvarlig for at stille et

it-system til rådighed. Hertil kommer, at der med lovforslaget også lægges op til, at Naviair på sigt vil kunne opkræve betaling hos droneoperatøren for anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation. Dette vil dog skulle inden for lovbestemte rammer. Der henvises i den forbindelse til pkt. 2.6.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det er ud fra en samlet vurdering By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at de opgaver vedrørende anmeldelsesordningen, som med dette lovforslag foreslås henlagt til Naviair, er omfattet af ordningen i udbudsdirektivets artikel 1, stk. 6, og falder dermed uden for direktivets anvendelsesområde. Det er i den forbindelse ministeriets opfattelse, at den samlede ordning betyder, at ansvaret, som tildeles og overføres til Naviair, kan betragtes som en delvis omorganisering af anmeldelsesordningen og en placering af en offentlige opgave hos Naviair. Dette skal bl.a. ses i lyset af den foreslåede ændring om udvidelse af Naviairs formål. Der kan i den forbindelse henvises til lovforslagets § 2, nr. 1, og bl.a. pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Under henvisning til ovenstående er det dermed By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at det bør følge af bemyndigelsesbestemmelsen i luftfartslovens § 126 h, stk. 1, at anmeldelsesordningen vil skulle udmøntes således, at flyveplaner for droneoperationer vil skulle anmeldes til Naviair.

Luftfartslovens § 126 h, stk. 2, er også udformet ud fra en forudsætning om, at det ved udmøntning af anmeldelsesordningen ville blive Trafikstyrelsen, som ville få adgang til oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer via en digital løsning (blanketløsning).

Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at bestemmelsen bør ændres i forhold til dens anvendelsesområde i lyset af lovforslagets § 2, nr. 2, hvorved der også foreslås bestemmelser om tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det, at bemyndigelsesbestemmelsen i luftfartslovens § 126 h, stk. 1, ændres således, at by-, land- og

transportministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer skal ske til Naviair.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at det af det gældende § 126 h, stk. 1, ikke fremgår, hvorledes bemyndigelsesbestemmelsen udmøntes, i forhold til hvortil flyveplaner for droneoperationer anmeldes. Hertil kommer, at det med lovforslagets § 2 foreslås i lov om Naviair at udvide Naviairs formål og fastsætte regler om bl.a. it-systemet til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. For så vidt angår sidstnævnte henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2, og lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.3-2.6.

Forslaget vil betyde, at by-, land- og transportministeren ved udmøntning af anmeldelsesordningen efter luftfartslovens § 126 h og under henvisning til de foreslåede ændringer af reglen, jf. lovforslagets § 1, nr. 4 og 5, vil skulle udforme anmeldelsesordningen således, at flyveplaner for droneoperationer vil skulle anmeldes til Naviair. Videre vil forslaget også indebære, at anmeldelsesordningen vil skulle udmøntes således, at afmeldelser af flyverplaner vil skulle ske til Naviair.

Ved udmøntningen af anmeldelsesordningen er det fortsat hensigten, at der ville skulle fastsættes regler om de forhold, som er nævnt i dette lovforslags almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2 i relation til bl.a. geografiske områder, som anmeldelsesordningen vil skulle gælde for, krav til flyveplan, tidspunkt for anmeldelse af flyveplan, indsendelse af oplysninger om den pågældende drone og differentierede frister for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. De nævnte forhold vil imidlertid skulle udmøntes således, at der tages højde for, at anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil skulle ske til Naviair.

Forslaget vil ikke ændre ved, at der fortsat vil kunne fastsættes regler om, at det er Trafikstyrelsen, der ved tilsynet med droneområdet kan benytte oplysninger indsendt i forbindelse med anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Med lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås det, at luftfartslovens § 126 h, stk. 2, ændres således, at det vil komme til at fremgå af

bemyndigelsesbestemmelsen, at den angår Trafikstyrelsens tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at det af det gældende § 126 h, stk. 2, ikke direkte fremgår, hvem der kan tilgængeliggøre og videregive flyveplaner og kontaktoplysninger. Som anført ovenfor var dette under henvisning til, at det forventedes, at det ved udmøntning af anmeldelsesordningen alene ville blive Trafikstyrelsen, der ville blive ansvarlig for ordningen, herunder også i forhold til tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger fra flyveplaner.

Forslaget skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 2, hvorved det foreslås i lov om Naviair at udvide Naviairs formål og fastsætte regler om it-systemet til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, herunder at Naviair vil skulle tilgængeliggøre og videregive oplysninger fra flyveplaner til Trafikstyrelsen. For så vidt angår sidstnævnte henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2, og lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.3.3.

Forslaget vil betyde, at by-, land- og transportministeren ved udmøntning af anmeldelsesordningen vil kunne fastsætte regler om Trafikstyrelsens tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger fra flyveplaner for droneoperationer.

**2.2. Naviairs formål**

2.2.1. Gældende ret

*2.2.1.1. EU-retten*

ATM/ANS-forordningen stiller som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.1 bl.a. krav til udøvelse af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester.

SERA-forordningen stiller ligeledes krav om notifikation af flyveplaner for almen lufttrafik. Som også anført i pkt. 2.1.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger følger det af SERA-forordningens bilag, afdeling 4, SERA.4001, at indgivelse af oplysninger vedrørende en påtænkt flyvning eller en del af en flyvning skal ske til en lufttrafiktjenesteenhed i form af en

flyveplan. De nævnte regler gælder også for ubemandet luftfart dog alene for droner i den specifikke og den certificerede kategori. Der findes ikke tilsvarende regler for øvrig ubemandet luftfart, herunder andre droneoperationer.

Udbudsdirektivets artikel 1, stk. 6, indeholder bestemmelser om, at overførsel af offentlige opgaver kan være udbudspligtige. For nærmere herom henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.1.

*2.2.1.2. Lov om Naviair*

Det følger af § 2, stk. 1, i lov om Naviair, at Naviairs formål er at udføre luftfartstjenester i Danmark og i udlandet. Endvidere følger det af bestemmelsen, at Naviair kan udføre opgaver, der ligger i naturlig forlængelse heraf. Som det også er anført i pkt. 2.1.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvortil der henvises, kan opgaver, der ligger i naturlig forlængelse af Naviairs udførelse af luftfartstjenester f.eks. være uddannelsesvirksomhed og teknisk vedligeholdelse af flyvekontrolsystemer for eksterne kunder.

2.2.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Med den seneste ændring af luftfartsloven, jf. § 6 i lov nr. 1787 af 29. december 2025, blev der som anført i dette lovforslags almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.3 indført bemyndigelsesbestemmelser i loven, som giver by-, land- og transportministeren mulighed for at indføre krav om anmeldelse af flyveplan og kontaktoplysninger for droneoperationer. Formålet hermed var bl.a., at Trafikstyrelsen skulle kunne etablere en anmeldelsesordning, som bl.a. skulle kunne give relevante offentlige myndigheder og visse infrastrukturforvaltere mulighed for at kunne identificere en droneoperatør bag en droneoperation, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 26.

Med indførelsen af reglerne om adgang til at etablere en anmeldelsesordning for flyveplaner for droneoperationer var det ikke forudsat, at Naviair skulle etablere og drive et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. Det var imidlertid som nævnt i pkt. 2.1.1.2 og 2.1.2 i dette lovforslags almindelige bemærkninger forudsat, at det ville være

Trafikstyrelsen, som fuldt ud skulle være ansvarlig for etablering og drift af et digitalt anmeldelsessystem, hvis der på et tidspunkt skulle etableres et sådant.

Naviair udfører luftfartstjenester og modtager som lufttrafiktjenesteenhed flyveplaner for almen lufttrafik. Naviairs opgave med at udføre luftfartstjenester følger af § 2, stk. 1, i lov om Naviair, mens kravene til flyveplaner og håndteringen heraf følger af EU-regler, herunder ATM/ANS-forordningen og SERA-forordningen.

I lyset af Naviairs nuværende opgaveportefølje er det med aktstykke nr. 195, jf. Folketingstidende 2025-26, tillæg E, om udmøntning af akutpakken på beredskabsområdet, som tiltrådt den 30. juni 2026, besluttet, at Naviair med henblik på at styrke beredskabet på transportområdet skal etablere et it-anmeldelsessystem til flyveplaner for droneoperationer.

Naviair vil via akutpakken modtage betaling for etablering af et it-anmeldelsessystem for droner. I forhold til de varige driftsudgifter ved at skulle drive et it-system til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer er det forudsat, at driftsomkostninger til at understøtte it-systemet til at begynde med vil skulle dækkes af de 5 mio. kr., som Naviair har fået tildelt til droneområdet årligt for 2026-2030 fra »Aftale om Grøn luftfart i Danmark« mellem den daværende regering (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten) af 15. december 2023 (herefter »Aftale om Grøn luftfart i Danmark«). De forventede driftsudgifter til anmeldelsessystemet vil blive yderligere konsolideret i forbindelse med anskaffelsen af systemet.

I tilknytning til at skulle drive it-anmeldelsessystemet vil Naviair bl.a. skulle varetage opgaver, som følger af det foreslåede nye kapitel 3 a i loven om Naviair, jf. lovforslagets § 2, nr. 2. De foreslåede regler vil bl.a. betyde, at Naviair vil blive tildelt helt nye opgaver i forhold til anmeldelsesordningen, men også få overført opgaver fra Trafikstyrelsen. Det vil bl.a. omfatte tilgængeliggørelse af oplysninger i flyveplaner for droneoperationer og videresendelse af oplysninger til Trafikstyrelsen. For nærmere herom henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, nr. 2. Trafikstyrelsen vil dog også kunne tilgængeliggøre og videregive oplysninger, jf. lovforslagets § 1, nr.

5. Det vil fortsat være Trafikstyrelsen, som bl.a. vil skulle fastsætte regler om anmeldelsesordningen og føre tilsyn med droneområdet. Det er som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2 By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at den samlede tildeling og overførsel af opgaver til Naviair falder uden for udbudsdirektivets anvendelsesområde, da Naviairs opgaver i forhold til anmeldelsesordningen har karakter af intern organisering og gennemførelse af offentlige opgaver, jf. udbudsdirektivets artikel 1, stk. 6.

Det er videre By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at det efter gældende ret ikke er tilstrækkeligt klart reguleret, at Naviair vil være forpligtet til at sikre udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Det er hensigten, at Naviair ud over tildeling af opgaven med at etablere et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil skulle varetage opgaver i forhold til systemet, som vil skulle understøtte eller supplere opgaver, som bl.a. Trafikstyrelsen vil skulle varetage i relation til anmeldelsesordningen. Eksempelvis vil Naviair skulle give en række offentlige myndigheder, herunder Trafikstyrelsen, adgang til oplysninger i det digitale anmeldelsessystem ligesom, at det er hensigten, at Naviair løbende vil skulle videregive oplysninger fra de anmeldte flyveplaner for droneoperationer til Trafikstyrelsen. For nærmere herom henvises til lovforslagets § 2, nr. 2, og tilhørende bemærkninger og pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I tilknytning til ovenstående skal det bemærkes, at det imidlertid også er hensigten, at Trafikstyrelsen på sigt vil skulle levere data til it-systemet, som Naviair etablerer, til brug for eksempelvis af understøtte anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Naviair er udpeget af Trafikstyrelsen til at levere lufttrafiktjenester i dansk luftrum. Det betyder, at det er Naviair, der sørger for at lede fly sikkert gennem dansk luftrum. Siden vedtagelse af lov om Naviair i 2010 er der sket en markant udvikling i antallet og typen af brugere i luftrummet. Luftrummet anvendes i stigende grad af flere og mere forskellige aktører, hvilket medfører en øget kompleksitet i forhold til koordinering, sikkerhed og

regulering af luftrummets anvendelse. I forhold til Naviairs opgaver inden for lufttrafiktjeneste og mulighed for at udbygge aktiviteter inden for luftfartstjenester, er det By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at opgaven med at modtage og håndtere oplysninger i flyveplaner for droneoperationer vil have en direkte faglig sammenhæng med de opgaver, som Naviair i øvrigt varetager inden for virksomhedens formål.

Det er i lyset af ovenstående By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at det bør følge af lov om Naviair, at Naviair vil sikre udvikling, drift, vedligehold og administration af et system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at Naviairs formål udvides ved, at der, jf. lovforslagets § 2, nr. 1, i § 2 i lov om Naviair indsættes en bestemmelse, hvorefter Naviair sikrer udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Forslaget skal overordnet ses i sammenhæng med, at rammerne for anmeldelsesordningen for flyveplaner for droneoperationer følger af luftfartsloven og vil komme til at følge af regler, der vil blive fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, herunder de ændringer af bestemmelsen, der følger af lovforslagets § 1, nr. 4 og 5, og regler, der vil komme til at følge af det foreslåede nye kapitel 3 a i lov om Naviair, jf. lovforslagets § 2, nr. 2.

Forslaget vil medføre, at det klart vil komme til at følge af lov om Naviair, at Naviair vil være ansvarlig for et it-anmeldelsessystem til brug for flyveplaner for droneoperationer. Forslaget skal i den forbindelse som nævnt ses i sammenhæng med lovforslagets § 2, nr. 2, og således understøtte, at Naviair eksempelvis vil kunne modtage og behandle flyveplaner, tilgængeliggøre oplysninger om flyveplaner i overensstemmelse med databeskyttelsesreglerne og videregive oplysninger fra it-systemet, der bl.a. er en forudsætning for Trafikstyrelsens forvaltning af det civile droneområde.

Forslaget udgør også grundlaget for, at Naviair, herunder i samarbejde med Trafikstyrelsen, på sigt vil kunne videreudvikle anmeldelsessystemet til at understøtte ansøgnings- og tilladelsesprocesser på droneområdet med

henblik på at opnå en forenkling af ansøgningsprocesser og Trafikstyrelsens administration af droneområdet.

## 2.3. Behandling af oplysninger som led i anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer

### 2.3.1. Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2026 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (herefter databeskyttelsesforordningen) og lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri ud veksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 289 af 8. marts 2024, indeholder regler om behandling af personoplysninger.

I pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvortil der henvises, er der redegjort nærmere for bl.a. kravene til behandling af almindelige personoplysninger efter databeskyttelsesforordningens artikel 6 og behandling af følsomme personoplysninger efter databeskyttelsesforordningens artikel 9.

Forvaltningsloven, jf. lbkg. 433 af 22. april 2014 med senere ændringer (herefter forvaltningsloven) indeholder i § 28 bestemmelser om videregivelse af oplysninger om juridiske personer og fortrolige oplysninger, der ikke er personoplysninger. Af forvaltningslovens § 28, stk. 2, følger det, at oplysninger af fortrolig karakter, som ikke er personoplysninger, kun må videregives til en anden forvaltnings myndighed, når 1) den, oplysningen angår, udtrykkeligt har givet samtykke, 2) det følger af lov eller bestemmelser fast sat i henhold til lov, at oplysningen skal videregives, eller 3) det må antages, at oplysningen vil være af væsentlig betydning for myndighedens virksomhed eller for en afgørelse, myndigheden skal træffe.

Videre følger det af § 31 i forvaltningsloven, at i det omfang en forvaltningsmyndighed er berettiget til at videregive en oplysning, skal myndigheden på begæring af en anden forvaltningsmyndighed videregive oplysningen, hvis

den er af betydning for myndighedens virksomhed eller for en afgørelse, som myndigheden skal træffe. Dette gælder dog ikke, hvis videregivelsen påfører myndigheden et merarbejde, der væsentligt overstiger den interesse, den anden myndighed har i at få oplysningerne.

Lov om Naviair indeholder ikke regler om behandling af personoplysninger i forhold til et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Det følger ikke af selve loven om Naviair, at Naviair er omfattet af forvaltningsloven. Det følger imidlertid af pkt. 2.1.1.3 i de almindelige bemærkninger til lov om Naviair, jf. Folketingstidende 2009-10, tillæg A, L 139 som fremsat, side 6, at Naviair, i kraft af sin status som selvstændig offentlig virksomhed oprettet ved lov, vil være en del af den offentlige forvaltning og dermed omfattet af offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand.

2.3.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Det er en forudsætning for, at Naviair kan sikre udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, at virksomheden kan behandle, herunder indsamle, opbevare og samkøre oplysninger, som vedrører anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, og oplysninger fra offentligt tilgængelige kilder, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af opgaver, der knytter sig til it-systemet.

Loven om Naviair indeholder ikke bestemmelser om Naviairs behandling af oplysninger, som vedrører anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at rammerne for Naviairs behandling m.v. af oplysninger, herunder personoplysninger, i anmeldelsessystemet, bør følge af lov om Naviair.

Videre indeholder loven om Naviair ikke bestemmelser om videregivelse af oplysninger i flyveplaner for droneoperationer til Trafikstyrelsen til brug for styrelsens sagsbehandling på luftfartsområdet. Det er ligeledes ministeriets opfattelse, at det bør følge af lov om Naviair, at virksomheden via it-anmeldelsen skal kunne forpligtes til at videregive alle oplysninger i anmeldte og

afmeldte flyveplaner for droneoperationer til Trafikstyrelsen til brug for styrelsens sagsbehandling.

Trafikstyrelsen ejer data på droneområdet, som f.eks. oplysninger om udpegede dronezoner, som vil kunne bruges til at understøtte den anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer for flyveplaner, som droneoperatører vil skulle foretage. Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at Naviair skal have mulighed for at indhente sådanne offentligt tilgængelige oplysninger og i forlængelse heraf samkøre oplysningerne med oplysninger i anmeldelsessystemet.

Ovenstående forslag skal også ses i sammenhæng med *Den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi 2026-2029*. Det følger heraf, at borgere og virksomheder skal møde en effektiv offentlig sektor med sammenhængende digitale forløb. En forudsætning herfor er, at offentlige data i højere grad skal deles med henblik på at kunne skabe en mere overskuelig og sammenhængende offentlig sektor. En forudsætning for at understøtte dette på droneområdet vil være, at der sikkert kan udveksles oplysninger mellem bl.a. Naviair og Trafikstyrelsen som luftfartsmyndighed.

Det er videre By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at der bør fastsættes regler om Naviairs sletning af oplysninger i it-systemet. Dette skal bl.a. ses i sammenhæng med databeskyttelsesretlige regler samt, at oplysninger fra flyveplaner bør kunne videregives til Trafikstyrelsen

### 2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at by-, land- og transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om, at Naviair kan behandle, herunder indsamle, opbevare og samkøre oplysninger, som vedrører anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer og oplysninger fra offentligt tilgængelige kilder, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af opgaver med drift, udvikling, vedligehold og administration af it-systemet, som understøtter anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Forslaget skal understøtte, at Naviair vil kunne sikre udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. Forslaget skal således bl.a. ses i sammenhæng med

forslaget om at udvide Naviairs formål i lyset af, at virksomheden er bevilget midler til at etablere et it-anmeldelsessystem.

Det foreslås videre, at by-, land- og transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om, at Naviair videregiver oplysninger fra anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer til brug for Trafikstyrelsens sagsbehandling. I tilknytning hertil foreslås det videre, at by-, land- og transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om tidspunkt og format for videregivelse af oplysninger til Trafikstyrelsen.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at Trafikstyrelsen er luftfartsmyndighed.

Endelig foreslås det, at by-, land- og transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler for, hvornår sletning af oplysninger i it-systemet skal finde sted, og om de tekniske, organisatoriske og administrative foranstaltninger, der skal iagttages ved behandlingen.

For nærmere om forslaget henvises til bemærkningerne til lovforslagets 2, nr. 2.

### 2.4. Digital adgang til oplysninger i flyveplaner for droneoperationer

2.4.1. Gældende ret

*2.4.1.1. EU-retten*

Behandling af personoplysninger, herunder bl.a. videregivelse af sådanne oplysninger, er kun lovlig, hvis betingelserne herfor i databeskyttelsesforordningens artikel 6 er opfyldt. For nærmere herom henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.

*2.4.1.2. Luftfartsloven*

Luftfartsloven indeholder som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.2 bemyndigelsesbestemmelser, hvorefter by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer. Af lovens § 126 h, stk. 2, følger det, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

*2.4.1.3. Lov om Naviair*

Lov om Naviair indeholder ikke bestemmelser om tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger fra flyveplaner samt kontaktoplysninger.

2.4.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Luftfartloven indeholder som nævnt i pkt. 2.4.1.2 en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger. Som følge af, at der med dette lovforslag lægges op til, at såvel Trafikstyrelsen som Naviair vil skulle varetage opgaver i forhold til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, er det By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at dette bør være afspejlet i lovgivningen på området. Det er foreslås derfor som anført i pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at luftfartslovens § 126 h, stk. 2, tilpasses i forhold til Trafikstyrelsens opgavevaretagelse.

Lov om Naviair indeholder ikke bestemmelser, som vil give Naviair mulighed for at tilgængelige og videregive oplysninger fra flyveplaner for droneoperationer.

Et af formålene, med at Naviair skal etablere et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, er, at bl.a. offentligheden, offentlige myndigheder og visse infrastrukturforvaltere skal kunne få digital adgang til visse oplysninger om tid og sted for planlagte droneoperationer. I den forbindelse er det ligeledes hensigten, at de nævnte skal kunne få adgang til oplysninger i forskelligt omfang alt afhængigt af formålet hermed. Det har således været hensigten, at visse offentlige myndigheder, som f.eks. varetager operative eller beredskabsmæssige opgaver, skulle kunne opnå en udvidet adgang til oplysninger ligesom visse infrastrukturforvaltere, der forvalter kritisk infrastruktur.

Et af de øvrige formål med at etablere et it-system for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer er også, at offentligheden skal kunne få adgang til visse oplysninger om aktuelle droneoperationer men ikke i samme omfang som bl.a. offentlige myndigheder. Det kunne f.eks. være via et kort med angivelse af, hvor droner opereres. Det skal imidlertid bemærkes, at der

vil være droneoperationer, som foretages af f.eks. offentlige myndigheder, som offentligheden ikke vil kunne få oplysninger om.

Endelig er det også hensigten, at andre end offentligheden, offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere skal kunne opnå en udvidet adgang til oplysninger om droneoperationer. Det kunne f.eks. være kolonne 3-virksomheder, dvs. virksomheder, der håndterer eller er lager for et eller flere farlige stoffer, energivirksomheder. Der vil her være tale om aktører, som vil have vil have særlige behov for at opnå en sådan udvidet adgang til oplysninger om droneoperationer.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indsættes en ny bestemmelse i loven om Naviair, som giver mulighed for, at bl.a. offentligheden, offentlige myndigheder og visse infrastrukturforvalter kan opnå adgang til oplysninger om droneoperationer. Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at omfanget af oplysninger, som de nævnte vil kunne opnå adgang til, vil være forskelligt og betinget af formålet med at opnå kendskab til oplysninger om droneoperationer.

Det skal i forhold til den foreslåede bestemmelse bemærkes, at bestemmelsen ikke for nogle af de ovennævnte nævnte grupper vil medføre, at der via it-systemet vil blive mulighed for at få adgang til oplysninger om alle droneoperationer, som finder sted. Dette skal bl.a. ses i sammenhæng med, at det ikke forventes, at det vil være alle flyveplaner for droneoperationer, som vil blive omfattet af anmeldelsesordningen.

Den foreslåede nye § 11 d i lov for Naviair vil for det første indebære, at enhver i realtid vil få mulighed for at få digital adgang til visse oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning for en droneoperation. En sådan adgang vil eksempelvis kunne gives via et kort.

I tilknytning til ovenstående er det ligeledes hensigten, at by-, land- og transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om adgangen til visse oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning for en droneoperation. Med den foreslåede

bemyndigelsesbestemmelse vil der bl.a. kunne fastsættes regler om, hvilke nærmere oplysninger i flyveplaner for droneoperationer der vil skulle være tilgængelige, og hvordan oplysninger tilgængeliggøres i it-systemet.

Den foreslåede bestemmelse i § 11 d i lov om Naviair vil for det andet indebære, at forsvaret, politiet, det statslige og kommunale redningsberedskab og andre offentlige myndigheder samt visse infrastrukturforvaltere vil kunne få udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner om droneoperationer,

Den type af offentlige myndigheder, som vil kunne være omfattet af den foreslåede bestemmelse om udvidet adgang til oplysninger om flyveplaner for droneoperationer via it-systemet, kunne eksempelvis være styrelser under By-, Land- og Transportministeriet eller andre ministeriers styrelser, der f.eks. varetager beredskabsmæssige opgaver eller forvalter infrastruktur.

Som eksempler på infrastrukturforvaltere, der vil kunne være omfattet af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse, kan eksempelvis nævnes forvaltere af kritisk infrastruktur som eksempelvis lufthavne, metro, faste forbindelser og erhvervshavne.

I tilknytning til forslaget om udvidet adgang til oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer foreslås det ligeledes, at by-, land- og transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om den udvidede adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer for offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere, herunder om betingelserne for at opnå udvidet adgang til oplysninger, og om hvilke oplysninger der kan opnås adgang til.

Ved udmøntning af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er det hensigten, at der vil skulle fastsættes nærmere regler om betingelser for at få adgang til oplysninger. Det kan f.eks. omhandle den type opgaver, som den offentlige myndighed eller infrastruktur forvalter skal varetage for at blive omfattet af adgangen.

Endvidere vil der efter bemyndigelsesbestemmelsen kunne fastsættes regler om, hvilke droneoperationer som en offentlighed eller infrastrukturforvalter vil kunne få adgang til. Det vil kunne være regler om, at adgangen til oplysninger alene omfatter et bestemt geografisk område, som en myndighed eller en infrastrukturforvalter har ansvaret for eller regler om, at adgangen til oplysninger er kortvarig eller længerevarende.

Ved udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelsen, herunder i forhold til, hvilke oplysninger som den enkelte offentlige myndighed eller infrastrukturforvalter vil kunne opnå adgang til, vil der også blive henset til databeskyttelsesreglerne. For nærmere herom henvises til pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Da Trafikstyrelsen er luftfartsmyndighed og ansvarlig myndighed for droneområdet, indebærer den foreslåede § 11 d i luftfartsloven for det tredje, at Trafikstyrelsen som eneste myndighed vil få en direkte lovfæstet digital adgang til alle oplysninger om anmeldte og afmeldte droneoperationer.

Endelig foreslås det for det fjerde, at andre end offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil kunne opnå udvidet adgang til oplysninger om anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer. I tilknytning hertil foreslås det også, at by-, land- og transportministeren vil kunne fastsætte regler om, den udvidede digitale adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om betingelserne for at opnå udvidet adgang til oplysninger, og om hvilke oplysninger der kan opnås adgang til.

Den foreslåede bestemmelse vil f.eks. kunne omfatte private virksomheder, som varetager eksempelvis særlige transportopgaver. Med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er det ligeledes hensigten, at der fastsættes regler om, hvilke oplysninger der kan opnås adgang i lyset formålet hermed.

Endelig vil den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse kunne anvendes til at fastsætte regler om, at adgangen kan begrænses til bestemte geografiske områder ligesom, at der efter bestemmelsen vil kunne fastsættes regler om, at adgangen er kort- eller langvarig.

## 2.5. Digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer

### 2.5.1. Gældende ret

#### *2.5.1.1. Luftfartsloven*

Luftfartslovens § 126 h giver som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.2 mulighed for, at by-, land- og transportministeren kan indføre en anmeldelsesordning for flyveplaner for droneoperationer.

Af bemærkninger til luftfartslovens § 126 h, stk. 1, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 27, følger det, at ved udmøntning af anmeldelsesordningen er det hensigten, at by-, land- og transportministeren efter luftfartslovens § 153 b, stk. 1, vil skulle fastsatte regler om, at droneoperatøren skal bruge en blanketløsning til anmeldelse. Af luftfartslovens § 153 b, stk. 1, følger det, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. For nærmere om luftfartslovens § 153 b, stk. 1, kan henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.8.1.

#### *2.5.1.2. Lov om Naviair*

Lov om Naviair indeholder ikke regler om digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

### 2.5.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.2.2 er det i forbindelse med udmøntning af akutpakken på beredskabsområdet besluttet, at Naviair skal etablere et it-system til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Ved indførelsen af reglerne, som giver mulighed for at etablere en anmeldelsesordning for flyveplaner for droneoperationer, var det ikke hensigten, at der ved udmøntning af anmeldelsesordningen samtidig skulle etableres et it-system til brug for anmeldelserne. Det følger af bemærkninger til

luftfartslovens § 126 h, stk. 1, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 27.

Som nævnt i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2 og 2.5.1.1 var det hensigten, at når anmeldelsesordningen ville blive udmøntet, da ville der til en start skulle gøres brug af en blanketløsning. Regler om anvendelse af en blanket skulle fastsættes i medfør af luftfartslovens § 153 b, som giver mulighed for, at bl.a. henvendelser vedrørende luftfartsområdet skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Formålet med at etablere et it-anmeldelsessystem er, at oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer og kontaktoplysninger kan systematiseres og dermed strukturere data på en sådan måde, at oplysningerne nemt vil kunne fremsøges. Derved vil it-systemet kunne understøtte, at oplysningerne i flyveplanerne i særligt et beredskabsmæssigt øjemed vil kunne anvendes til f.eks. identifikation af kommende, aktuelle og gennemførte droneoperationer. Formålet med etablering af et it-system er også at stille en brugervenlig løsning til rådighed for bl.a. droneoperatørerne, som vil blive forpligtede til at anmelde flyveplaner for droneoperationer.

Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer skal ske ved obligatorisk digital selvbetjening. Det beror på, at obligatorisk digital selvbetjening er den eneste måde, hvorpå alle data i anmeldte flyveplaner for droneoperationer hurtigt og effektivt kan komme til at indgå i it-systemet, således at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere umiddelbart efter anmeldelse og afmeldelse kan gøre brug af data i f.eks. beredskabsmæssigt eller operationelt øjemed.

Det er samtidigt By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at digital selvbetjening samlet set vil være den mest fleksible og brugervenlige måde, hvorpå droneoperatører vil kunne anmelde og afmelde flyveplaner for droneoperationer. Anvendelse af digital selvbetjening vil give mulighed for, at de frister for anmeldelse, som forventes fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1, kan blive så gunstige som muligt for droneoperatørerne.

Det er videre By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer bør ske på en ensartet måde, så borgere, virksomheder og offentlige myndigheder ikke benytter forskellige fremgangsmåder og indgange til Naviair. Dette skal sikre en så effektiv udnyttelse og brug af it-systemet som muligt. Det er i denne sammenhæng By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at oplysninger i flyveplaner for droneoperationer, som anmeldes til Naviair, i størst muligt omfang ikke skal undergå en yderligere behandling hos Naviair, inden at de bliver tilgængelige via anmeldelsessystemet. Tilsvarende vil skulle gælde i forhold til afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

De droneoperatører, der imidlertid ikke vil kunne anvende den digital selvbetjeningsløsning, vil skulle have stillet en alternativ løsning til rådighed med henblik på anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. Det er umiddelbart By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at der vil blive tale om et begrænset antal droneoperatører, som må forventes ikke at kunne anvende den digitale selvbetjeningsløsning, som Naviair vil stille til rådighed. Dette skal bl.a. ses i sammenhæng med de kompetencer og færdigheder, som det generelt set forudsætter at operere de typer af droner, som forventes omfattet af anmeldelsesordningen. Hertil kommer, at det er hensigten, at den digitale selvbetjeningsløsning udvikles på en brugervenlig måde.

Det er således hensigten, at it-systemet til brug for anmeldelsesordningen vil blive udviklet på en måde, som vil sikre, at flest mulige droneoperatører kan gøre brug af den digitale selvbetjening for samlet set at opnå det mest optimale udbytte af anmeldelsesordningen for såvel for borgere og virksomheder som offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere.

Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at det også er afgørende for at sikre driften af anmeldelsesordningen, at der er klarhed over, hvordan droneoperatører skal forholde sig, hvis der opstår tekniske nedbrud, driftsforstyrrelser eller lignende, som gør, at Naviairs it-system ikke kan benyttes. Det er derfor ministeriets opfattelse, at der bør fastsættes regler om alternative muligheder for anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer i tilfælde af f.eks. tekniske nedbrud eller driftsforstyrrelser i Naviairs it-system. Dette vil også kunne omfatte konkrete krisesituationer, som medfører, at der ikke er adgang til it-systemet.

Det er videre By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at droneoperatører vil skulle modtage en kvittering, når en droneoperation er anmeldt korrekt. Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at en korrekt anmeldt droneoperation ikke vil være ensbetydende med, at den planlagte droneoperation er lovlig, idet en droneoperation i et givet område f.eks. kan forudsætte, at fornøden tilladelse er indhentet hos Trafikstyrelsen.

I tilknytning til ovenstående er det imidlertid også By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at der kan opstå situationer, hvor det ikke vil være muligt, at Naviair i umiddelbar forlængelse af en korrekt anmeldt flyveplan vil kunne sende en kvittering. Det kan f.eks. være på grund af en akut opstået strømafbrydelse. Det er ministeriets opfattelse, at der også bør fastsættes regler om droneoperatørens modtagelse af en kvittering i sådanne tilfælde.

By-, Land- og Transportministeriet finder således under henvisning til ovenstående, at anmeldelser og afmeldelser af flyveplaner for droneoperationer som altovervejende hovedregel skal ske ved anvendelse af obligatorisk digital selvbetjening. Hverken luftfartloven og loven om Naviair indeholder imidlertid regler om digital kommunikation og krav om obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer til Naviair.

#### 2.5.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås det, at en dronedroneoperatør skal anmelde en flyveplan for en droneoperation ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed (digital selvbetjening). Tilsvarende vil efterfølgende kommunikation om anmeldelsen skulle ske ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed.

Forslaget om at indføre obligatorisk digital selvbetjening vil kun berøre de droneoperationer, der vil blive omfattet af anmeldelseskravet. Dette vil blive fastlagt i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1 og 3, hvorefter by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke droneoperationer der skal omfattes af anmeldelsesordningen.

Forslaget vil således indebære, at bl.a. borgere og virksomheder kan blive forpligtede til at anvende digital selvbetjening ved anmeldelse af

flyveplaner for droneoperationer og efterfølgende kommunikation om anmeldelsen med Naviair.

Den digitale selvbetjeningsløsning vil komme til at indeholde oplysninger til droneoperatørerne om fremgangsmåden ved anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. De krav, der vil blive stillet, vil bl.a. blive fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1, og vil følge af de foreslåede bestemmelser i loven om Naviair eller regler fastsat i medfør heraf, jf. lovforslagets § 2, nr. 2. For nærmere herom kan bl.a. henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.3, 2.4 og 2.6.

Anmeldes en flyveplan for en droneoperation uden anvendelse af den digitale løsning, som Naviair vil stille til rådighed, vil Naviair meddele droneoperatøren, at anmeldelsen ikke anses for at være kommet frem. Dette vil dog kun være tilfældet, hvis droneoperatøren ikke fritages for at anvende den digitale løsning eller ved f.eks. tekniske nedbrud, jf. nedenfor.

Anmeldes en flyveplan for en droneoperation uden brug af den digitale selvbetjeningsløsning, vil Naviair imidlertid være forpligtet til at vejlede om anvendelse heraf, jf. forvaltningslovens § 7, stk. 1.

Vejledningen kan f.eks. vedrøre oplysning om selve forpligtelsen til at benytte den digitale selvbetjeningsløsning eller henvisning til den digitale selvbetjenings web-adresse.

Som led i den foreslåede ordning om digital selvbetjening vil der blive etableret en alternativ løsning for de droneoperatører, som ikke vil kunne benytte Naviairs digitale selvbetjeningsløsning. Der vil ved bekendtgørelse blive fastsat regler om udformningen af den alternative løsning.

Med lovforslaget lægges der op til, at by-, land- og transportministeren vil skulle fastsætte regler om betingelser for undtagelse fra kravet om anvendelse af digital selvbetjening ved en droneoperatørs anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation og den efterfølgende kommunikation. I den forbindelse vil ministeren også skulle fastsætte regler om, hvordan anmeldelse

af en flyveplan indgives til Naviair, når droneoperatøren er fritaget for anvendelse af digital selvbetjening.

Ved udmøntning af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser er det hensigten, at adgangen til at blive undtaget fra den digitale selvbetjeningsløsning vil ske med afsæt i så objektive krav som muligt. Det er hensigten, at der eksempelvis vil kunne tages højde for bl.a. droneoperatører, som er fritaget fra obligatorisk tilslutning til Digital Post efter reglerne herom i lov om Digital Post fra offentlige afsendere. Det er videre hensigten, at der vil kunne fastsættes regler om, at droneoperatører med manglende sproglige færdigheder vil kunne undtages fra kravet om digital selvbetjening. Endelig vil der med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse også kunne tages højde for, at droneoperatører med handicap af betydning for anvendelsen af en digital anmeldelsesordning vil kunne undtages fra kravet. De nævnte eksempler på mulige undtagelser fra kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning vil bl.a. skulle ses i sammenhæng med de kvalifikationer, som skal være til stede for at operere droner.

For de droneoperatører, som vil blive undtaget fra kravet om anvendelse af digital selvbetjening, vil der f.eks. kunne etableres en løsning, hvorefter droneoperatøren vil skulle benytte en blanket, som vil skulle indsendes til Naviair. Anvendelse af en blanket vil kunne understøtte, at droneoperatøren afgiver en fyldestgørende anmeldelse for droneoperationen, og at Naviair hurtigt og effektivt vil kunne foranstalte, at oplysningerne i flyveplanen for droneoperationen vil komme til at indgå i it-systemet.

Tekniske forhold vil kunne påvirke it-systemet på en sådan måde, at det vil kunne føre til kortere eller længere nedbrud. Det foreslås derfor, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at flyveplaner for droneoperationer ved tekniske nedbrud, driftsforstyrrelser eller lignende kan anmeldes på anden måde end ved digital selvbetjening og den løsning, som vil blive fastsat for droneoperatører, som undtages fra kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning.

Forslaget om at en digital anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Naviair, skal

medvirke til at skabe klarhed i forhold til, hvornår forpligtelsen til at anmelde en flyveplan for en droneoperation anses for opfyldt.

Måtte it-systemet blive berørt af f.eks. strømafbrydelser eller nedbrud hos Naviairs internetudbyder, kan det betyde, at en anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation ikke umiddelbart bliver tilgængelig for Naviair i it-systemet. Opstår sådanne problemer, som Naviair ikke har indflydelse på, kan en anmeldelse ikke anses for at være kommet frem, før hindringen er ophørt, medmindre der er tale om tilfælde, som vil omfattet af regler fastsat i medfør af den foreslåede § 11 a, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 2.

Opstår der problemer hos en droneoperatør, herunder en droneoperatør i udlandet, som f.eks. manglende internetadgang, vil en anmeldelse til Naviair ikke kunne anses for at være kommet frem, før hindringen er ophørt.

Med forslaget foreslås det også, at droneoperatøren, der har anmeldt en flyveplan for en droneoperation, modtager en kvittering fra Naviair for anmeldelsen. Hensigten med kvitteringen er, at den skal udgøre dokumentation for, at droneoperationen er anmeldt. Det skal i denne sammenhæng bemærkes som også nævnt ovenfor, at dette ikke vil være ensbetydende med, at den konkrete droneoperation er lovlig. Det beror på, at anmeldelsesordningen ikke vil tage højde for, om der eksempelvis er indhentet den fornødne tilladelse hos Trafikstyrelsen til at operere den pågældende drone inden for et givent område.

I tilknytning til forslaget om at forpligte Naviair til at sende en kvittering til droneoperatøren, der har anmeldt en flyveplan for en droneoperation, lægges der med forslaget også op til, at by-, land- og transportministeren fastsætter regler om krav til kvittering. Dette kan være såvel formelle som indholdsmæssige krav til en sådan kvittering. Ved udformningen af reglerne vil der skulle tages hensyn bl.a. it-systemets funktionaliteter og de krav til anmeldelsesordningen, som vil blive fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1. Endelig vil der ved fastsættelse af regler også blive taget højde for de flyveplaner for droneoperationer, som ikke vil blive anmeldt via den foreslåede digitale selvbetjeningsløsning, men på en alternativ måde.

Det forventes også, at kvitteringen på sigt vil kunne indeholde oplysninger om betaling for anmeldelsen, når regler herom er sat i kraft. For nærmere om betaling for anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.6.

Det forventes også, at der i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1, 2. pkt., vil blive fastsat regler om, at visse anmeldelser af flyveplaner for droneoperationer vil kunne afmeldes. Som følge hermed foreslås det endeligt med lovforslaget, at de foreslåede bestemmelser om obligatorisk digital selvbetjening tilsvarende kommer til at gælde ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation.

Det er forventningen, at by-, land- og transportministerens kompetence til at fastsættelse regler vedrørende den foreslåede ordning om af digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening vil blive delegeret til Trafikstyrelsen.

## 2.6. Betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer

### 2.6.1. Gældende ret

Luftfartsloven og lov om Naviair indeholder ikke hjemmel til, at Naviair kan opkræve betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

#### *2.6.1.1. Luftfartsloven*

Luftfartslovens § 148 indeholder bestemmelser om den afgift, som dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart og om Trafikstyrelsens adgang til at fastsætte regler om betaling af gebyr for øvrige opgaver vedrørende civil luftfart.

Luftfartsloven indeholder ikke regler, hvorefter Naviair kan opkræve betaling på luftfartsområdet, herunder i forhold til varetagelse af opgaver i forbindelse med anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

#### *2.6.1.2. Lov om Naviair*

Efter § 2, stk. 1, i lov om Naviair er Naviairs formål at udføre luftfartstjenester i Danmark og i udlandet. Naviair kan udføre opgaver, der ligger i naturlig forlængelse heraf. Virksomheden skal efter lovens § 2, stk. 3, drives på

forretningsmæssigt grundlag under overholdelse af dette formål. For nærmere om Naviairs formål og opgavevaretagelse henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.2.1.2.

Efter lovens § 3, stk. 2, holdes Naviairs formue holdes adskilt fra statens formue, og Naviair disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler.

De ovennævnte bestemmelser fastlægger således rammerne for Naviairs virksomhed og økonomi, men indeholder ikke særskilt hjemmel til at pålægge droneoperatører betalingspligt for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

2.6.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser
Som nævnt i pkt. 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det besluttet, at Naviair med henblik på at styrke beredskabet på transportområdet skal etablere et anmeldelsessystem til flyveplaner for droneoperationer. Ud over etableringen vil anmeldelsessystemet medføre løbende driftsudgifter, der skal tilvejebringes finansiering til.

Naviair vil via akutpakken modtage betaling for etableringen af anmeldelsessystemet. Det er forudsat, at de indledende driftsudgifter til det digitale anmeldelsessystem til flyveplaner for droneoperationer vil blive dækket af de midler, som Naviair har fået tildelt til droneområdet fra »Aftale om Grøn luftfart i Danmark«, hvilket svarer til 5 mio. kr. årligt i perioden 2026-2030. Driftsudgifterne til anmeldelsessystemet vil blive yderligere konsolideret i forbindelse med anskaffelsen af systemet.

Der er ikke lagt op til yderligere statslig finansiering, når de midler, der er afsat til indledningsvist at dække virksomhedens driftsudgifter til understøttelse af it-systemet fra »Aftale om Grøn luftfart i Danmark«, er opbrugt. By-, Land- og Transportministeriet finder derfor, at der bør være mulighed for, at Naviair efterfølgende kan få dækket omkostningerne ved driften af anmeldelsessystemet.

Det kræver klar hjemmel i lovgivningen, såfremt en selvstændig offentlig virksomhed som Naviair skal kunne opkræve betaling hos droneoperatøren,

der skal anmelde en flyveplan for en droneoperation. En anmelder af en flyveplan for en droneoperation vil kunne være en privatperson, en virksomhed og en offentlig myndighed.

By-, Land- og Transportministeriet finder, at dækning af Naviairs udgifter bør ske via en bemyndigelse til at fastsætte betalingsregler ved bekendtgørelse. En sådan bemyndigelsesbestemmelse skal udgøre grundlaget for, at der kan etableres en klar og administrerbar betalingsordning, som vil kunne medvirke til at sikre den fremtidige drift, udvikling m.v. af it-anmeldelsessystemet af flyveplaner for droneoperationer.

Ministeriet bemærker i tilknytning til ovenstående, at Naviair som selvstændig offentlig virksomhed ikke er omfattet af Finansministeriets budgetvejledning, som indeholder generelle regler for statens disponering over de bevillinger, der er givet på bl.a. finanslov.

2.6.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indsættes en ny § 11 b i lov om Naviair, som bemyndiger by-, land- og transportministeren til at fastsætte regler om, at droneoperatører skal yde betaling til Naviair for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer til hel eller delvis dækning af selskabets omkostninger ved driften m.v. af anmeldelsessystemet.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke i sig selv pålægge droneoperatører en umiddelbar betalingspligt. En sådan pligt vil skulle fastsættes ved bekendtgørelse i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse.

Betalingen vil i udgangspunktet kunne pålægges en droneoperatør, der anmelder en flyveplan for en droneoperation til Naviair efter regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1.

Ved udmøntning af betalingsordningen foreslås det ligeledes, at by-, land- og transportministeren vil kunne fastsætte regler om betalingens størrelse, betalingsmåde og opkrævning. Det er hensigten, at Naviair vil skulle forestå opkrævningen efter disse regler. Ved udmøntningen vil der bl.a. blive taget stilling til tidspunktet for betaling og håndtering af betaling for anmeldelser, der omfatter flere droneoperationer. Forslaget skal sikre, at Naviair helt eller delvist vil kunne få dækket virksomhedens omkostninger forbundet med

bl.a. drift, vedligehold og udvikling af it-anmeldelsessystemet af dem, som vil blive forpligtet til at anmelde flyveplaner for droneoperationer. Forslaget vil ikke medføre, at betalingerne, som Naviair vil kunne opkræve, samlet set vil kunne overstige de nødvendige omkostninger ved virksomhedens varetagelse af opgaver forbundet med drift m.v. af it-anmeldelsessystemet.

Den foreslåede betalingsordning vil indebære, at der som udgangspunkt vil blive indført en betalingspligt for droneoperatører, som vil skulle anmelde en flyveplan for en droneoperation. Betalingspligten vil således kunne omfatte private personer og virksomheder samt offentlige myndigheder, som ikke opererer droner efter reglerne for statsluftfart. Den foreslåede betalingsordning vil imidlertid også skulle ses i sammenhæng med, at by-, land- og transportministeren kan undtage visse droneoperationer fra kravet om anmeldelse af flyveplaner, jf. luftfartslovens § 126 h, stk. 3. Droneoperationer, som undtages fra anmeldelseskravet, vil således efter den foreslåede betalingsordning ikke være betalingspligtige.

Efter luftfartslovens § 126 h, stk. 3, vil følgende kunne undtages fra anmeldelseskravet for flyveplaner for droneoperationer og vil dermed heller ikke blive omfattet af den foreslåede betalingsordning, hvis de bliver undtaget fra anmeldelseskravet:

1) Privatpersoner, der flyver med en drone, som opfylder kravene i lov om produkter og markedsovervågning.
2) Operationer med droner, der vejer under 250 g, og som ikke er udstyret med en sensor,
3) Forsvaret, politiet, redningsberedskabet og andre offentlige myndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse opererer droner efter lovens §§ 126 f, 154 og 155.
4) Operationer med certificerede droner og droner, der opereres i luftrum tilknyttet en modelflyveklub.

For nærmere om de foreslåede ændringer til anmeldelsesordningen henvises til pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede betalingsordning er det hensigten, at by-, land- og transportministeren fastsætter regler ved bekendtgørelse, som vil sikre en klar og

administrerbar ordning, hvorefter flyveplaner for droneoperationer, som vil blive omfattet af anmeldelsesordningen, som udgangspunkt vil kunne omfattes af betalingsordningen.

Det er således hensigten, at der efter den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive fastsat regler om, hvilke konkrete droneoperationer der vil skulle være omfattet af betalingsordningen bl.a. med afsæt i, hvilke droneoperationer der vil blive omfattet af anmeldelseskravet.

Endelig foreslås det, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om tilbagebetaling, herunder om, at betaling ikke tilbagebetales ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation, der ikke gennemføres.

Den foreslåede bestemmelse vil give by-, land- og transportministeren mulighed for at regulere, om og under hvilke betingelser betaling for anmeldelse af en flyveplan skal tilbagebetales. Behovet for fastsættelse af regler om tilbagebetaling vil bl.a. skulle ses i lyset af, hvornår betalingen opkræves, og hvilke opgaver og omkostninger betalingen skal dække.

Bemyndigelsen giver by-, land- og transportministeren mulighed for at fastsætte regler om, at en korrekt opkrævet betaling for anmeldelse ikke tilbagebetales, hvis flyveplanen afmeldes som følge af, at droneoperationen ikke gennemføres.

Det forventes ikke, at betalingsordningen vil blive indført samtidig med, at anmeldelsesordningen vil blive indført. Med forslaget vil reglerne for den foreslåede betalingsordning først træde i kraft, når Naviair har anvendt de afsatte midler til driftsudgifter til at understøtte det digitale anmeldelsessystem, som virksomheden har fået tilført fra »Aftale om Grøn luftfart i Danmark«. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 5, stk. 3, at by-, land- og transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af den foreslåede § 11 b i lov om Naviair, jf. lovforslagets § 2, nr. 2. Betalingsordningen vil dermed først få kunne få virkning, når den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er sat i kraft, og der er udstedt regler i medfør heraf. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 5, stk. 3, og dertil hørende bemærkninger.

Tidspunktet for indførelsen af betalingsordningen vil løbende blive vurderet af By-, Land- og Transportministeriet i dialog med Naviair.

## 2.7. Safetyafgiften (Harmonisering af finansieringsgrundlag for klager efter forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder)

### 2.7.1. Gældende ret

Det følger af luftfartslovens § 148, stk. 2, at den afgift, som er nævnt i luftfartslovens § 148, stk. 1, dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften efter stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed, og opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på flyvepladser.

Denne afgift, safetyafgiften, er fastsat i luftfartslovens § 148, stk. 1, og opkræves hos både danske og udenlandske luftfartsselskaber, der befordrer passagerer fra danske, grønlandske og færøske lufthavne.

Det følger af artikel 16, nr. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (herefter forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder), at medlemsstaterne skal varetage behandlingen af klager over luftfartsselskaberne i henhold til forordningen.

Ved den seneste ændring af luftfartslovens § 148, stk. 2, i 2024 blev det præciseret, at safetyafgiften også omfatter omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet, idet dette tidligere ikke udtrykkeligt fremgik af bestemmelsen.

Det følger af bemærkningerne til den seneste ændring af bestemmelsen, at ændringen havde til formål at præcisere, at den afgift, som opkræves i henhold til stk. 1, også dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet. Formålet var endvidere at ændre

bestemmelsens ordlyd, så den afspejlede hidtidig praksis for på den måde at tydeliggøre, hvilke af Trafikstyrelsens omkostninger til varetagelse af opgaver relateret til tilsynet med civil luftfart i bred forstand, der dækkes af safetyafgiften, jf. Folketingstidende 2024-25, tillæg A, L 9 som fremsat, side 25.

2.7.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Trafikstyrelsen behandler passagerklager over luftfartsselskaber efter forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder. Klager, som Trafikstyrelsen har kompetence til at behandle, vedrører krav om kompensation og refusion af udgifter, som passagererne måtte have som følge af en forsinkelse, aflysning, boardingafvisning eller nedgradering i forbindelse med en flyrejse. Klager over danske luftfartsselskaber finansieres af safetyafgiften, mens klager over udenlandske selskaber indtil medio marts 2026 har været finansieret af »en route-afgiften«, der er en afgift for overflyvning af dansk luftrum.

By-, Land- og Transportministeriet vurderer, at behandlingen af passagerklager over udenlandske luftfartsselskaber bør finansieres af den samme kilde, som gælder for behandlingen af passagerklager over danske luftfartsselskaber. Eftersom udenlandske luftfartsselskaber allerede i dag betaler safetyafgift og dermed bidrager til at finansiere klagesagsbehandlingen, finder ministeriet, at afgiften bør finansiere Trafikstyrelsens behandling af passagerklager over både danske og udenlandske luftfartsselskaber. Herved samles finansieringen af samme type myndighedsopgave under samme afgiftsordning.

2.7.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ændre luftfartslovens § 148, stk. 2, således at safetyafgiften fremover vil skulle finansiere Trafikstyrelsens behandling af passagerernes klager over både danske og udenlandske luftfartsselskabers efterlevelse af forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder.

Den foreslåede ændring vil indebære, at klagesagsbehandlingen vedrørende udenlandske luftfartsselskaber vil blive finansieret via safetyafgiften, hvilket skal ses i lyset af, at safetyafgiften opkræves for passagerer, som afgår fra danske lufthavne med både danske og udenlandske luftfartsselskaber.

Forslaget indebærer således, at Trafikstyrelsens behandling af klager over passagerrettigheder, uanset om en klage vedrører et dansk eller udenlandsk selskab, fremadrettet vil blive finansieret af safetyafgiften.

### 2.8. Øget digital kommunikation

2.8.1. Gældende ret

Det er det almindelige forvaltningsretlige udgangspunkt, at hvor der i lovgivningen ikke er fastsat særlige formkrav, har borgere og virksomheder som udgangspunkt frihed til at henvende sig til en offentlig myndighed i den form, de selv ønsker. Dette forudsætter dog, at myndigheden teknisk er i stand til at modtage henvendelser i denne form, ligesom det forudsætter, at udgangspunktet ikke er fraveget ved lov.

Det følger af luftfartslovens § 153 b, stk. 1, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Endvidere følger det af bestemmelsen, at ministeren herunder kan fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen.

Det følger af luftfartslovens § 153, stk. 2, at ministeren endvidere kan fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller henvendelse.

Endelig følger af luftfartslovens § 153, stk. 3, at ministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning, klage eller henvendelse, der ikke er sendt ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Luftfartslovens § 153 b indebærer således, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed skal henvende sig til Trafikstyrelsen.

Bestemmelsen giver imidlertid ikke mulighed for at fastsætte krav om, at en borger eller en virksomhed, der ikke selv har henvendt sig til Trafikstyrelsen, men som Trafikstyrelsen kontakter, forpligtes til at benytte en særlig

digital løsning, et særligt format eller en formular stillet til rådighed af Trafikstyrelsen.

2.8.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser
I forbindelse med et øget fokus på effektivisering og øget digitalisering, er det By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at der er behov for, at skriftlig kommunikation mellem Trafikstyrelsen, borgere og virksomheder på luftfartsområdet, skal foregå ved brug af digitale løsninger eller særlige formater, såfremt dette skønnes at kunne påvirke sagsbehandlingen positivt.

Ministeriet bemærker i tilknytning til ovenstående, at borgere, der ikke kan anvende digital kommunikation, bør have mulighed for at blive undtaget fra kravet om at benytte en digital løsning eller et særligt digitalt format og således kunne få et alternativt stillet til rådighed.

Som beskrevet i pkt. 2.8.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger kan by-, land- og transportministeren efter de gældende regler fastsætte bestemmelser om, at ansøgninger, klager eller andre henvendelser til Trafikstyrelsen skal sendes via digitale løsninger, som styrelsen stiller til rådighed. Bestemmelsen giver imidlertid ikke mulighed for, at en borger eller en virksomhed, der ikke selv har henvendt sig til Trafikstyrelsen, men som Trafikstyrelsen kontakter, kan forpligtes til at benytte en særlig digital løsning, eller et særligt digitalt format eller en formular, som stilles til rådighed af Trafikstyrelsen.

I forbindelse med behandlingen af klagesager på området for flypassagerrettigheder har Trafikstyrelsen konstateret, at der vil være et effektiviseringspotentiale, hvis de luftfartsselskaber, som passagerer klager over, kan forpligtes til at indsende oplysninger til Trafikstyrelsen vedrørende klagen i et særligt format eller ved brug af en digital løsning, som Trafikstyrelsen har stiller til rådighed. Trafikstyrelsen modtager og behandler ca. 1.800 klager årligt efter forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder.

Når Trafikstyrelsen har modtaget en klage over et luftfartsselskab, bliver luftfartsselskabet hørt over klagen og anmodes om at sende oplysninger til brug for sagens oplysning og behandling. Den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 153 b indeholder som tidligere nævnt ikke hjemmel til, at der

kan fastsættes krav om brug af en digital løsning eller et særligt digitalt format til denne del af en klagesags behandling.

Det er på den baggrund By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at en digital indhentning af oplysninger til brug for Trafikstyrelsens vurdering vil kunne gennemføres langt mere effektivt end hidtil, hvis luftfartsselskaberne pålægges at anvende en digital løsning eller et særligt format, når oplysningerne sendes til Trafikstyrelsen. I dag modtager Trafikstyrelsen en lang række oplysninger af betydning for klagesagsbehandlingen. Dette skyldes, at Trafikstyrelsen behandler klager over mange forskellige luftfartsselskaber, hvor der ikke er en harmoniseret tilgang til, hvordan materiale skal indsendes. Oplysningerne er ofte meget omfangsrige og sjældent opsat i samme rækkefølge, og flere af oplysningerne har ikke altid betydning for sagens behandling. Den måde, hvorpå oplysningerne sendes til Trafikstyrelsen i dag, fører til unødig sagsbehandling for Trafikstyrelsen. Det forventes derfor, at en digital løsning eller et særligt format vil medføre en effektiviseringsgevinst i form af et reduceret tidsforbrug og dermed besparelser i Trafikstyrelsens sagsbehandling.

På samme måde vil der på øvrige dele af luftfartsområdet, hvor Trafikstyrelsen initierer dialogen, kunne være fordele ved at benytte enten et særligt digitalt format eller en digital løsning. Det vil f.eks. kunne være tilfældet i tilsynssager, hvor den, der er underlagt tilsyn fra Trafikstyrelsen, høres over oplysninger eller andet, der relaterer sig til en verserende sag, og hvor en tidlig systematisering af informationer, der sendes til styrelsen, hensigtsmæssigt kan ske i et særligt format eller en digital løsning. Det vil endvidere bl.a. kunne være i sager, hvor Trafikstyrelsen f.eks. har behov for at høre tredjeparter i en sag, og hvor systematiseret data vil understøtte hurtig og gennemsigtig sagsbehandling samt gøre det muligt at stille krav om at dialogen foregår på en specifik måde.

#### 2.8.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at udvide den gældende bemyndigelse om digital kommunikation i luftfartslovens § 153 b, således at by-, land- og transportministeren fremover vil kunne fastsætte regler om, at al skriftlig kommunikation med Trafikstyrelsen på luftfartsområdet vil skulle ske ved anvendelse af en

digital løsning, eller et særligt digitalt format, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Den foreslåede udvidelse vil understøtte fremtidig digital dialog på en måde, der ikke kun vil være en fordel for Trafikstyrelsen, der vil kunne behandle sagerne hurtigere, men også for dem, der skal benytte de digitale løsninger, når de sender oplysninger til Trafikstyrelsen. I forbindelse med etableringen af de digitale løsninger vil der blive vejledt om korrekt udfyldelse, herunder om hvilke oplysninger og dokumenter m.v. der er nødvendige for sagens behandling. Det forventes at ville sikre, at Trafikstyrelsen alene modtager de oplysninger og den dokumentation, der er nødvendig for Trafikstyrelsens sagsbehandling, ligesom det forventes at ville medvirke til at effektuere ansøgningsprocessen, idet det vil fremgå klart, hvilke oplysninger der skal indsendes til brug for sagens behandling.

Forslaget vil derudover understøtte digital kommunikation mellem luftfartsmyndigheden og aktører ved brug af ensartede begreber og data, som myndigheden allerede er i besiddelse af, og som luftfartsbrugeren kan have tillid til, håndteres i overensstemmelse med de dataetiske regler.

Forslaget vil ikke medføre ændringer for de borgere, der i dag er undtaget fra digital kommunikation, jf. pkt. **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**.

## 2.9. Groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60

### 2.9.1. Gældende ret

#### *2.9.1.1. Luftfartsloven*

Langt hovedparten af den regulering, der i dag finder anvendelse på luftfartsområdet, udgøres af EU-regulering. Det følger af luftfartslovens § 1, at luftfart inden for dansk område skal finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i loven og de med hjemmel i loven udfærdigede forskrifter, medmindre andet følger af EU-forordninger.

Der er dog fortsat områder, der ikke er omfattet af EU-retten, f.eks. visse typer af flyvepladser og luftfartøjer, som er reguleret af nationale regler i luftfartsloven. Derudover gælder de EU-retlige regler ikke direkte for Færøerne og Grønland. Derimod danner luftfartslovens regler grundlag for

luftfartslovgivningen, der finder anvendelse på Færøerne og i Grønland. Dele af luftfartslovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og de grønlandske forhold tilsiger.

Det følger af luftfartlovens § 60, at flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, og som ikke skal certificeres i henhold til EU-forordninger på flyvepladsområdet, skal være godkendt af by-, land- og transportministeren. Bestemmelsen indebærer imidlertid alene godkendelse af flyvepladsen og ikke de tjenester, der relaterer sig til serviceringen af et luftfartøj. For nærmere om begrebet groundhandling henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.9.1.2.

Luftfartsloven indeholder i dag ikke regler, der regulerer udførelse af og tilsyn med de groundhandlingtjenester, der udbydes på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60, og hvis beflyvning står åben for offentligheden.

Regulering af groundhandlingområdet sker primært ved branchestandarder og individuelle aftaler mellem leverandøren af groundhandlingtjenesten og den, der køber tjenesten. Det er op til aftaleparterne at sikre, at groundhandlingtjenesten lever op til branchestandarden og det aftalte. I praksis varetages groundhandling på flyvepladser af luftfartøjsoperatører, flyvepladsen selv eller en virksomhed, der efter aftale med flyvepladsen leverer groundhandlingtjenester.

Efter luftfartslovens § 82 kan by-, land- og transportministeren udfærdige forskrifter til undgåelse af sammenstød mellem luftfartøjer og andre ulykker under luftfart eller i øvrigt til sikring mod farer eller ulemper som følge af luftfart. Formålet med bestemmelsen er at kunne varetage sikkerhedsmæssige foranstaltninger, der skal afværge farer ved luftfarten.

Det følger af bemærkningerne til luftfartslovens § 82, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at flyvningen skal foregå på en betryggende måde og ikke må medføre unødig ulempe, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1483. Hidtil har § 82 været anvendt til at fastsætte regler om krav til luftfartøjsoperatører, der er hjemmehørende på Færøerne

og i Grønland, om at stille de faciliteter til rådighed, der vurderes nødvendige for sikker håndtering af luftfartøjer. Endvidere er der fastsat regler om, at luftfartøjsoperatører skal føre tilsyn med de underleverandører, som de benytter sig af. Kravene til luftfartøjsoperatører fremgår af Bestemmelser om Civil luftfart 5-50 om luftfartøjsoperatører, som ikke er omfattet af EU-AIR-OPS (BL 5-50) af 25. november 2020. Kravene i BL 5-50 svarer i vidt omfang til de EU-retlige bestemmelser, der finder anvendelse for de luftfartøjsoperatører, der er hjemmehørende i Danmark, og som følger af Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008.

Den gældende bemyndigelsesbestemmelse i luftfartslovens § 82 giver dog ikke mulighed for at fastsætte regler af betydning for groundhandling.

*2.9.1.2. EU-retten*

De EU-retlige regler om groundhandling reguleres overordnet i grundforordningen. Grundforordningen fastsætter de væsentlige krav til sikker levering af groundhandlingtjenester og ikke detaljerede regler og definitioner.

Det følger af grundforordningens artikel 2, stk. 1, litra d, jf. litra e, at forordningen gælder for flyvepladser, der er åbne for offentlig brug, betjener erhvervsmæssig lufttransport og har en asfalteret instrumentlandingsbane med en længde på mindst 800 m, eller som udelukkende betjener helikoptere, der benytter instrumentflyvningsprocedurer eller udflyvningsprocedurer.

Det følger endvidere af grundforordningens artikel 2, nr. 7, at EU's medlemsstater kan beslutte at undtage instrumentflyvepladser fra grundforordningens anvendelsesområde, hvis flyvepladsen højst betjener 10.000 passagerer ved erhvervsmæssig lufttransport om året og højst håndterer 850 godsbevægelser om året. Flyvepladserne kan dog ikke undtages fra at efterleve de væsentlige krav, der er fastsat i grundforordningen.

Begrebet groundhandlingtjenester er defineret i grundforordningens artikel 3, nr. 23, hvorefter forstås alle tjenesteydelser, der leveres på flyvepladser, og som består af sikkerhedsrelaterede aktiviteter inden for tilsyn på jorden,

flight dispatch og lastkontrol, passagerhåndtering, bagagehåndtering, fragt- og posthåndtering, forpladshandling af luftfartøjer, servicering af fly, brændstof- og oliepåfyldning og lastning af catering, herunder tilfælde, hvor luftfartøjsoperatører leverer disse groundhandlingtjenester til sig selv.

Groundhandlingtjenester kan udføres af såvel luftfartøjsoperatører, flyvepladser og organisationer, der udelukkende eller primært leverer groundhandlingtjenester. Hvor tjenesterne leveres af andre end luftfartøjsoperatører eller flyvepladser, har luftfartøjsoperatørerne og flyvepladserne hidtil selv skulle sikre sig, at underleverandørerne levede op til deres forpligtelser. Det har ført til, at luftfartøjsoperatører og flyvepladserne har lavet individuelle aftaler og ført individuelle tilsyn med groundhandlere.

For at sikre en samlet systemtilgang og fastlægge et referencegrundlag for sikkerheden i forbindelse med alle luftfartsrelaterede aktiviteter, udstedte EU-Kommissionen i 2025 fem retsakter i form af delegerede forordninger og gennemførelsesforordninger om eller med betydning for groundhandling, der udføres på instrumentflyvepladser omfattet af grundforordningen.

De fem retsakter udgøres af EU-Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/20 af 19. december 2024 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår fastsættelsen af krav til sikker levering af groundhandlingtjenester og til de organisationer, der leverer dem (herefter groundhandlingorganisationsforordningen), Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/21 af 19. december 2024 om ændring af forordning (EU) nr. 139/2014 for så vidt angår krav til flyvepladsoperatører med hensyn til groundhandlingaktiviteter (herefter flyvepladsgroundhandlingforordningen), Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/22 af 19. december 2024 om ændring af delegeret forordning (EU) 2022/1645 for så vidt angår informationssikkerhedskrav til organisationer, der leverer groundhandlingtjenester (herefter informationssikkerhedsgroundhandlingforordningen), Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/23 af 19. december 2024 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår krav til tilsyn med groundhandlingtjenester og de organisationer, der leverer dem (herefter myndighedsgroundhandlingforordningen), Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2025/24 af 19. december 2024 om

ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår krav til luftfartøjsoperatører med hensyn til groundhandlingaktiviteter (herefter luftfartøjsoperatørgroundhandlingforordningen).

Reglerne i de fem retsakter har til formål at sikre, at levering af groundhandlingtjenester sker på et ensartet retligt grundlag og en ensartet tilgang til luftfartssikkerhed, herunder safety-relaterede rapporteringer, ledelsessystemer, auditering, vedligehold af udstyr, uddannelse og træning. Endvidere indeholder forordningerne regler om roller og ansvar for groundhandlingorganisationer, modtagere af groundhandlingtjenester og de myndigheder, der skal føre tilsyn med, at groundhandlingorganisationerne overholder kravene. Endelig indeholder forordningerne krav til selve udførelsen af groundhandlingtjenesterne.

De fem forordninger finder som udgangspunkt anvendelse fra den 27. marts 2028. Der er dog visse af reglerne i forordningerne, der vedrører informationssikkerhedssystemer, der imidlertid først finder anvendelse den 27. marts 2031.

2.9.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Når de fem retsakter om groundhandling begynder at finde anvendelse, vil der gælde nye regler om groundhandling, herunder krav til de tjenester, der udføres, regler om tilsyn og tilsynsmyndigheden for de instrumentflyvepladser, der er certificerede i henhold til EU-retlige regler, som nævnt under pkt. 2.9.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I Danmark er der tre flyvepladser, Stauning Lufthavn, Kolding Lufthavn og Hans Christian Andersen Airport, som er certificeret efter nationale regler og derfor ikke vil blive omfattet af de fem EU-retsakter. Idet der i dag ikke er regler, som en leverandør af groundhandlingtjenester skal efterleve, vil groundhandling på de førnævnte tre flyvepladser, fortsat være op til branchestandarder og individuelle aftaler mellem leverandøren af groundhandlingtjenesten og den, der køber tjenesten, jf. pkt. 2.9.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

By-, Land- og Transportministeriet vurderer, at der med de fem EU-retsakter vil kunne opstå en forskel mellem levering af groundhandlingtjenester

på henholdsvis EU-certificerede og nationalt certificerede instrumentflyvepladser.

Ministeriet vurderer derfor, at der er behov for at gøre det muligt at fastsætte tilsvarende regler om groundhandling for de instrumentflyvepladser, der er godkendt efter luftfartslovens § 60, og hvis beflyvning står åben for offentligheden.

Ministeriet vurderer, at ensarterede regler vil gøre groundhandlingområdet mere overskueligt for både for Trafikstyrelsen og luftfartsbrugere. Ensartede regler vil medvirke til en større grad af genkendelighed og forudsigelighed i leveringen og modtagelsen af en groundhandlingtjeneste samt tilsynet med reglerne.

Videre finder ministeriet, at ensartede regler forventeligt vil begrænse risikoen for fejl, idet antallet af forskellige operationelle procedurer for samme groundhandlingtjeneste, der leveres til samme type luftfartøjer, begrænses. Luftfartøjsoperatørerne vil samtidigt kunne forvente, at de leverandører af groundhandlingtjenester, de benytter, lever op til kravene, og at den ansvarlige luftfartsmyndighed sikrer dette. Ministeriet vurderer, at det ved at samle tilsynsforpligtelsen hos Trafikstyrelsen forventeligt vil bidrage til en mere ensartet administration af reglerne og et mere effektivt tilsyn. Ministeriet vurderer endvidere, at det vil reducere administrative byrder at samle myndighedsopgaven, idet luftfartøjsoperatørerne ikke skal opretholde kompetencer til at føre tilsyn med leverandører af groundhandlingtjenester for et begrænset antal flyvepladser. Dertil bemærker ministeriet, at Trafikstyrelsen som national luftfartsmyndighed, er tilsynsmyndighed på øvrige områder af luftfartsområdet og derfor allerede fører tilsyn på de omfattede flyvepladser i anden sammenhæng.

By-, Land- og Transportministeriet bemærker, at muligheden for at fastsætte regler om groundhandling, for at være gældende på Færøerne og i Grønland, vil skulle sættes i kraft ved anordning for henholdsvis Færøerne og Grønland efter vedtagelsen af nærværende lovforslag.

Der er 16 flyvepladser i Nordatlanten, som er godkendt efter nationale regler, og hvor det vil kunne være relevant at fastsætte regler om

groundhandling, der er tilsvarende de EU-retlige regler om groundhandling. På Færøerne er det Vágar Lufthavn og i Grønland er det flyvepladserne Aasiaat, Ilulissat, Kangerlussuaq, Kulusuk, Maniitsoq, Narsarsuaq, Nerlerit Inaat, Nuuk, Pituffik, Paamiut, Qaqortoq, Qaanaaq, Sisimiut, Upernavik og Qaarsut.

Det vil i forbindelse med anordningsprocessen blive drøftet med Færøerne og Grønland, hvorvidt reglerne ønskes sat i kraft og i så fald, om der er særlige forhold, der vil skulle tages hensyn til ved udmøntningen af regler om groundhandling. Den lovgivningsmæssige proces henholdsvis på Færøerne og i Grønland forventes gennemført i 2027.

2.9.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at by-, land- og transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler af betydning for groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60, og hvis beflyvning står åben for offentligheden. Ministeren vil endvidere kunne fastsætte regler om Trafikstyrelsens tilsyn med efterlevelse af regler om groundhandling.

Den foreslåede ordning vil give mulighed for et ensartede regelsæt om levering af groundhandlingtjenester på instrumentflyvepladser, uanset om flyvepladsen er certificeret efter EU-retlige regler eller efter nationale regler.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive anvendt til at fastsætte regler, der i videst mulige omfang svarer til de fem forordninger på området for groundhandling som omtalt i pkt. 2.9.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Det vil bl.a. indebære regler om safetyrelaterede rapporteringer, ledelsessystemer, auditering, vedligehold af udstyr, uddannelse og træning. Endvidere vil det indebære regler om roller og ansvar for leverandører af groundhandlingtjenester, modtagere af groundhandlingtjenester og de myndigheder, der skal føre tilsyn med, at leverandører af groundhandlingtjenester overholder de krav, de har erklæret at overholde. Endelig vil det indebære regler om krav til selve udførelsen af tjenesterne. Formålet vil være at skabe lige vilkår og regler for leverandører af groundhandlingtjenester og luftfartsoperatørerne på instrumentflyvepladser samt at samle tilsynsforpligtelsen hos Trafikstyrelsen.

I forbindelse med udmøntningen af den foreslåede bestemmelse vil der blive fastsat passende tid for de relevante interessenter til at tilpasse sig i forhold til de nye regler.

Det forventes, at by-, land- og transportministerens beføjelse til at fastsætte regler efter den foreslåede bemyndigelse vil blive delegeret til Trafikstyrelsen.

For Færøerne og Grønland vil bestemmelsen skulle gennemføres ved kongelig anordning, før bemyndigelsen vil kunne udmøntes i en administrativ forskrift. Såfremt reglerne ønskes sat i kraft for henholdsvis Færøerne og Grønland, vil der i forbindelse med udstedelsen af administrative forskrifter blive taget højde for særlige færøske eller grønlandske forhold.

## 2.10. Forenklet behandling af sager om luftfartshindringer

### 2.10.1. Gældende ret

Luftfartslovens §§ 65 og 67 a indeholder regler om luftfartshindringer. Bestemmelserne har til formål at sikre, at luftfartshindringer, som f.eks. en vindmølle eller en kran, ikke udgør en risiko for luftfartssikkerheden. I reglerne fastsættes forelæggelses-, anmeldelses- og attestkrav. Derudover giver reglerne mulighed for at stille krav om eksempelvis afmærkning eller højdebegrænsning.

Det følger af luftfartslovens § 65, stk. 1, at for så vidt angår et areal, på hvilket luftfartshindringer ifølge planen må være 25 m over terræn eller mere, skal ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer over den nævnte grænse, forelægges for Trafikstyrelsen. Pligten hertil skal respekteres af alle indehavere af rettigheder over det pågældende areal, uanset hvornår retten er stiftet. Pligten tinglyses på ejendommen efter anmodning fra Trafikstyrelsen, der sender en genpart af anmodningen til ejeren.

Af luftfartslovens § 65, stk. 2, følger det, at såfremt projektet ikke strider imod den af by-, land- og transportministeren godkendte indflyvningsplan, udsteder Trafikstyrelsen attest herom.

Videre følger det af luftfartslovens § 65, stk. 3, at strider projektets gennemførelse imod planen, vil sagen af Trafikstyrelsen være at forelægge for by-,

land- og transportministeren, der træffer afgørelse om, hvorvidt gennemførelsen kan tillades under hensyn til de i enkelttilfældet foreliggende forhold.

Luftfartslovens § 65 blev indført i luftfartsloven ved lov nr. 252 af 10. juni 1960 om lov om luftfart.

Det følger af luftfartslovens § 67 a, stk. 1, at projekter til anlæg, der uden for de for flyvepladser godkendte planers område agtes opført i en højde af 100 m eller mere over terræn, skal anmeldes til Trafikstyrelsen. Opførelsen af anlægget må ikke påbegyndes, før der af Trafikstyrelsen er udstedt attest om, at hindringen ikke skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed.

Af luftfartslovens § 67 a, stk. 2, følger det, at såfremt anlægget skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed, skal sagen af Trafikstyrelsen forelægges for by-, land- og transportministeren, der træffer afgørelse om, hvorvidt attesten kan udstedes. Attesten kan betinges af, at hindringen afmærkes eller dens højde nedsættes, og at udgiften herved afholdes af ejeren eller brugeren.

Luftfartslovens § 67 a blev indført i luftfartsloven ved lov nr. 470 af 9. december 1970 om ændring af lov om luftfart. Formålet var at sikre en forudgående vurdering af luftfartssikkerheden, herunder mulighed for at kunne kræve afmærkninger. Det fremgår af bemærkningerne til § 67 a, at eftersom hindringer i en højde af 100 m eller derover forekommer hyppigere, vurderes det rimeligt at give luftfartsmyndighederne mulighed for, at på forhånd at tage stilling til, om et givent projekt er foreneligt med hensynet til lufttrafikkens sikkerhed, eventuelt på betingelse af, at hindringen afmærkes efter nærmere anvisning, jf. Folketingstidende 1970-71, Tillæg A, spalte 919.

Ved forhandlingerne af lovforslaget fremførte ministeren for offentlige arbejder, at det var hensigten, at luftfartsdirektoratet på ministerens vegne skulle kunne udøve beføjelsen, ligesom det var tilfældet på en række andre områder. Det ville således være det normale forløb, at udstedelse af attester efter stk. 1, skulle kunne foregå uden større vanskeligheder. For så vidt angår anlæg som skønnes at ville frembyde en fare for lufttrafikkens sikkerhed efter stk. 2, fremførte ministeren, at bestemmelsen skulle tage hensyn til

interessekonflikten mellem det offentlige og borgerne, hvorfor det skulle være muligt at få sagen forelagt for ministeren for offentlige arbejder til prøvelse. Den part, der fik afslag i sagen, havde dermed adgang til at få sagen prøvet af ministeren, jf. Folketingstidende 1970-1971, tillæg F, spalte 727-728.

2.10.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser

Luftfartsloven indeholder en række regler, hvorefter by-, land- og transportministeren har kompetencen til at træffe afgørelse, og som i vidt omfang giver mulighed for delegation af afgørelseskompetence. Særligt regler af teknisk og operationel karakter efter luftfartsloven er delegeret til Trafikstyrelsen med henblik på at sikre en effektiv og ensartet administration af reglerne. Reglerne i § 65, stk. 3, og § 67 a, stk. 2, indeholder imidlertid en særlig regulering, hvorefter sagsbehandlingen er delt mellem Trafikstyrelsen og by-, land- og transportministeren.

Som anført under pkt. 2.10.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, indebærer § 65, stk. 3, og § 67 a, stk. 2, at visse sager om luftfartshindringer skal forelægges af Trafikstyrelsen for by-, land- og transportministeren. Sagsbehandlingen er således delt mellem myndigheder, hvor den luftfartsfaglige vurdering foretages af Trafikstyrelsen, mens ministeren foretager den endelige vurdering, herunder en afvejning af andre relevante hensyn og interesser. Herefter træffer ministeren afgørelse om, hvorvidt en luftfartshindring kan tillades under hensyn til luftfartssikkerheden. I bemærkningerne til § 67 a, stk. 2, blev som eksempel på en luftfartshindring nævnt skorstene, der af hensyn til luftforurening blev opført i en højde, som kunne udgøre en risiko for luftfartssikkerheden, men hvor risikoen kunne afværges ved krav om afmærkning, jf. pkt. 2.10.1.

Siden reglerne blev indført i 1960'erne og 1970'erne er der sket en væsentlig udvikling af både luftfartsområdet og karakteren af luftfartshindringer. I dag er der langt flere luftfartsaktiviteter, bl.a. som følge af et øget antal fly og helikoptere samt nye typer af luftfartøjer som eksempelvis droner. Samtidigt forekommer luftfartshindringer i et væsentlige større omfang, eksempelvis i form af kraner og vindmøller, hvor der både opføres højere og flere, hvor der kan være behov for at fastsætte krav om lysafmærkning eller andre sikkerhedsforanstaltninger af hensyn til luftfartssikkerheden.

Udviklingen indebærer, at sager om luftfartshindringer efter luftfartslovens § 65, stk. 3, og § 67 a, stk. 2, er blevet en almindelig del af den administrative sagsbehandling. Ministeriet vurderer, at sådanne sager i dag ikke nødvendigvis indebærer en særlig interessekonflikt af den karakter, som efter bemærkningerne til reglerne begrundede ministeriel prøvelse. Derimod er vurderingen af luftfartshindringer og sikkerhedsforanstaltninger af hensyn til luftfartssikkerheden en almindelig del af den luftfartsfaglige vurdering i forbindelse med administrationen af området.

By-, Land- og Transportministeriet vurderer, at der i lyset af udviklingen på luftfartsområdet er behov for at gøre administrationen af reglerne om luftfartshindringer tidssvarende.

Ministeriet vurderer endvidere, at reglernes luftfartstekniske karakter taler for, at sagerne kan behandles og afgøres af samme myndighed, ligesom det er tilfældet på andre tekniske og operationelle områder i luftfartsloven.

Ministeriet finder på den baggrund, at det vil understøtte en mere effektiv sagsbehandling af sager om luftfartshindringer at skabe mulighed for at samle kompetencen hos én myndighed.

#### 2.10.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at luftfartslovens § 65, stk. 3, og § 67 a, stk. 2, ændres således, at sagsbehandlingen samles hos by-, land- og transportministeren, og derved gøres det muligt at delegere kompetencen til af træffe afgørelse. De foreslåede ændringer vil således ikke indebære en ændring af det materielle indhold i reglerne, men har alene til formål at gøre administrationen af reglerne tidssvarende.

Det forventes, at ministerens beføjelse til at træffe afgørelse i luftfartshindringssager, vil blive delegeret til Trafikstyrelsen. Dette vil forventeligt medføre en forenkling og effektivisering af administrationen af reglerne, idet sager om luftfartshindringer ikke vil skulle forelægges af Trafikstyrelsen for ministeren.

## 2.11. Love på luftfartsområdet, der foreslås ophævet

### 2.11.1. Lov nr. 410 af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne

#### *2.11.1.1. Gældende ret*

Loven bemyndiger i § 1 ministeren for offentlige arbejder til på statskassens regning

- a) at anlægge en offentlig lufthavn ved Aarhus med henblik på regelmæssig indenlandsk lufttrafik (lufthavn af klasse B),
- b) at overtage de Aalborg og Esbjerg kommuner tilhørende flyvepladser ved disse byer samt den et aktieselskab tilhørende flyveplads ved Rønne,
- c) at foretage foranstaltninger, der er nødvendige for at udbygge og indrette flyvepladsen ved Aalborg (Aalborg Vest) som offentlig lufthavn med henblik på regelmæssig, international lufttrafik (lufthavn af klasse A) og flyvepladserne ved Esbjerg og Rønne samt den ved Odense (Beldringe) tilvejebragte flyveplads som offentlige lufthavne af klasse B, og
- d) at overtage driften af de førnævnte offentlige lufthavne.

Efter lovens § 2 skal de berørte kommuner yde tilskud til statens anlæg af lufthavnene, navnlig til arealerhvervelse og indflyvningsservitutter. Bestemmelsen indeholder endvidere regler om ekspropriation og værdiansættelse og indebærer, at der nedsættes en kommission til at træffe bindende afgørelser om erstatnings- og værdispørgsmål i mangel af enighed.

Lovens § 3 begrænser Aalborg Kommunes tilskud til udgifter forbundet med udbygning af Aalborg lufthavn. Derudover følger det, at kommunerne Aarhus, Esbjerg og Odense pålægges at afholde udgifter i forbindelse med udvidelse af lufthavnene op til en fastsat minimumsstørrelse, mens yderligere udvidelser finansieres af staten.

Af lovens § 4 følger, at Københavns, Frederiksberg og Gentofte Kommuner skal yde et nærmere fordelt tilskud til udvidelsen af Københavns Lufthavn ved Kastrup, og det fremgår i den forbindelse, at uenighed om tilskuddets størrelse afgøres med bindende virkning af den i § 2 nedsatte kommission.

Endelig følger det af lovens § 5, at de nødvendige beløb til gennemførelse af foranstaltningerne bevilges på de årlige finanslove.

Det fremgår af bemærkningerne til lov om civile, offentlige lufthavne, at loven er tilvejebragt på baggrund af forventningen om, at den internationale og indenlandske civile luftfart ville stige efter afslutningen af anden verdenskrig. For så vidt angår lufthavne, var det forventningen, at disse ville få en væsentlig betydning for landets trafiknet i sin helhed. Med henblik på at facilitere denne ændring skulle staten derfor kunne anlægge, overtage, udbygge, indrette og drifte, en række lufthavne på statskassens regning, jf. Folketingstidende 1945-1946, tillæg A, spalte 4745-4748.

Ved lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart blev luftfartslovgivningen kodificeret ved at optage love på luftfartsområdet i en samlet lov. I de tilfælde, hvor den øvrige lovgivning ikke kunne optages i loven, er der foretaget en henvisning til disse love, så luftfartsloven ville få en oversigt over den gældende lovgivning. Der er dog undladt at foretage en henvisning til lov om civile, offentlige lufthavne, idet loven skønnedes at være for speciel i sit emne til at burde medtages i luftfartsloven, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1428.

Lov om civile, offentlige lufthavne er siden vedtagelsen af lov om luftfart af 1959-60 ikke nævnt ved andre love. Dermed er loven gældende.

*2.11.1.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser*

Lov om civile, offentlige lufthavne indeholder bemyndigelser for ministeren for offentlige arbejder (nu by-, land- og transportministeren) til at kunne anlægge en offentlig lufthavn ved Aarhus, overtage Aalborg, Esbjerg og Rønne flyvepladser, udbygge og indrette Aalborg, Esbjerg, Rønne og Odense flyvepladser som offentlige lufthavne, og overtage driften af førnævnte offentlige lufthavne.

By-, Land- og Transportministeriet vurderer, at det formål, som lå til grund for lovens vedtagelse, er blevet opfyldt. Den civile luftfart blev genoptaget efter anden verdenskrig, og de lufthavne, som loven har haft til hensigt at anlægge, udbygge og indrette, er enten efterfølgende anlagt og udbygget eller opgivet. De bemyndigelser, der har været nødvendige for at gennemføre lovens formål, har således fundet anvendelse.

Ministeriet vurderer samtidig, at bemyndigelserne i loven ikke længere har et selvstændigt praktisk anvendelsesområde. Bemyndigelserne knytter sig til konkrete anlægs- og driftsmæssige foranstaltninger, som var begrundet i de førnævnte forhold, der gjorde sig gældende ved lovens vedtagelse.

På den baggrund vurderer By-, Land- og Transportministeriet, at lov om civile, offentlige lufthavne er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

*2.11.1.3. Den foreslåede ordning*

Det foreslås, at lov nr. 410 af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne ophæves.

2.11.2. Lov nr. 166 af 30. april 1969 om placering af en ny Københavns lufthavn

*2.11.2.1. Gældende ret*

Det følger af lovens § 1, at ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade udarbejde en plan for etapevis gennemførelse af en ny storlufthavn, placeret på og ved øen Saltholm, til fremtidig afløsning af Københavns Lufthavn, Kastrup.

Efter § 2 skal lufthavnsplanen til brug for en senere skitseprojektering indeholde det nødvendige program for anlæg af første etape af storlufthavnen med tilhørende tunnelforbindelse mellem Amager og Saltholm. Dette skal ske under hensyntagen til mulighederne for indpasning af en fast forbindelse over Øresund på København-Malmø linjen og fremtidige udvidelser heraf.

Bestemmelsen fastsætter endvidere, at planen skal suppleres med forslag til organisationsform og finansieringsgrundlag for anlægsarbejderne samt med forslag til den fremtidige driftsform for såvel storlufthavnen som Københavns Lufthavn, Kastrup.

*2.11.2.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser*

Lov om placering af en ny Københavns lufthavn bemyndiger ministeren til at udarbejde en plan for etapevis gennemførsel af en ny storlufthavn, placeret på og ved øen Saltholm med henblik på at erstatte Københavns lufthavn, Kastrup. Bemyndigelsen blev udmøntet ved lov nr. 415 af 13. juni 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm (herefter lov om anlæg af lufthavn på Saltholm).

Lov om anlæg af lufthavn på Saltholm blev ophævet ved lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns lufthavn (herefter lov om udbygning af Københavns lufthavn).

Ved lov om udbygning af Københavns lufthavn blev det besluttet at opgive projektet om etablering af en ny lufthavn på Saltholm. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der ikke længere var grundlag for at fastholde beslutningen om anlæg af lufthavn på Saltholm, da det efter fornyede undersøgelser var muligt at udbygge den nuværende lufthavn i Kastrup og at omkostningerne til en ny lufthavn ville være væsentlig større, jf. Folketingstidende 1979-1980, 2. samling, Tillæg A, spalte 4601 og 4610.

By-, Land- og Transportministeriet vurderer derfor, at lov om placering af en ny Københavns lufthavn blev forældet, da planerne om anlæg af lufthavn på Saltholm blev opgivet ved lov om udbygning af Københavns lufthavn.

Ophævelsen af lov om anlæg af lufthavn på Saltholm har medført, at bemyndigelserne i lov om placering af en ny Københavns lufthavn ikke længere kan finde anvendelse. Det er derfor By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

*2.11.2.3. Den foreslåede ordning*

Det foreslås, at lov nr. 166 af 30. april 1969 om placering af en ny Københavns lufthavn ophæves.

## 3. Forholdet til databeskyttelsesregler

Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven finder anvendelse på enhver behandling af personoplysninger, der helt eller delvis foretages ved hjælp af automatisk databehandling, og på ikke-automatisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register.

Den foreslåede § 2 a i lov om Naviair, jf. lovforslagets § 2, nr. 1, om udvidelse af Naviairs formål vil indebære, at Naviairs ansvar i forhold til et itsystem til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil blive tydeliggjort. Foreslåede bestemmelser i kapitel 3 a i lov om Naviair, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, skal i forlængelse heraf understøtte, at Naviair bl.a. vil kunne modtage og behandle flyveplaner, offentliggøre informationer om

flyveplaner samt videregive og gøre oplysninger fra it-systemet tilgængelige for offentlige myndigheder og visse infrastrukturforvaltere. Det forventes, at både virksomheder og private personer vil skulle anmelde flyveplaner for droneoperationer.

Naviair vil ved modtagelse af flyveplaner for droneoperationer og den ovenfor beskrevne efterfølgende behandling af flyveplanerne komme til at behandle almindelige personoplysninger så som navn, adresse, droneoperatørregistreringsnummer, fjernpilotens dronecertifikatnummer, men også fortrolige oplysninger som CPR-nummer. I tilknytning hertil bemærkes, at der også forventes behandlet oplysninger i forbindelse med anvendelse af MitID.

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

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

Det er By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at de foreslåede regler, herunder de regler, som vil skulle udmøntes ved bekendtgørelse, vil medføre, at Naviairs behandling af de modtagne oplysninger vil have hjemmel i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

Med lovforslaget vil det med den foreslåede § 11 a, stk. 1, i lov om Naviair, blive obligatorisk at anvende den digitale selvbetjeningsløsning, som Naviair vil skulle stille til rådighed, jf. lovforslagets § 2, nr. 2. I tilknytning hertil vil det imidlertid blive muligt, at f.eks. borgere med handicap, der bevirker, at de ikke vil kunne anvende den digitale løsning, vil kunne blive undtaget herfor. I den forbindelse kan det ikke afvises, at udmøntningen af ordningen vil føre til, at en borger vil skulle oplyse om et handicap og således meddele Naviair helbredsoplysninger.

Behandling af følsomme oplysninger, herunder helbredsoplysninger, er som udgangspunkt forbudt, jf. databeskyttelsesforordningens artikel 9, stk. 1. Dette forbud finder dog ikke anvendelse, bl.a. hvis behandling er nødvendig af hensyn til væsentlige samfundsinteresser på grundlag af EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret og står i rimeligt forhold til det mål, der forfølges, respekterer det væsentligste indhold i retten til databeskyttelse og sikrer passende og specifikke foranstaltninger til beskyttelse af den registreredes grundlæggende rettigheder og interesser, jf. forordningens artikel 9, stk. 2, litra g.

Ved udmøntningen af adgangen til at blive undtaget fra kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning vil borgere alene skulle afgive de følsomme oplysninger, som vil være absolut nødvendige for at blive undtaget fra kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning.

Det er By-, Land- og Transportministeriets opfattelse, at behandlingen af de ovennævnte oplysninger vil være nødvendig af hensyn til, at borgere, der ikke kan anvende den digitale løsning, også kan anmelde flyveplaner for droneoperationer, som skal medvirke til, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil kunne få fyldestgørende information om droneoperationer i bl.a. operativt og beredskabsmæssigt øjemed.

I tilknytning til ovenstående, herunder om bl.a. offentlige myndigheders og visse infrastrukturforvaltere mulighed for at få adgang til oplysninger om flyveplaner for droneoperationer efter den foreslåede nye § 11 d i lov om Naviair, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, skal det bemærkes, at det både ved udvikling og drift af it-systemet er hensigten, at der vil blive gennemført passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger for at opfylde kravene i forordningen, jf. dennes artikel 25 om beskyttelse gennem design og databeskyttelse gennem standardindstillinger.

Videre skal det bemærkes, at personoplysninger, som Naviair vil modtage via anmeldte flyveplaner for droneoperationer, vil ske inden for rammerne af reglerne i databeskyttelsesforordningens kapitel V. Herefter er udgangspunktet, at personoplysninger som udgangspunkt behandles og opbevares inden for EU.

Endelig skal det i forhold til udvikling og drift af it-systemet til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer bemærkes, at det forudsættes, at de øvrige bestemmelser i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven iagttages, når der behandles personoplysninger i medfør af de foreslåede bestemmelser.

## 4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Naviair er med udmøntning af akutpakken på beredskabsområdet bevilget midler til etablering af it-systemet til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. Videre er Naviair også tildelt midler, som til at begynde med vil skulle dække virksomhedens udgifter ved at drive it-anmeldelsessystemet. Det er hensigten, at de forventede driftsudgifter ved it-systemet skal konsolideres i forbindelse med anskaffelsen af systemet. Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at det med lovforslaget foreslås, at der bliver mulighed for på sigt at indføre en betalingsordning i tilknytning til anmeldelsesordningen. Det er således ikke hensigten at tilføre yderligere offentlig finansiering til brug for den fremtidige drift af it-anmeldelsessystemet.

Anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, som udføres i forbindelse med kommunal og regional opgavevaretagelse, kan forventes at ville medføre negative administrative og økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner. Det nærmere omfang kan imidlertid ikke estimeres på tidspunktet for fremsættelse af lovforslaget. Det er dog forventningen, at den digitale løsning vil komme til at forenkle anmeldelsesprocessen i forhold til den tidligere forudsatte blanketløsning. Det skal i tilknytning til ovenstående bemærkes, at det i forbindelse med udmøntningen af anmeldelsesordningen i bekendtgørelse også vil skulle fastlægges, hvilke droneoperationer der vil blive omfattet af anmeldelseskravet.

Det er By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at den mulighed, der med lovforslaget lægges op til, hvorefter kommuner og regioner kan få adgang til oplysninger om aktuelle droneoperationer, vil kunne medføre positive administrative og økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner. Hertil kommer, at lovforslaget også lægger op til, at kommuner og regioner vil kunne opnå en udvidet digital adgang til it-anmeldelsessystemet.

Hvilke kommuner og regioner, der vil kunne få udvidet adgang til oplysninger om flyveplaner for droneoperationer, vil bl.a. bero på den enkelte kommune eller regions opgavevaretagelse og formålet med at opnå adgang til oplysninger.

Den del af lovforslaget, der vedrører ændring af safetyafgiften, så denne finansierer al klagesagsbehandling på området for flypassagerrettigheder, har ikke i sig selv økonomiske eller implementeringsmæssige konsekvenser for Trafikstyrelsen. Safetyafgiften betales af luftfartsselskaberne, men i praksis vil den kunne overvæltes på passagererne. I perioden medio marts 2026 til lovforslagets vedtagelse, vil finansiering ske via Trafikstyrelsens driftsbevilling, og dermed i praksis af styrelsens bevillingsopsparing. Trafikstyrelsen arbejder parallelt med lovforslaget på en række andre administrative tiltag, som samlet set forventes at effektivisere sagsbehandlingen og dermed bidrage til en betragtelig forbedring af klagesagsbehandlingen. Disse tiltag følger dog ikke direkte af lovforslaget.

For den del af lovforslaget, der vedrører øget digital kommunikation, vil de økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige blive opgjort i forbindelse med udmøntningen af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser. Det er forventningen, at forslaget vil have begrænsede positive statslige økonomiske og administrative konsekvenser, dog ikke svarende til hele årsværk på de respektive områder.

Det er forventningen, at der vil være begrænsede negative implementeringskonsekvenser, i forbindelse med udvikling og vedligehold af Trafikstyrelsens eksisterende it-system, idet dette i forvejen understøtter anvendelse af offentlig infrastruktur som MitID og e-ID. Det forventes, at de økonomiske udgifter til tilpasning og vedligeholdelse af det eksisterende it-system, vil kunne afholdes inden for Trafikstyrelsens eksisterende økonomiske ramme.

Den del af lovforslaget, der vedrører groundhandling, vil alene få begrænsede økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for Trafikstyrelsen, idet tilsvarende regler og nødvendige it-systemer vil blive anvendt af groundhandlinginspektører i Trafikstyrelsen på tidspunktet for udmøntningen af den foreslåede bestemmelse. Det forventes, at som følge af antallet af de omfattede flyvepladser og disses beskaffenhed, vil antallet af tilsyn

være begrænset i forhold til de tilsynsobjekter, der er omfattet af de EU-retlige regler på området. Derudover vil selve udførelse af tilsynene blive tilrettelagt, så de udføres samtidig med andre typer af tilsyn på de samme lokationer, hvilket vil begrænse rejse og opholdsudgifter. Udgifter til tilsynsførelsen, herunder løn, transport og ophold, vil blive finansieret via safetyafgiften, der er fastsat efter luftfartslovens § 148.

Lovforslagets øvrige dele forventes ikke at indebære økonomiske- og implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget vurderes at følge principperne for digitaliseringsklar lovgivning.

I forbindelse med behandling af sager om de foreslåede regler om it-anmeldelsessystemet til flyveplaner for droneoperationer er principperne for digitaliseringsklar lovgivning iagttaget og vil også indgå som led i arbejdet med udmøntningen af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser.

Overordnet understøtter skiftet fra en blanketløsning til et it-system til digital anmeldelse af flyveplaner en styrket digital kommunikation med borgere og virksomheder (princip 2). Forslaget udgør også grundlaget for, at Naviair, herunder i samarbejde med Trafikstyrelsen, på sigt vil kunne videreudvikle anmeldelsessystemet til at understøtte ansøgnings- og tilladelsesprocesser på droneområdet med henblik på at opnå en forenkling af ansøgningsprocesser og administration af droneområdet i tråd med princippet om at gøre det muligt at administrere sager helt eller delvist digitalt og automatisk (princip 3).

I forbindelse med udmøntning af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelser er det hensigten at udarbejde klare og entydige regler, som er lette for borgere og virksomheder at følge, hvor de eksisterende begreber fra droneområdet vil blive anvendt (princip 1 og 4).

Der findes ikke eksisterende offentlig infrastruktur til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer. Det er derfor nødvendigt at etablere en ny it-løsning. It-løsningen forventes dog på sigt tænkt sammen med eksisterende ansøgningsprocesser og administration på droneområdet, således at der bliver én indgang for droneflyvninger i det offentlige (princip 6). By-,

Land- og Transportministeriet vil endvidere have stort fokus på at sikre en tryg og sikker datahåndtering i forbindelse med it-systemet, der skal understøtte anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger ved udmøntning af bemyndigelsesbestemmelsen herom (princip 5) samt at it-systemet understøtter, at anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer kan ske uden fejl og snyd (princip 7).

De foreslåede udvidelser af den eksisterende bemyndigelse til at fastsætte regler om digital kommunikation understøtter udarbejdelse af digitaliseringsklar lovgivning. Bestemmelserne skal tilvejebringe et grundlag for udstedelse af enkle og klare regler (princip 1), der vil muliggøre automatiserede sagsprocesser, hvor det er relevant (princip 3).

Derudover at de regler, der udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser indeholder klart og ensartet sprogbrug (princip 1) samt sikrer genanvendelse af data, som myndigheden allerede er i besiddelse af (princip 4), og som brugeren kan have tillid til, håndteres i overensstemmelse med de dataetiske regler (princip 5).

Endvidere vil øget digitaliseret kommunikation (princip 2) forudsætte brug af eksisterende platforme, der muliggør sikker kommunikation og udveksling af oplysninger (princip 6). Endelig vil fysiske og juridiske personer skulle legitimere sig via allerede eksisterende digitale løsninger som f.eks. MitID og e-ID, hvilket skal bidrage til at forebygge snyd og fejl hos brugerne af systemet (princip 7).

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

Forslaget om indførelse af obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser for de droneoperatører, som vil blive omfattet af anmeldelsesordningen. Selve kravet om anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer har hjemmel i den ændring af luftfartsloven, der blev vedtaget i december 2025, hvor de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet blev beskrevet.

De økonomiske og administrative konsekvenser ved indførelse af kravet om obligatorisk digital selvbetjening vil afhænge af dels de krav, som vil følge

af anmeldelsesordningen, dels hvorledes it-systemet vil blive indrettet. Det er på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse ikke muligt at kvantificere disse konsekvenser. I forbindelse med etableringen af it-systemet er det imidlertid hensigten, at den digitale løsning for erhvervet vil blive så brugervenlig som muligt og dermed mindst mulig byrdefuld for erhvervet at anvende. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at det efter de gældende regler vil være muligt at undtage droneoperationer fra anmeldelseskravet.

Det er By-, Land- og Transportministeriets forventning, at erhvervets tidsforbrug ved den digitale løsning vil være mindre end ved den blanketløsning, som det oprindeligt var hensigten at stille til rådighed for droneoperatører.

Det er umiddelbart By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at der kun vil være et begrænset antal droneoperatører, som opererer erhvervsmæssigt, som vil kunne blive undtaget fra kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som Naviair vil stille til rådighed.

Det er videre By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at lovforslaget vil kunne få positive administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Dette er bl.a. i lyset af, at det vil blive muligt for erhvervslivet at få digital adgang til oplysninger om visse aktuelle droneoperationer. Samtidig er det forventningen, at Naviair i samarbejde med Trafikstyrelsen, på sigt vil kunne videreudvikle anmeldelsessystemet til at understøtte ansøgnings- og tilladelsesprocesser på droneområdet med henblik på at opnå en forenkling af ansøgningsprocesser og administration af droneområdet. Derudover vil det for visse infrastrukturforvaltere blive muligt at opnå en udvidet digital adgang til it-systemet, hvorved yderligere konkrete oplysninger om droneoperationer vil kunne tilgås.

Med lovforslaget vil der på sigt kunne opkræves betaling i forbindelse af anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, hvilket vil medføre økonomiske konsekvenser for erhvervet. Betalingens størrelse kan imidlertid ikke estimeres nærmere, hvilket bl.a. beror på, at driftsudgifterne ved it-systemet, det samlede antal forventede brugere m.v. ikke er kendte oplysninger, der kan kvantificeres for nuværende. Det er hensigten, at betalingen, som vil blive opkrævet af droneoperatørerne, helt eller delvist vil skulle dække de

direkte udgifter til drift af anmeldelsessystemet. De årlige driftsomkostninger vil skulle konsolideres i forbindelse med etableringen og idriftsættelse af det digitale anmeldelsessystem. Endelig er det hensigten, at betalingsløsningen vil blive indrettet således, at den vil blive så enkel som mulig for erhvervet at anvende.

De økonomiske og administrative konsekvenser forbundet med de tiltag, som foreslås indført i tilknytning til kravet om anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer i et digitalt system, vil blive nærmere kvantificeret i forbindelse med udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelser i dronebekendtgørelsen.

Forslaget om at ændre finansieringsgrundlaget for klager over passagerrettigheder vil ud fra en helhedsbetragtning ikke have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Safetyafgiften betales af luftfartsselskaberne men i praksis vil den kunne overvæltes på passagererne. Henset til at safetyafgiften opkræves for passagerer, som afgår fra danske lufthavne med både danske og udenlandske luftfartsselskaber, er det ministeriets vurdering, at safetyafgiften fremover vil finansiere behandlingen af alle klager på passagerrettighedsområdet. Der er i praksis således tale om, at klagesagsbehandlingen samles på én brugerfinansieret ordning i stedet for som hidtil på to forskellige brugerfinansierede ordninger.

Forslaget om at ændre safetyafgiften vil ikke få administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet lovforslaget ikke vil ændre på, hvem der opkræves safetyafgift, eller hvordan afgiften opkræves.

De foreslåede bemyndigelsesbestemmelser til understøttelse af øget digital kommunikation vil have begrænsede positive konsekvenser for erhvervslivet, idet særligt en hurtigere sagsbehandling vil være til gavn for erhvervslivet. Derudover forventes forslaget at medføre begrænsede administrative omstillingskonsekvenser i form af f.eks. tilpasning af eksisterende sagsgange i virksomhederne, hvor de informationer, der allerede i dag skal sendes til Trafikstyrelsen i forbindelse med en sags behandling, fremover vil skulle sendes i et andet format eller via et særligt system.

Forslaget om at gøre det muligt at fastsætte regler af betydning for groundhandling på instrumentflyvepladser har ikke i sig selv økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. I forbindelse med udmøntningen af bestemmelsen, forventes begrænsede negative økonomiske konsekvenser for leverandører af groundhandlingtjenester på flyvepladser, der omfattes af lovforslaget, hvis leverandører af groundhandlingtjenester ikke har et managementsystem til styring af risici ved leveringen af groundhandlingtjenester. Henset til antallet af flyvepladser, der vil blive omfattet af den foreslåede bemyndigelse, forventes antallet af leverandører af groundhandlingtjenester, der påvirkes af lovforslaget, at blive ganske begrænset.

Derudover forventes det, at når bestemmelsen er udmøntet, vil leverandører af groundhandlingtjenester, luftfartsselskaberne og flyvepladserne opleve begrænsede positive økonomiske konsekvenser, idet det fremover alene vil være Trafikstyrelsen, der vil forestå tilsynet med leverandører af groundhandlingtjenesterne. Luftfartsselskaber og flyvepladser forventes således at få frigjort noget af den tid, som de hidtil har brugt på tilsyn med leverandører af groundhandlingtjenester, mens leverandører af groundhandlingtjenester ikke skal gennemgå tilsyn fra en række forskellige luftfartsselskaber.

Endvidere vurderes det, at en udmøntning af bemyndigelsen vil kunne få begrænsede negative administrative omstillingskonsekvenser og løbende administrative konsekvenser for leverandører af groundhandlingtjenester. Hvor leverandører af groundhandlingtjenester i dag dokumenterer efterlevelse af de krav, der stilles fra henholdsvis flyvepladserne og luftfartsselskabernes side, vil de fremover skulle erklære efterlevelse af de krav, der vil fremgå af regler på området overfor myndigheden, ligesom organisationerne vil skulle kunne dokumentere efterlevelse i form af procedurer, processer og managementsystemer.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) finder, at vurderingen af de administrative konsekvenser ved de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i lovforslaget skal foretages, når de udmøntes på bekendtgørelsesniveau. OBR vurderer, at lovforslaget vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, men at det først vil være muligt at opgøre disse, når de konkrete regler fastlægges i bekendtgørelser og en måling af de administrative konsekvenser kan gennemføres.

## 6. Administrative konsekvenser for borgerne

De administrative konsekvenser for borgerne ved udmøntning af anmeldelsesordningen om indførelse af krav om anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer til Naviair i et digitalt system vil blive vurderet nærmere i forbindelse med udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelser i dronebekendtgørelsen. Det skal i den forbindelse imidlertid bemærkes, at selve adgangen til at indføre en anmeldelsesordning for flyveplaner for droneoperationer og kontaktoplysninger allerede følger af luftfartsloven. De borgerne, som vil blive berørt af anmeldelsesordningen, vil være droneoperatører, som opererer droner, der bliver omfattet af ordningen.

Med lovforslaget bliver det obligatorisk at anvende den digitale selvbetjeningsløsning, som Naviair vil stille til rådighed til brug for anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer og efterfølgende kommunikation herom. Det er hensigten, at der udvikles en brugervenlig løsning, men selve det forhold, at den digitale selvbetjeningsløsning vil skulle anvendes, vil indebære, at droneoperatøren vil skulle bruge tid på at anvende løsningen. Ved indførelse af anmeldelseskravet forudsattes det, at droneoperatører skulle anvende en blanketløsning. Det er By- Land- og Transportministeriets forventning, at brugen af selvbetjeningsløsningen vil reducere tidsforbruget for droneoperatører ved anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer i forhold til, hvis flyveplaner for droneoperationer vil skulle indgives via en blanketløsning, som tidligere forudsat.

Med lovforslaget tages der også højde for, at der vil være borgere, som ikke vil kunne benytte den digitale selvbetjeningsordning, som Naviair vil stille til rådighed. I lyset af den it-løsning, som vil blive udviklet, vil det blive vurderet, hvilken alternativ løsning der vil være behov for at stille til rådighed for disse borgere. Den nærmere udformning af en sådan alternativ løsning vil blive fastsat i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse om undtagelse af droneoperatører fra kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning. Det er By-, Land- og Transportministeriets forventning, at det vil blive en relativt begrænset gruppe af operatører, som vil blive undtaget fra den digitale selvbetjeningsløsning.

Forslaget om Naviairs adgang til på sigt at opkræve betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil også betyde, at droneoperatører vil skulle brug tid på at anvende betalingsløsningen, som Naviair vil stille til rådighed. Dette gælder både i forhold til de droneoperatører, som vil blive omfattet af den digitale selvbetjeningsløsning og de droneoperatører, som vil blive undtaget herfra. De nærmere konsekvenser vil blive vurderet i forbindelse med udmøntningen af betalingsordningen. For lovforslagets øvrige bemyndigelsesbestemmelser vil de administrative konsekvenser for borgerne blive vurderet i forbindelse med udmøntningen af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser.

Lovforslagets øvrige dele har ikke konsekvenser for borgerne.

## 7. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

## 8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## 9. Forholdet til EU-retten

Forslaget er ikke udtryk for gennemførelse af EU-retlig regulering. Dele af lovforslaget har imidlertid sammenhæng med EU-retlig regulering.

De foreslåede bestemmelser om en ændret finansiering af behandlingen af klager på området for flypassagerers rettigheder er afledt af EU-retlige krav. Ifølge forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder skal de nationale håndhævelsesorganer behandle klager over luftfartsselskabernes efterlevelse af den nævnte forordning. Rammerne for, hvordan finansieringen af klagesagsbehandlingen skal finde sted, er dog ikke reguleret i forordningen. Lovforslagets bestemmelser om ændring af safetyafgiften er således alene indirekte relateret til EU-retten.

Forslaget om at bemyndige by-, land- og transportministeren til at fastsætte regler af betydning for groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60, følger ikke direkte af EU-retten, men udmøntningen af bestemmelserne vil i vidt omfang svarer til de af Den Europæiske Union

udstedte direktiver og forordninger om groundhandling på luftfartsområdet. For en nærmere beskrivelse af forholdet til EU-retten henvises til pkt. 2.9.1.2.

For forholdet til EU-databeskyttelsesregler henvises til pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For forholdet til udbudsdirektivets artikel 1, stk. 6, henvises til pkt. 2.1.1.1, 2.1.2, 2.2.1.1 og 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

**10. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål**

Lovforslaget vurderes ikke at have væsentlige og relevante konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål.

Den foreslåede offentlige adgang til visse oplysninger om anmeldte flyveplaner for droneoperationer og bemyndigelsesbestemmelse til øget digital kommunikation understøtter ikke i sig selv FN's verdensmål. Det vurderes imidlertid, at de foreslåede regelændringer ved udmøntning indirekte vil kunne understøtte delmål 16.6 om, at der skal udvikles effektive, ansvarlige og gennemsigtige institutioner på alle niveauer og delmål 16.10 om, at der bl.a. skal sikres offentlig adgang til information.

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

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 13. november 2026 til den 14. december 2026 (31 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Aalborg Lufthavn, Aarhus Lufthavn, Air Greenland A/S, AOPA DMU, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, Atlantic Airways A/S, Aviation Denmark, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Cabin Attendants Union, Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, Dalpa, Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv – Høringssager, Dansk Faldskærms Union, Dansk Flyvelederforening, Dansk Hanggliding og Paragliding Union, Dansk Industri (DI), Dansk Motorflyverunion, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Svæveflyver Union, Dansk

Transport og Logistik – DTL, Dansk UL Flyver Union, Dataetisk Råd, Datatilsynet, DI Transport, DroneDanmark, DTU Transport, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Greenland Airports A/S, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, International Air Transport Association (IATA), Jettime, Karup Lufthavn, Københavns Lufthavne A/S, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Landsorganisationen i Danmark (LO), Modelflyvning Danmark (MDK), Naviair, NOAH-Trafik, SAS, Serviceforbundet, Sønderborg Lufthavn, Sun Air, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets uddannelser, TUR, UAS Danmark.

**12. Sammenfattende skema**

| | Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«) | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«) |
|---|---|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Der forventes begrænsede positive konsekvenser som følge af øget digital kommunikation i form af frigivne ressourcer til andre områder i Trafikstyrelsen. De nærmere konsekvenser vil skulle kvantificeres ved udmøntningen af reglerne. | Ingen eller i begrænset grad.<br><br>I forhold til drift og administration af it-system til anmeldelse af droneflyveplaner kan konsekvenserne ikke kvantificeres på nuværende tidspunkt. De nærmere konsekvenser vil skulle kvantificeres ved udmøntningen af reglerne. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | I forhold til drift og administration af it-system til anmeldelse af droneflyveplaner kan konsekvenserne ikke kvantificeres på nuværende tidspunkt. De nærmere |

| | | |
|---|---|---|
| | | konsekvenser vil skulle kvantificeres ved udmøntningen af reglerne.<br><br>Der forventes begrænsede økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for Trafikstyrelsen som følge af regler om groundhandling, idet tilsvarende regler og nødvendige it-systemer allerede vil blive anvendt i Trafikstyrelsen. |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Udviklingen af digitale løsninger vil på sigt understøtte en mere effektiv sagsbehandling til gavn for erhvervslivet. | I forhold til drift og administration af it-system til anmeldelse af droneflyveplaner kan konsekvenserne ikke kvantificeres på nuværende tidspunkt. De nærmere konsekvenser vil skulle kvantificeres ved udmøntningen af reglerne.<br><br>Der forventes begrænsede negative konsekvenser som følge af regler om groundhandling i form af etablering og drift af it-systemer. De nærmere konsekvenser vil skulle kvantificeres ved udmøntningen af reglerne. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Ingen | I forhold til drift og administration af it-system til anmeldelse af droneflyveplaner kan konsekvenserne ikke kvantificeres på nuværende tidspunkt. De nærmere konsekvenser vil skulle kvantificeres ved udmøntningen af reglerne.<br><br>Der forventes begrænsede negative konsekvenser som følge af nye |

| | | |
|---|---|---|
| | | regler om groundhandling i form af nye dokumentationskrav og krav til managementsystemer. De nærmere konsekvenser vil skulle kvantificeres ved udmøntningen af reglerne. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | I forhold til drift og administration af it-system til anmeldelse af droneflyveplaner kan konsekvenserne ikke kvantificeres på nuværende tidspunkt. De nærmere konsekvenser vil skulle kvantificeres ved udmøntningen af reglerne. |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Forholdet til EU-retten | Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter. | |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke- | Ja | Nej<br><br>X |

| | |
|---|---|
| erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X) | |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1 og 2

Det følger af § 65, stk. 3, i lov om luftfart, at strider projektets gennemførelse imod planen, vil sagen af Trafikstyrelsen være at forelægge for transportministeren, der træffer afgørelse om, hvorvidt gennemførelsen kan tillades under hensyn til de i enkelttilfældet foreliggende forhold.

Det følger af § 67 a, stk. 2, i lov om luftfart, at såfremt anlægget skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed, skal sagen af Trafikstyrelsen forelægges for transportministeren, der træffer afgørelse om, hvorvidt attesten kan udstedes. Attesten kan betinges af, at hindringen afmærkes eller dens højde nedsættes, og at udgiften herved afholdes af ejeren eller brugeren.

Sager om luftfartshindringer, hvis luftfartshindringen enten strider imod indflyvningsplanen eller udgør en fare for luftfartssikkerheden, skal således forelægges af Trafikstyrelsen for by-, land- og transportministeren. Ministeren træffer herefter afgørelse om, hvorvidt luftfartshindringen kan tillades, herunder om eventuelle betingelser for tilladelsen.

Det foreslås i *§ 65, stk. 3,* at ændre »vil sagen af Trafikstyrelsen være at forelægge for by-, land- og transportministeren, der træffer« til »træffer by-, land- og transportministeren«.

Det foreslås i *§ 67 a, stk. 2, 1 pkt.,* at ændre »skal sagen af Trafikstyrelsen forelægges for by-, land- og transportministeren, der træffer« til »træffer by-, land- og transportministeren«.

De foreslåede ændringer vil indebære, at sagsbehandlingen og afgørelseskompetencen samles hos ministeren, hvorefter ministerens kompetence til at træffe afgørelse i sager om luftfartshindringer efter § 65, stk. 3, og § 67 a, stk. 2, vil kunne delegeres.

De foreslåede ændringer vil indebære en forenkling af regler om luftfartshindringer, således at administrationen af reglerne svarer til den øvrige systematik på luftfartsområdet om delegation af tekniske og operationelle beføjelser. De foreslåede ændringer indebærer ikke materielle ændringer af reglerne. Ændringen vedrører således kun den processuelle administration af reglerne.

Det forventes, at by-, land- og transportministerens kompetence til at træffe afgørelse i sager om luftfartshindringer efter luftfartslovens § 65, stk. 3 og § 67 a, stk. 2, vil blive delegeret til Trafikstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.10 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Som følge af den foreslåede § 68 a foreslås det, at der i kapitel 6 indsættes en ny overskrift før § 68 a.

Det foreslås, at *overskriften* affattes således: »Groundhandling«.

Overskriften vil afspejle, at der med lovforslaget indsættes en bestemmelse i luftfartsloven, der bemyndiger by-, land og transportministeren til at fastsætte regler om groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60.

(Til § 68 a)

Luftfartsloven indeholder ikke regler, der vedrører udførelsen af groundhandlingtjenester på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter luftfartslovens § 60. Udførelsen af og tilsynet med sådanne tjenester følger af aftaler mellem parterne og baseres i vidt omfang på branchestandarder.

Det foreslås, under overskriften *Groundhandling* at indsætte en ny bestemmelse i *§ 68 a*, hvorefter by-, land- og transportministeren fastsætter regler

af betydning for groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60, herunder regler, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger om groundhandling på luftfartsområdet.

Den foreslåede bemyndigelse vil indebære, at der kan fastsættes regler, der i videst mulige omfang svarer til de fem EU-retsakter om groundhandling, jf. almindelige bemærkninger i pkt. 2.9.1.2. Dette vil give mulighed for et ensartede regelsæt om levering af groundhandlingtjenester på instrumentflyvepladser, uanset om flyvepladsen er certificeret efter EU-retlige regler eller efter nationale regler.

I EU-Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/20, artikel 3, nr. 1, forstås der ved begrebet »groundhandlingorganisation« en selvstændig groundhandlingorganisation eller en groundhandlingorganisation, der er en del af en virksomhedsgruppering af groundhandlingorganisationer, en flyvepladsoperatør, der leverer groundhandling tjenester og en luftfartøjsoperatør, der leverer groundhandlingtjenester til sig selv eller inden for en virksomhedsgruppering af luftfartsselskaber (egen-handling).

I grundforordningens artikel 3, nr. 23, forstås der ved begrebet »groundhandlingtjenester« alle tjenesteydelser, der leveres på flyvepladser, og som består af sikkerhedsrelaterede aktiviteter inden for tilsyn på jorden, flight dispatch og lastkontrol, passagerhåndtering, bagagehåndtering, fragt- og posthåndtering, forpladshandling af luftfartøjer, servicering af fly, brændstof- og oliepåfyldning og lastning af catering, herunder tilfælde, hvor luftfartøjsoperatører leverer disse groundhandlingtjenester til sig selv.

Udmøntningen af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse forventes at ville indebære, at der vil blive fastsat regler, der definerer opgaverne, rollerne og ansvaret for leverandører af groundhandlingtjenester. Der vil bl.a. blive stillet krav om, at en leverandør af groundhandlingtjenester skal erklære sig overfor Trafikstyrelsen, så styrelsen kan planlægge tilsyn med den pågældende leverandør af groundhandlingtjenester. Derudover vil der blive stillet krav om, at leverandører af groundhandlingtjenester udarbejder relevante procedurer og instrukser, stiller sig til rådighed for og agerer behørigt i forhold til Trafikstyrelsens tilsyn, registrerer og håndterer sikkerhedsrelaterede begivenheder m.v.

For at sikre et tilstrækkeligt fokus på leverandører af groundhandlingtjenesters styring af opgaver og risici, opfølgning og håndtering af tilsynsresultater, forventes det endvidere, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil indebære, at der vil blive fastsat krav om etablering af et managementsystem i det omfang leverandøren af groundhandlingtjenesten ikke allerede har etableret et sådant, der lever op til kravene. Managementsystemet vil skulle indrettes, så det bl.a. håndterer leverandøren af groundhandlingtjenesternes sikkerhedspolitik og risikovurderinger, understøtter sikkerhedskulturen i organisationen og grænsefladerne til dem, der modtager groundhandlingtjenester, eller på anden måde er relevante for leveringen af en sådan tjeneste. Managementsystemet vil endvidere skulle sikre styring af uddannelse og kompetencevedligeholdelse hos personalet ligesom, at det vil skulle kunne understøtte kontinuerlig kontrol med efterlevelse af gældende regler.

Endvidere forventes det, at der vil blive fastsæt regler om, at de nærmere krav til selve udførelsen af de forskellige tjenester, herunder dokumentation og registreringssystemer til brug for styring og kontrol med tjenesterne. Dokumentationen vil bl.a. skulle benyttes som dokumentation for efterlevelse af reglerne i forbindelse med tilsyn. Det vil bl.a. kunne omfatte groundhandlingtjenester til luftfartøjet som f.eks. toilettjeneste og udvendig rengøring af luftfartøjer, aktiviteter i forbindelse luftfartøjets turnaround, som f.eks. aktiviteter ved luftfartøjets ankomst, herunder sikring af luftfartøjer på jorden og forskellige former for håndtering af fragt og post på en flyveplads, som f.eks. endelig vejning og mærkning af lasteenheder og endelig kontrol inden lufttransport. Derudover vil der kunne fastsættes regler for andre luftfartsbrugere der benytter, eller muliggør benyttelse af groundhandlingtjenester på en instrumentflyveplads. Det vil f.eks. kunne være krav til flyvepladsoperatører, der er relevante for udøvelsen af groundhandlingtjenesten.

Efter det foreslåede *stk. 2* fastsætter by-, land- og transportministeren endvidere regler om Trafikstyrelsens tilsyn med efterlevelse af regler om groundhandling, der er fastsat i medfør af stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der vil blive fastsat regler om Trafikstyrelsen som tilsynsførende myndighed og regler om Trafikstyrelsens tilsyn med efterlevelse af regler om groundhandling, der er fastsat i

medfør af den foreslåede § 68, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Dette vil indebære, at Trafikstyrelsen vil skulle føre tilsyn med groundhandlingtjenester og de organisationer, der leverer dem.

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

Til nr. 4

Det fremgår af luftfartslovens § 126 h, stk. 1, 1. pkt., at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer, herunder krav til flyveplanen, tidspunkt for anmeldelse af en flyveplan og kontaktoplysninger for en droneoperation.

For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.

Det foreslås, at der i *§ 126 h, stk. 1, 1. pkt.,* efter »droneoperationer« indsættes »til Naviair«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at by-, land- og transportministeren ved udmøntning af anmeldelsesordningen for flyveplaner for droneoperationer vil skulle udforme ordningen således, at anmeldelse og afmeldelse vil skulle ske til Naviair.

Med de gældende regler for anmeldelsesordningen for flyveplaner for droneoperationer var der lagt op til, at der ved udmøntning ville skulle ske anmeldelse til Trafikstyrelsen. For nærmere herom henvises til pkt. 2.1.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Forslaget om at præcisere bemyndigelsesbestemmelsen vil, som også anført i forslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.3, bl.a. skulle ses i sammenhæng med, at der i tilknytning til anmeldelsesordningen også foreslås ændringer af lov om Naviair, som vil fastlægge rammerne for Naviairs opgavevaretagelse i relation til anmeldelsesordningen. For nærmere herom henvises til lovforslagets § 2, nr. 2, og dertil hørende bemærkninger og pkt. 2.3-2.6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Som anført i pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil det være Trafikstyrelsen, som efter delegation fra by-, land- og transportministeren efter bemyndigelsesbestemmelsen i luftfartslovens § 126 h, stk. 1, der vil skulle fastsætte regler om udformning af anmeldelsesordningen. Ved udformningen af anmeldelsesordningen vil der således skulle fastsættes dels regler om forhold, der knytter sig til selve anmeldelsen som f.eks. frister for anmeldelse og oplysninger om droneoperatøren, dels regler om forhold, der angår ordningens indholdsmæssige del som eksempelvis, i hvilke geografiske områder som anmeldelsesordningen vil skulle gælde.

Med den foreslåede ændring af luftfartslovens § 126 h, stk. 1, 1. pkt., er det grundlæggende ikke hensigten at ændre på de elementer, hvorudfra ordningen vil skulle udformes, idet reglerne dog vil skulle udformes på en sådan måde, at der tages højde for, at anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil skulle ske til Naviair.

Med lovforslaget ændres der ikke ved, at det fortsat vil være Trafikstyrelsen, som vil skulle føre tilsyn med droneområdet, herunder ved brug af oplysninger fra anmeldte flyveplaner for droneoperationer. Forslaget ændrer heller ikke ved, at det fortsat forventes, at der vil blive fastsat regler om, at manglende efterlevelse af anmeldelsespligten vil kunne straffes.

For nærmere om ændringer i Naviairs opgavevaretagelse og de administrative opgaver m.v., som virksomheden foreslås at skulle varetage i forhold til anmeldelsessystemet henvises til lovforslagets § 2 og dertil hørende bemærkninger.

Til nr. 5

Det fremgår af luftfartslovens § 126 h, stk. 2, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplan og kontaktoplysninger.

For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.2.

Det foreslås, at der i *§ 126 h, stk. 2,* indsættes efter »regler om« »Trafikstyrelsens«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at by-, land- og transportministeren ved udmøntning af anmeldelsesordningen for flyveplaner for droneoperationer efter luftfartslovens § 126 h, stk. 2, alene vil kunne fastsætte regler om Trafikstyrelsens tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger fra flyveplaner for droneoperationer.

Forslaget om at præcisere bemyndigelsesbestemmelsen vil som også anført i forslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.3 bl.a. skulle ses i sammenhæng med, at der i tilknytning til anmeldelsesordningen også foreslås ændringer af lov om Naviair, som vil fastlægge rammerne for Naviairs opgavevaretagelse i relation til anmeldelsesordningen, herunder om Naviairs tilgængeliggørelse og videregivelse af oplysninger. For nærmere herom henvises til lovforslagets § 2, nr. 2, og dertil hørende bemærkninger og pkt. 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Som anført i pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil det være Trafikstyrelsen, som efter delegation fra by-, land- og transportministeren, der efter bemyndigelsesbestemmelsen i luftfartslovens § 126 h, stk. 2, vil skulle fastsætte regler om udformning af anmeldelsesordningen.

Med den foreslåede ændring af luftfartslovens § 126 h, stk. 1, 1. pkt., vil bemyndigelsesbestemmelsens anvendelsesområde som også anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.3 således blive reduceret sammenholdt med gældende ret i forhold til fastsættelse af regler om Trafikstyrelsens tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplaner og kontaktoplysninger. Det skal dog ses i sammenhæng med lovforslagets § 2, nr. 2, hvorved det foreslås, at Naviair bliver ansvarlig for tilgængeliggørelse og videregivelse af visse oplysninger i anmeldte flyveplaner.

Til nr. 6

Luftfartsloven og lov om Naviair indeholder ikke regler, hvorefter Trafikstyrelsen kan behandle de oplysninger, som styrelsen vil modtage fra Naviair om anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer.

Det foreslås, at der i *kapitel 9* efter § 126 j indsættes en ny *§ 126 k*, hvorefter by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen

til brug for styrelsens sagsbehandling kan behandle oplysninger, som modtages fra det it-system, som Naviair driver efter § 2, stk. 2, i lov om Naviair.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 11 c, stk. 2, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, hvorefter by-, land- og transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at Naviair skal videregive oplysninger fra anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer til brug for Trafikstyrelsens sagsbehandling.

Det er hensigten, at der efter den foreslåede § 126 k vil skulle fastsættes regler om bl.a. de formål, som de modtagne oplysninger vil kunne anvendes til.

Til nr. 7

Ifølge luftfartslovens § 148, stk. 2, dækker den afgift, som er nævnt i § 148, stk. 1, omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften efter stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed, og opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet.

Safetyafgiften, der er fastsat i luftfartslovens § 148, stk. 1, opkræves hos luftfartsselskaber, såvel danske som udenlandske, der befordrer passagerer fra danske, grønlandske og færøske flyvepladser.

I det omfang Trafikstyrelsen overlades nye tilsynsopgaver relateret til tilsyn med civil luftfart, vil sådanne omkostninger blive finansieret af safetyafgiften efter den gældende § 148, stk. 2. Det skyldes, at bestemmelsen efter sit indhold ikke skelner mellem tilsynsopgaver, der bestod på tidspunktet for indførelsen af bestemmelsen og tilsynsopgaver, der efterfølgende er overladt til Trafikstyrelsen. Derimod vil opgavetyper, der ikke omfattes af begrebet tilsyn, og som ikke udtrykkeligt er beskrevet i bestemmelsen, ikke kunne finansieres via bestemmelsen.

På den baggrund foreslås det i *§ 148, stk. 2,* at » danske« udgår.

Lovforslaget vil indebære, at safetyafgiften fremover vil finansiere omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart. Som hidtil vil tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften efter stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed. Derudover vil afgiften finansiere opgaver vedrørende klager over såvel danske som udenlandske luftfartsselskaber, i det omfang klagerne vedrører passagerrettigheder på luftfartsområdet.

Den foreslåede ændring vil medføre en harmonisering af finansieringsgrundlaget. Den foreslåede ændring indebærer ikke en ændring af de øvrige rammer for safetyafgiften, der således opkræves og reguleres i henhold til den beskrevne reguleringsmekanisme i luftfartlovens § 148, stk. 1 og 4.

Den foreslåede ændring vil indebære, at klagesagsbehandlingen vedrørende udenlandske luftfartsselskaber vil blive finansieret via safetyafgiften, hvilket skal ses i lyset af, at safetyafgiften opkræves på afgående passagerer fra danske lufthavne med både danske og udenlandske luftfartsselskaber. Fremadrettet vil Trafikstyrelsens behandling af klager over passagerrettigheder, uanset om en klage vedrører et dansk eller udenlandsk luftfartsselskab, således blive finansieret fra den samme kilde.

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

Til nr. 8-10

By-, land- og transportministeren kan efter luftfartslovens § 153 b, stk. 1, fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen, jf. dog stk. 3.

Det fremgår af § 153 b, stk. 2, at ministeren endvidere kan fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller henvendelse. Af stk. 3 følger det, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at

Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning, klage eller henvendelse, der ikke er sendt ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Ifølge stk. 4 anses en digital ansøgning, klage eller henvendelse for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Trafikstyrelsen.

Det foreslås to steder i *§ 153 b, stk. 1,* at ændre »andre henvendelser« til: »anden skriftlig kommunikation« og i *§ 153 b, stk. 2, 3 og 4,* at ændre »henvendelse« til: »anden skriftlig kommunikation«.

Den foreslåede ændring vil betyde, at det ikke blot er, når en fysisk eller en juridisk person henvender sig til Trafikstyrelsen, at der vil kunne stilles krav om brug af digitale løsninger, herunder særlige digitale formater. Med den foreslåede ændring vil der også kunne stilles krav om brug af sådanne særlige digitale løsninger og formater, når det er Trafikstyrelsen, der henvender sig til en fysisk eller en juridisk person for at bede om at få tilsendt nærmere angivne oplysninger eller specifikt materiale til brug for en sag, en høring eller anden sagsbehandling på luftfartsområdet.

Indledningsvist forventes bemyndigelsesbestemmelsen, der med lovforslaget ikke blot vil omfatte ansøgninger og klager, som hidtil, men også anden skriftlig kommunikation, at blive udmøntet i en bekendtgørelse, der vil gøre det obligatorisk for luftfartsselskaber, over hvem der er klaget over i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder, at sende materiale til brug for sagens behandling til Trafikstyrelsen ved brug af en særlig digital løsning eller et særligt digitalt format, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Bemyndigelsesbestemmelsen vil på sigt kunne udmøntes, så det vil blive muligt at stille krav om, at der f.eks. i forbindelse med svar på afvigelser konstateret under et tilsyn, eller høringer vedrørende opstilling af hindringer eller begrænsninger i et luftrum, vil kunne stilles krav om brug af en særlig digital løsning eller et særligt digitalt format.

Derudover vil den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse kunne understøtte, at det korrekte og relevante materiale sendes til Trafikstyrelsen allerede i forbindelse med den første kommunikation mellem parterne, idet de digitale løsninger vil kunne indrettes, så den, der benytter dem, hjælpes i beslutningen om, hvilket materiale den aktuelle interaktion mellem vedkommende og Trafikstyrelsen fordrer. Navnlig vil dette være relevant i

forbindelse med Trafikstyrelsens klagesagsbehandling over flyklagesager efter forordning (EF) nr. 261/2004 om flypassagerers rettigheder.

Formålet med bestemmelsen er således at understøtte en mere smidig og effektiv sagsbehandlingsproces, hvor systemerne indrettes, så utilstrækkelige eller forkerte oplysninger ikke kan sendes via systemet, og så mangelfuld kommunikation ikke risikerer at udgøre en hindring for sagens behandling.

Kontrollen med fysiske og juridiske personer, der leverer oplysninger til brug for den automatiske sagsbehandling, vil ske via eksisterende digitale løsninger som f.eks. MitID og e-ID, hvilket skal bidrage til at forebygge snyd og fejl hos brugerne af systemet. Ved at stille krav om brug af særlige digitale løsninger og formater, sikres også hensigtsmæssig brug af ensartede begreber og struktureret sagsoplysning, der i vidt omfang vil understøtte en effektiv sagsbehandling.

Det foreslås, at der i luftfartslovens *§ 153 b, stk. 1, 2. pkt.,* efter »til rådighed,« indsættes »eller hvor de oplysninger, der indsendes via den digitale løsning, ikke er tilstrækkelige eller korrekte,«.

De foreslåede ændringer vil betyde, at der vil kunne fastsættes regler om, at den, der ikke er undtaget fra digital kommunikation, vil kunne få afvist at lade visse fremsendte oplysninger indgå i behandlingen af en sag.

Som eksempel på oplysninger, der ikke er tilstrækkelige eller korrekte, nævnes eventuelle obligatoriske felter, tekstbeskrivelser, eller krav om vedhæftet dokumentation, der er efterladt tomme, eller hvor der er indsat tilfældige tegn, tekst, billeder eller lignende, som ikke vedrører sagens behandling. Det samme vil være tilfældet, hvis den vedhæftede dokumentation eller felterne er udfyldt med informationer, der ikke i sig selv er relevante for sagen.

Er der i forbindelse med anmodningen om oplysninger udtrykkeligt anført, hvilke oplysninger, der er en forudsætning for sagens behandling, og er sådanne oplysninger ikke medsendt, vil den konkrete sag blive anset for ikke at være tilstrækkeligt oplyst.

Er der ikke indsendt tilstrækkelige eller korrekte oplysninger, vil der således allerede i forbindelse med anmodningen om oplysninger være blevet informeret om, at undladelse af at indsende de informationer, der bedes om, kan føre til, at sagen vil blive afgjort på det foreliggende grundlag. De

manglende oplysninger vil derfor ikke blive inddraget i sagen, og der vil heller ikke ske genfremsendelse af anmodningen om at få sendt oplysningerne.

Bestemmelsen skal understøtte effektiv sagsbehandling, hvor antallet af interaktioner mellem Trafikstyrelsen, og den, styrelsen kommunikerer med, begrænses til det nødvendige for en sags behandling. Bestemmelsen skal derudover understøtte de fysiske og juridiske personer, der kommunikerer med styrelsen i at fremskaffe og sende præcis den dokumentation der er nødvendig og tilstrækkelig til brug for en sags behandling.

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

*Til § 2*

Til nr. 1

Lov om Naviair indeholder en angivelse af virksomhedens formål og opgavevaretagelse. Af lovens § 2, stk. 1, følger det, at Naviairs formål er at udføre luftfartstjenester i Danmark og i udlandet. Endvidere følger det, at Naviair kan udføre opgaver, der ligger i naturlig forlængelse heraf. For en nærmere beskrivelse af Naviairs formål henvises til pkt. 2.1.1.3 og 2.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Efter luftfartslovens § 126 h kan by-, land- og transportministeren fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer.

Videre følger det af ATM/ANS-forordningen, at lufttrafiktjenesteenheder skal modtage flyveplaner og af SERA-forordningen, at indgivelse af oplysninger om en påtænkt flyvning eller en del af en flyvning skal ske til en lufttrafiktjenesteenhed i form af en flyveplan. De flyveplaner, der skal indgives i medfør af SERA-forordningen, omfatter almen lufttrafik, dog alene droner i den specifikke og den certificerede kategori.

Af gældende ret følger det således ikke klart, at Naviair vil skulle være ansvarlig for at sikre udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Det foreslås, at der i *§ 2* i lov om Naviair indsættes et nyt *stk. 2*, hvorefter Naviair sikrer udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Forslaget vil medføre, at Naviairs formål og således virksomhedens opgavevaretagelse udvides.

Forslaget vil endvidere medføre, at Naviair vil blive ansvarlig for at sikre udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Til nr. 2

Det foreslås, at der indsættes et nyt kapital 3 a i lov om Naviair. De foreslåede bestemmelser i kapitlet skal overordnet set understøtte anvendelsen og forvaltningen af anmeldelsessystemet for flyveplaner for droneoperationer.

(Til § 11 a)

Lov om Naviair og luftfartsloven indeholder ikke regler om digital kommunikation og krav om obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer til Naviair.

Med lovforslaget foreslås det, at anmeldelse og afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation og den efterfølgende kommunikation med Naviair som hovedregel skal ske ved digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening.

Det foreslås, at *overskriften* »Digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer« indsættes før det foreslåede nye § 11 a i lov om Naviair. Forslaget skal afspejle indholdet i den nævnte bestemmelse.

Det foreslås med bestemmelsen i *§ 11 a, stk. 1,* at en droneoperatør skal anmelde en flyveplan for en droneoperation efter regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1 og 3, ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed (digital selvbetjening), jf. dog regler fastsat i medfør af denne bestemmelses stk. 2 og 3. Det foreslås videre, at

efterfølgende kommunikation om anmeldelsen ligeledes skal ske ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at droneoperatøren som hovedregel vil være forpligtet til at anvende digital selvbetjening ved anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation til Naviair. Den foreslåede bestemmelse vil desuden medføre, at den efterfølgende kommunikation om anmeldelsen ligeledes vil skulle ske via digital selvbetjening. Det forventes til en start alene at vedrøre den kvittering, som det foreslås, jf. det foreslåede stk. 6, at droneoperatøren vil modtage efter anmeldelsen af flyveplanen for en droneoperation.

Det foreslås med *§ 11 a, stk. 2,* at ved anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation uden anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed, meddeler Naviair, at anmeldelsen ikke anses for at være kommet frem, jf. dog stk. 3 og 4.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at droneoperatører vil skulle anvende den digitale selvbetjeningsløsning, som Naviair stiller til rådighed, med mindre droneoperatøren vil være undtaget fra kravet via regler fastsat i medfør af stk. 3 eller 4.

Anmeldes en droneoperation uden anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, og betingelserne for undtagelse fra kravet om anvendelse af digital selvbetjening ikke er opfyldt, vil Naviair imidlertid også som anført i pkt. 2.5.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger skulle vejlede om kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning.

Med lovforslagets *§ 11 a, stk. 3,* foreslås det, at by-, land- og transportministeren fastsætter regler om betingelser for undtagelse fra kravet om anvendelse af digital selvbetjening, jf. stk. 1, ved en droneoperatørs anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation og den efterfølgende kommunikation. Videre foreslås det, at ministeren i den forbindelse fastsætter regler om, hvordan anmeldelse af en flyveplan indgives til Naviair, når droneoperatøren er fritaget for anvendelse af digital selvbetjening.

Det er hensigten med forslaget, at der eksempelvis vil kunne tages højde for droneoperatører, som også er fritaget for obligatorisk tilslutning til Digital Post. Hertil kommer som nævnt i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.4.3 også droneoperatører med handicap af betydning for muligheden for at anvende en digital anmeldelsesløsning.

Umiddelbart vil bemyndigelsesbestemmelsen også kunne omfatte fastsættelse regler om undtagelse fra den digitale selvbetjeningsløsning for droneoperatører, der ikke kan få udstedt MitID som følge af, at droneoperatøren ikke har et dansk personnummer, forudsat at it-systemet ikke vil give mulighed for, at en droneoperatør vil kunne legitimere sig fyldestgørende på anden måde.

Hvorledes ordningen for undtagelse fra kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning vil blive udformet, vil også afhænge af det konkrete it-system, som vil blive stillet til rådighed.

Forslaget indebærer også, at by-, land- og transportministeren fastsætter regler om, hvorledes en anmeldelse skal indgives, når den digitale selvbetjeningsløsning ikke anvendes. Efter den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil der f.eks. kunne fastsættes regler om, at anmeldelsen vil skulle indgives skriftligt og evt. ved benyttelse af en særlig blanket.

Videre foreslås det med *§ 11 a, stk. 4,* at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at flyveplaner for droneoperationer ved tekniske nedbrud, driftsforstyrrelser eller lignende kan anmeldes på anden måde end efter stk. 1 og regler fastsat efter stk. 3.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse skal sikre, at droneoperatørerne ved, hvordan de skal forholde sig, hvis der opstår tekniske nedbrud, driftsforstyrrelser eller lignende, som vil gøre, at Naviairs it-system midlertidigt ikke vil kunne benyttes. Med forslaget vil der kunne fastsættes regler om alternative muligheder for anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer i tilfælde af f.eks. tekniske nedbrud eller driftsforstyrrelser i Naviairs it-system.

Hvorledes den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse konkret vil blive udmøntet vil bl.a. afhænge af it-systemet.

Endvidere foreslås det med *§ 11 a, stk. 5,* at en anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation via digital selvbetjening anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Naviair i it-systemet.

Forslaget om, at en digital anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Naviair, skal medvirke til at skabe klarhed i forhold til, hvornår forpligtelsen til at anmelde en flyveplan for en droneoperation anses for opfyldt.

Forslaget betyder, at en anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation kan betragtes som kommet frem, når den har nået den placering i it-systemet, hvorfra Naviair kan fremkalde den.

Endvidere foreslås det med *§ 11 a, stk. 6,* at droneoperatøren, der har anmeldt en flyveplan for en droneoperation, modtager en kvittering fra Naviair for anmeldelsen. Videre foreslås det, at by-, land- og transportministeren fastsætter nærmere regler om kvitteringen som nævnt i 1. pkt., herunder om dens indhold, tidspunkt for afgivelse og betingelser for, at Naviair undtagelsesvist kan undlade at afgive en kvittering.

Forslaget indebærer, at droneoperatøren efter korrekt anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation via den digitale selvbetjeningsløsning vil modtage en kvittering. Denne kvittering vil udgøre dokumentation for, at droneoperationen er anmeldt. Som også nævnt ovenfor vil en korrekt anmeldt flyveplan for en droneoperation ikke få betydning i forhold til droneoperatørens adgang til at gennemføre droneoperationen i en geografisk dronezone.

Forslaget om at droneoperatøren vil modtage en kvittering for korrekt anmeldelse af en droneoperation, skal også ses i sammenhæng med, at det som anført i bemærkningerne til luftfartslovens § 126 h, jf. Folketingstidende 2025-26 (1. samling), tillæg A, L 57 som fremsat, side 28, forventes, at der i medfør af luftfartlovens § 126 h, stk. 1, vil blive fastsat regler om straf af bøde ved manglende anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation.

Hertil kommer, at droneoperatøren også vil kunne bruge kvitteringen som bevis ved evt. uretmæssig neutralisering af en drone ved indførelse af neutraliseringsordningen.

Efter den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil by-, land- og transportministeren skulle fastsætte nærmere regler om det indhold, som en kvittering vil skulle have. Dette kan f.eks. være angivelse af, hvilken drone der er anmeldt, samt tid og sted for den planlagte droneflyvning.

Efter den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil der skulle fastsættes bestemmelser om tilfælde, hvor Naviair kan udelade at sende en kvittering, herunder evt. på et senere tidspunkt end umiddelbart efter modtagelsen af anmeldelsen af flyveplanen.

Endelig foreslås det med *§ 11 a, stk. 7,* at stk. 1-6 finder tilsvarende anvendelse ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation.

Som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.3 forventes det, at der i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1, 2. pkt., vil blive fastsat regler om, at anmeldte flyveplaner for droneoperationer vil kunne afmeldes. Det foreslås derfor, at de foreslåede bestemmelser om digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening også vil komme til at gælde ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation.

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

(Til § 11 b)

Luftfartsloven og lov om Naviair indeholder som anført i pkt. 2.6.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger ikke regler, hvorefter Naviair vil kunne opkræve betaling på luftfartsområdet i forhold til varetagelse af opgaver forbundet med anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer efter regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h.

Det foreslås, at *overskriften* »Betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer« indsættes før det foreslåede nye § 11 b i lov om Naviair. Forslaget skal afspejle indholdet i den nævnte bestemmelse.

Det foreslås med *§ 11 b, stk. 1,* at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at en droneoperatør skal betale Naviair for anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation, herunder om, hvilke anmeldelser af droneoperationer der er omfattet af betaling. Efter den foreslåede bestemmelse kan ministeren endvidere fastsætte regler om betalingens størrelse, betalingsmåde og opkrævning.

Videre foreslås det med *§ 11 b, stk. 2,* at ministeren kan fastsætte regler om tilbagebetaling af betaling efter regler fastsat i medfør af stk. 1, herunder om, at betaling ikke tilbagebetales ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation, der ikke gennemføres.

Den foreslåede § 11 b vil udgøre den materielle hjemmel i forhold til at indføre en betalingsordning i tilknytning til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

For nærmere om anmeldelsesordningen for flyveplaner for droneoperationer kan henvises til den gældende luftfartslovs § 126 h og lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.

Formålet med de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i § 11 b er, at Naviair på sigt skal kunne opkræve betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, der indebærer, at betalingen vil kunne fastsættes, så den dækker samtlige relevante omkostninger, men også at betalingen vil kunne fastsættes lavere end de samlede omkostninger.

Det foreslås, at betalingen vil skulle opkræves hos droneoperatøren, der anmelder en flyveplan for en droneoperation efter regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1 og 3. Ved udmøntning af den foreslåede § 11 b vil det endvidere blive fastlagt, hvilke typer af anmeldelser der vil blive omfattet af betalingspligten. Den betalingspligtige vil således være den fysiske eller juridiske person, der foretager anmeldelse af flyveplanen for droneoperationen til Naviair. Det vil dermed kunne være en privatperson og en virksomhed samt en offentlig myndighed, der ikke opererer dronen efter reglerne for statsluftfart. Ved udmøntning af betalingsordningen vil det blive fastlagt, hvorledes ordningen nærmere vil skulle fungere i praksis.

Dette vil bl.a. komme til at afhænge af det kommende it-systems funktionaliteter.

By-, land- og transportministeren vil endvidere kunne fastsætte regler om betalingens størrelse, betalingsmåde og opkrævning. Bekendtgørelsen forventes i den forbindelse at ville indeholde regler om udregning af betalingens størrelse, betalingsløsning og fremgangsmåde for opkrævning af betaling, herunder tidspunktet for betalingens forfald og dokumentation for betaling. Bestemmelsen vil endvidere kunne udmøntes i regler om betaling i forhold til, om anmeldelsen er foretaget korrekt.

Videre vil der efter den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse kunne fastsættes regler om, hvor oplysninger om betalingens størrelse m.v. offentliggøres. Det er umiddelbart forventningen, at Naviair vil offentliggøre oplysninger herom.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse om tilbagebetaling af betaling vil give ministeren mulighed for at regulere, om og under hvilke betingelser betaling for anmeldelse af en flyveplan skal kunne tilbagebetales.

Som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.6.3 forventes det ikke, at betalingsordningen vil blive indført på samme tidspunkt som anmeldelsesordningen. For nærmere herom henvises til lovforslagets § 5, stk. 3, og dertil hørende bemærkninger.

(Til § 11 c)

Lov om Naviair indeholder ikke regler om, at Naviair til brug for drift, udvikling, vedligehold og administration af et it-anmeldelsessystem skal kunne behandle oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer. Videre indeholder loven ikke oplysninger om Naviairs videregivelse af oplysninger til Trafikstyrelsen til brug for styrelsens sagsbehandling. I tilknytning hertil indeholder loven heller ikke regler om sletning af sådanne oplysninger.

Det foreslås, at *overskriften* »Behandling, herunder indsamling, samkøring og videregivelse af oplysninger i forhold til anmeldelse af flyveplaner for

droneoperationer« indsættes før det foreslåede nye § 11 c i lov om Naviair. Forslaget skal afspejle indholdet i den nævnte bestemmelse.

Det foreslås med *§ 11 c, stk. 1,* at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at Naviair kan behandle, herunder indsamle, opbevare og samkøre oplysninger, som vedrører anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, og oplysninger fra offentligt tilgængelige kilder, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af opgaver med drift, udvikling, vedligehold og administration af it-systemet, som understøtter anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der ved bekendtgørelse vil kunne fastsættes regler om, at Naviair vil kunne behandle, herunder indsamle, opbevare og samkøre oplysninger, som vedrører anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer,

Endvidere indebærer forslaget, at offentligt tilgængelige oplysninger som f.eks. dronezoner vil kunne samkøres med andre oplysninger i it-anmeldelsessystemet.

De oplysninger, som vil kunne behandles efter forslaget, er oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer som eksempelvis navn og adresse på en droneoperatør, tid- og sted for en droneoperation og på sigt også betalingsoplysninger.

Videre foreslås det med *§ 11 c, stk. 2,* at by-, land- og transportministeren fastsætter regler om, at Naviair videregiver oplysninger fra anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer til brug for Trafikstyrelsens sagsbehandling. Ministeren fastsætter i den forbindelse nærmere regler om tidspunkt og format for videregivelse af oplysninger til Trafikstyrelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der ved bekendtgørelse vil kunne fastsættes regler om, at Naviair videregiver oplysninger fra anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer til brug for Trafikstyrelsens sagsbehandling.

Den foreslåede bestemmelse skal bl.a. ses i sammenhæng med, at det oprindeligt var forudsat, at det var Trafikstyrelsen, som ville blive ansvarlige for modtagelse af flyveplaner for droneoperationer.

Endelig foreslås det med *§ 11, c, stk. 3,* at by-, land- og transportministeren fastsætter regler for, hvornår sletning af oplysninger skal finde sted, og om de tekniske, organisatoriske og administrative foranstaltninger, der skal iagttages ved behandlingen.

Personoplysninger, der efter forslaget behandles til brug for at understøtte it-anmeldelsessystemet, vil blive opbevaret så længe, det er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil oplysningerne behandles. Regler, som fastsættes efter den foreslåede bestemmelse, vil skulle være i overensstemmelse med andre regler for opbevaring og sletning.

(Til § 11 d)

Luftfartsloven og lov om Naviair indeholder ikke regler om, at Naviair via et it-anmeldelsessystem skal gøre oplysninger i flyveplaner for droneoperationer til tilgængelige for offentligheden, offentlige myndigheder og visse infrastrukturforvaltere. For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 2.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at *overskriften* »Digital adgang til oplysninger i flyveplaner for droneoperationer« indsættes før det foreslåede nye § 11 d i lov om Naviair. Forslaget skal afspejle indholdet i den nævnte bestemmelse.

Det foreslås med *§ 11 d, stk. 1,* at enhver i realtid har digital adgang til visse oplysninger om anmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning for en droneoperation, jf. dog stk. 4, nr. 1.

Med den foreslåede bestemmelse er det hensigten, at alle skal kunne opnå digital adgang til oplysninger i flyveplaner for droneoperationer. Den foreslåede bestemmelse vil ikke give adgang til oplysninger om planlagte eller gennemførte droneoperationer.

Forslaget vil indebære, at Naviair skal sikre, at it-anmeldelsessystemet er indrettet således, at offentligheden vil få mulighed for i realtid f.eks. via et kort at kunne se oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer.

Forslaget betyder ikke, at offentligheden vil få adgang til oplysninger om alle droneoperationer. Dette er bl.a. under henvisning til, at forslaget vil skulle ses i sammenhæng med luftfartslovens § 126 h, hvorefter der kan fastsættes bestemmelser om, hvilke droneoperationer der er omfattet af anmeldelsesordningen. Hertil kommer, at det ikke vil være alle droneoperationer, som vil blive gjort offentligt tilgængelige, hvilket bl.a. skal ses i sammenhæng med, at visse droner opereres med formål, som fordrer, at deres operationen ikke gøres tilgængelig for offentligheden.

Det foreslåede § 11 d, stk. 1, vil også skulle ses i sammenhæng med det foreslåede § 11 d, stk. 4, nr. 1, hvorefter by-, land- og transportministeren vil kunne fastsætte regler om den digitale adgang til oplysning om den geografiske udstrækning for en anmeldt flyveplan for en droneoperation. For nærmere herom henvises til bemærkningerne nedenfor.

Videre foreslås det med *§ 11 d, stk. 2,* at forsvaret, politiet, det statslige og kommunale redningsberedskab og andre offentlige myndigheder samt visse infrastrukturforvaltere kan få udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner om droneoperationer, jf. dog stk. 4, nr. 2.

Formålet med bestemmelsen er, at offentlige myndigheder og visse infrastrukturforvaltere vil kunne opnå en udvidet digital adgang til oplysninger om anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer.

Muligheden for at opnå adgang til nævnte oplysninger vil også skulle ses i sammenhæng med luftfartslovens § 126 h, hvorefter der vil blive fastsat bestemmelser om, hvilke droneoperationer der vil være omfattet af anmeldelsesordningen.

Som anført i pkt. 2.4.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil den foreslåede bestemmelse om udvidet adgang til oplysninger om flyveplaner for droneoperationer via it-systemet, f.eks. kunne omfatte styrelser under By-, Land- og Transportministeriet eller andre ministeriers styrelser, der f.eks. varetager beredskabsmæssige opgaver eller forvalter infrastruktur.

Endvidere vil den foreslåede bestemmelse også omfatte visse infrastrukturforvaltere. Det vil eksempelvis kunne være forvaltere af kritisk infrastruktur som lufthavne, metro, faste forbindelser og erhvervshavne.

Den foreslåede § 11 d, stk. 2, vil også skulle ses i sammenhæng med den foreslåede § 11 d, stk. 4, nr. 2, hvorefter by-, land- og transportministeren vil kunne fastsætte regler om den udvidede digitale adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer for offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere. For nærmere herom henvises til bemærkningerne nedenfor.

Med *§ 11 d, stk. 3,* foreslås det, at Trafikstyrelsen til brug for styrelsens sagsbehandling har adgang til alle oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner om droneoperationer.

Forslaget vil indebære, at Trafikstyrelsen som eneste offentlige myndighed vil få adgang til alle anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer.

Forslaget skal ses i lyset af, at Trafikstyrelsen er luftfartsmyndighed og ansvarlig myndighed for droneområdet.

Forslaget vil indebære, at it-systemet vil skulle indrettes således, at Trafikstyrelsen vil få fuld adgang til alle oplysninger i systemet. Det vil sige adgang til oplysninger om planlagte, aktuelle og gennemførte droneoperationer. Det skal dog bemærkes, at it-systemet forventes indrettet således, at oplysninger om flyveplaner på et tidspunkt vil blive slettet. Med lovforslaget lægges der imidlertid også op til, at Naviair vil skulle videresende oplysninger om flyverplaner for droneoperationer til Trafikstyrelsen. For nærmere herom henvises til den foreslåede § 11 c, stk. 2, i lov om Naviair, jf. også lovforslagets § 2, nr. 2, og pkt. 2.3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I tilknytning til den foreslåede § 11 d, stk. 1 og 2 foreslås det med *§ 11 d, stk. 4,* at by-, land- og transportministeren fastsætter nærmere regler om:
1) Digital adgang til visse oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning for en droneoperation.

2) Udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer for offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere som nævnt i stk. 2, herunder om betingelserne for at opnå udvidet adgang til oplysninger, og om hvilke oplysninger der kan opnås adgang til.

Med den foreslåede bestemmelse bemyndiges by-, land- og transportministeren til at fastsætte nærmere regler om dels de oplysninger fra flyveplaner for droneoperationer, som offentligheden, vil kunne få digital adgang til dels de oplysninger, som offentlige myndigheder og visse infrastrukturforvaltere vil få adgang til.

Med den foreslåede nr. 1 i § 11 d, stk. 4, er det hensigten, at der vil skulle fastsættes nærmere regler om adgangen til, hvilke konkrete oplysninger i flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning af droneoperationer, der vil skulle være tilgængelige, og hvordan oplysninger tilgængeliggøres i it-systemet.

Med den foreslåede nr. 2 i § 11 d, stk. 4, er det hensigten, at der vil skulle fastsættes nærmere regler om de betingelser, som offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere vil skulle opfylde for at få adgang til oplysninger om droneoperationer. Det kan bl.a. omhandle den type opgaver, som den offentlige myndighed eller infrastrukturforvalter skal varetage for at blive omfattet af adgangen. Den foreslåede bestemmelse vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om, at adgangen til oplysninger om droneoperationer alene omfatter et bestemt geografisk område, som myndighed eller infrastrukturforvalterne har ansvaret for eller udfører opgaver inden for. Videre vil den foreslåede bestemmelse kunne anvendes til at fastsætte regler om, at adgangen kan tidsbegrænses i forhold til eksempelvis en offentlig myndigheds udførelse af en konkret opgave. Det vil eksempelvis kunne være i forbindelse med infrastrukturprojekter eller varetagelse af specifikke opgaver under større begivenheder.

Endelig foreslås det med *§ 11 d, stk. 5,* at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at andre end offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere kan få udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om betingelserne for at

opnå udvidet adgang til oplysninger, og om hvilke oplysninger der kan opnås adgang til.

Det er hensigten med bestemmelsen, at der vil skulle fastsættes regler om, at f.eks. visse private virksomheder, som varetager eksempelvis særlige transportopgaver vil kunne opnå en udvidet adgang til oplysninger om droneoperationer. Det er i den forbindelse hensigten, at der fastsættes regler om, hvilke oplysninger der kan opnås adgang til. Endelig er det også hensigten, at der vil skulle fastsættes regler om tidsbegrænset adgang, og regler om begrænset adgang til oplysninger om droneoperationer med afsæt i bestemte geografiske områder.

*Til § 3*

Det foreslås, at lov nr. 410 af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i pkt. 2.11.1.

*Til § 4*

Det foreslås, at lov nr. 166 af 30. april 1969 om placering af ny Københavns lufthavn ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i pkt. 2.11.2.

*Til § 5*

Det foreslås i *stk. 1,* at loven skal træde i kraft den 1. juli 2027, jf. dog stk. 2 og stk. 3.

Det foreslås i *stk. 2*, at lovens § 1, nr. 7, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre, at finansieringsgrundlaget for passagerklager over luftfartsselskaber harmoniseres hurtigst muligt. For nærmere herom henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger i pkt. 2.7.

Det foreslås i *stk. 3,* at by-, land- og transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af § 11 b i lov om Naviair som affattet ved denne lovs § 2, nr. 2.

For så vidt angår fastsættelse af ikrafttrædelsestidspunktet for § 11 b i lov om Naviair som affattet ved dette lovforslags § 2, nr. 2, beror forslaget på, at det ikke er hensigten, at den foreslåede betalingsordning for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer vil skulle træde i kraft samtidig med anmeldelsesordningens indførelse.

Det vil bl.a. være en forudsætning for indførelse af den foreslåede betalingsordning, at der foreligger et grundlag, som gør det muligt at estimere Naviairs udgifter ved at stille anmeldelsessystemet til rådighed.

For nærmere om den foreslåede betalingsordning henvises til pkt. 2.6.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkninger til lovforslagets § 2, nr. 2.

Det foreslås i *stk. 4*, at lovens § 1, nr. 1 og 2, ikke skal finde anvendelse på ansøgninger om luftfartshindringer indgivet før 1. juli 2027. For sådanne ansøgninger skal de hidtil gældende regler finde anvendelse.

*Til § 6*

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, men at lovens § 1 ved kongelig anordning helt eller delvis skal kunne sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og de grønlandske forhold tilsiger. Lovens bestemmelser kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

Lov om Naviair gælder ikke for Færøerne og Grønland.

**Bilag 1**

**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

| *Gældende formulering* | *Lovforslaget* |
|---|---|

| | |
|---|---|
| | **§ 1**<br><br>I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 570 af 19. maj 2025, som ændret ved § 1 i lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 1645 af 16. december 2025 og § 6 i lov nr. 1787 af 29. december 2025, foretages følgende ændringer: |
| **§ 65. ---**<br>*Stk. 2.* ---<br>*Stk. 3.* Strider projektets gennemførelse imod planen, vil sagen af Trafikstyrelsen være at forelægge for transportministeren, der træffer afgørelse om, hvorvidt gennemførelsen kan tillades under hensyn til de i enkelttilfældet foreliggende forhold.<br>*Stk. 4.* --- | **1.** I *§ 65, stk. 3*, ændres »vil sagen af Trafikstyrelsen være at forelægge for transportministeren, der træffer« til: »træffer by-, land- og transportministeren«. |
| **§ 67 a. ---**<br>*Stk. 2.* Såfremt anlægget skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed, skal sagen af Trafikstyrelsen forelægges for transportministeren, der træffer afgørelse om, hvorvidt attesten kan udstedes. Attesten kan betinges af, at hindringen afmærkes eller dens højde nedsættes, og at udgiften herved afholdes af ejeren eller brugeren. | **2**. I *§ 67 a, stk. 2, 1 pkt.,* ændres »skal sagen af Trafikstyrelsen forelægges for transportministeren, der træffer« til: »træffer by-, land- og transportministeren«. |

| | |
|---|---|
| | **3**. Efter § 68 indsættes før overskriften »Øvrige bestemmelser« i *kapitel 6*:<br><br>»*Groundhandling*<br><br>**§ 68 a.** By-, land- og transportministeren fastsætter regler af betydning for groundhandling på instrumentflyvepladser, der er godkendt efter § 60, herunder regler, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger om groundhandling på luftfartsområdet.<br>*Stk. 2.* By-, land- og transportministeren fastsætter endvidere regler om Trafikstyrelsens tilsyn med efterlevelse af regler om groundhandling, der er fastsat i medfør af stk. 1.« |
| **§ 126 h.** Transportministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger for droneoperationer, herunder krav til flyveplanen, tidspunkt for anmeldelse af en flyveplan og kontaktoplysninger for en droneoperation. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om afmeldelse af flyveplaner og kontaktoplysninger og betingelser herfor, jf. dog stk. 3. | **4**. I *§ 126 h, stk. 1, 1. pkt.,* indsættes efter »droneoperationer«: »til Naviair«. |

| | |
|---|---|
| *Stk. 2.* Ministeren kan i forbindelse med fastsættelse af regler efter stk. 1 fastsætte regler om tilgængeliggørelse og videregivelse af flyveplan og kontaktoplysninger. | **5**. I *§ 126 h, stk. 2,* indsættes efter »regler om«: »Trafikstyrelsens«. |
| | **6**. Efter § 126 j indsættes i *kapitel 9*:<br>**»§ 126 k.** By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen til brug for styrelsens sagsbehandling kan behandle oplysninger, som modtages fra det it-system, som Naviair driver efter § 2, stk. 2, i lov om Naviair.« |
| **§ 148. ---**<br>*Stk. 2.* Den afgift, som er nævnt i stk. 1, dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed, og opgaver vedrørende klager over danske luftfartsselskaber, der omhandler passagerrettigheder på luftfartsområdet.<br>Stk. 3-7. --- | **7.** I *§ 148, stk. 2,* udgår »danske«. |
| **§ 153 b.** Transportministeren kan fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder | **8.** To steder i *§ 153 b, stk. 1,* ændres »andre henvendelser« til: »anden skriftlig kommunikation«. |

| | |
|---|---|
| EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen, jf. dog stk. 3. | |
| **§ 153 b.** Ministeren kan herunder fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen, jf. dog stk. 3. | **9.** I *§ 153 b, stk. 1, 2. pkt.,* indsættes efter »til rådighed,«: »eller hvor de oplysninger, der indsendes via den digitale løsning, ikke er tilstrækkelige eller korrekte,«. |
| *Stk. 2.* Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller henvendelse<br>*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning, klage eller henvendelse, der ikke er sendt ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.<br>*Stk. 4.* En digital ansøgning, klage eller henvendelse anses for at være | **10.** I *§ 153 b, stk. 2, 3* og *4,* ændres »henvendelse« til: »anden skriftlig kommunikation«. |

| | |
|---|---|
| kommet frem, når den er tilgængelig for Trafikstyrelsen.<br>*Stk. 5.* --- | |
| | **§ 2**<br>I lov nr. 529 af 26. maj 2010 om Naviair foretages følgende ændringer: |
| **§ 2. ---**<br><br><br><br><br><br>*Stk. 2-3.* --- | **1.** I *§ 2* indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:<br>»*Stk. 2.* Naviair sikrer udvikling, drift, vedligehold og administration af et it-system til brug for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.«<br>Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4. |
| | **2.** Efter kapitel 3 indsættes:<br><br>»Kapitel 3 a<br><br>*Anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer efter lov om luftfart*<br><br>*Digital kommunikation og obligatorisk digital selvbetjening ved anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer*<br><br>**§ 11 a.** En droneoperatør skal anmelde en flyveplan for en droneoperation efter regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 126 h, stk. 1 og 3, ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til |

| | |
|---|---|
| | rådighed (digital selvbetjening), jf. dog regler fastsat i medfør af denne bestemmelses stk. 3 og 4. Efterfølgende kommunikation om anmeldelsen skal ligeledes ske ved anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed.<br>*Stk. 2.* Ved anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation uden anvendelse af den digitale løsning, som Naviair stiller til rådighed, meddeler Naviair, at anmeldelsen ikke anses for at være kommet frem, jf. dog stk. 3 og 4.<br>*Stk. 3.* By-, land- og transportministeren fastsætter regler om betingelser for undtagelse fra kravet om anvendelse af digital selvbetjening, jf. stk. 1, ved en droneoperatørs anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation og den efterfølgende kommunikation. Ministeren fastsætter i den forbindelse regler om, hvordan anmeldelse af en flyveplan indgives til Naviair, når droneoperatøren er fritaget for anvendelse af digital selvbetjening.<br>*Stk. 4.* By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at flyveplaner for droneoperationer ved tekniske nedbrud, driftsforstyrrelser eller lignende kan anmeldes på anden måde end efter stk. 1 og regler fastsat efter stk. 3.<br>*Stk. 5.* En anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation via |

| | |
|---|---|
| | digital selvbetjening anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Naviair i it-systemet.<br>*Stk. 6.* Droneoperatøren, der har anmeldt en flyveplan for en droneoperation, modtager en kvittering fra Naviair for anmeldelsen. By-, land- og transportministeren fastsætter nærmere regler om kvitteringen som nævnt i 1. pkt., herunder om dens indhold, tidspunkt for afgivelse og betingelser for, at Naviair undtagelsesvist kan undlade at afgive en kvittering.<br>*Stk. 7.* Stk. 1-6 finder tilsvarende anvendelse ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation.<br><br>*Betaling for anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer*<br><br>**§ 11 b.** By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at en droneoperatør skal betale Naviair for anmeldelse af en flyveplan for en droneoperation, herunder om, hvilke anmeldelser af flyveplaner for droneoperationer, der er omfattet af betaling. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om betalingens størrelse, betalingsmåde og opkrævning.<br>*Stk. 2.* Ministeren kan fastsætte regler om tilbagebetaling af betaling efter regler fastsat i medfør af stk. 1, herunder om, at betaling ikke |

| | |
|---|---|
| | tilbagebetales ved afmeldelse af en flyveplan for en droneoperation, der ikke gennemføres.<br><br>*Behandling, herunder indsamling, samkøring og videregivelse af oplysninger i forhold til anmeldelse af flyveplaner for droneoperationer*<br><br>**§ 11 c.** By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at Naviair kan behandle, herunder indsamle, opbevare og samkøre oplysninger, som vedrører anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer, og oplysninger fra offentligt tilgængelige kilder, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af opgaver med drift, udvikling, vedligehold og administration af it-systemet, som understøtter anmeldelse og afmeldelse af flyveplaner for droneoperationer.<br>*Stk. 2.* By-, land- og transportministeren fastsætter regler om, at Naviair videregiver oplysninger fra anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer til brug for Trafikstyrelsens sagsbehandling. Ministeren fastsætter i den forbindelse nærmere regler om tidspunkt og format for videregivelse af oplysninger til Trafikstyrelsen.<br>*Stk. 3.* By-, land- og transportministeren fastsætter regler for, |

| | |
|---|---|
| | hvornår sletning af oplysninger skal finde sted, og om de tekniske, organisatoriske og administrative foranstaltninger, der skal iagttages ved behandlingen.<br><br>*Digital adgang til oplysninger i flyveplaner for droneoperationer*<br><br>**§ 11 d.** Enhver har i realtid digital adgang til visse oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning for en droneoperation, jf. dog stk. 4, nr. 1.<br>*Stk. 2.* Forsvaret, politiet, det statslige og kommunale redningsberedskab og andre offentlige myndigheder samt visse infrastrukturforvaltere kan få udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner om droneoperationer, jf. dog stk. 4, nr. 2.<br>*Stk. 3.* Trafikstyrelsen har til brug for styrelsens sagsbehandling digital adgang til alle oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner om droneoperationer.<br>*Stk. 4.* By-, land- og transportministeren fastsætter nærmere regler om:<br>1) Digital adgang til visse oplysninger i anmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om den geografiske udstrækning for en droneoperation. |

| | |
|---|---|
| | 2) Udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer for offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere som nævnt i stk. 2, herunder om betingelserne for at opnå udvidet adgang til oplysninger, og om hvilke oplysninger der kan opnås adgang til.<br>*Stk. 5.* By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om, at andre end offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere kan få udvidet digital adgang til oplysninger i anmeldte og afmeldte flyveplaner for droneoperationer, herunder om betingelserne for at opnå udvidet adgang til oplysninger, og om hvilke oplysninger der kan opnås adgang til. |
| | **§ 3**<br><br>Lov nr. 410 af 12. juli 1946 om civile, offentlige lufthavne ophæves. |
| | **§ 4**<br><br>Lov nr. 166 af 30. april 1969 om placering af en ny Københavns lufthavn ophæves. |