



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 12. december 2013
J. nr. 2013 - 4597

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. november 2013 stillet mig følgende spørgsmål 144 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Lauritzen (V).

Spørgsmål nr. 144:

Ministeren bedes redegøre for, hvorledes de eksisterende regelsæt og lovbestemmelser vedrørende flyvning med ubemandede luftfartøjer i praksis administreres og håndteres af de relevante danske myndigheder, herunder Trafikstyrelsen, i relation til dispensation til anvendelse af droner i civilt øjemed?

Svar:

Dette svar indeholder en samlet besvarelse af spørgsmålene 144-152 (TRU alm. del), som alle vedrører civile ubemandede luftfartøjer.

Trafikstyrelsen oplyser, at civile ubemandede luftfartøjer (civile droner) er luftfartøjer og derfor omfattet af den danske luftfartslov. Det betyder, at de regler der gælder for almindelige bemandede luftfartøjer, som udgangspunkt også gælder for civile droner. Luftfartsloven giver dog mulighed for, at Trafikstyrelsen for sådanne civile droner kan fastsætte generelle regler, der fraviger luftfartslovens bestemmelser, samt at Trafikstyrelsen kan give dispensation fra bestemmelserne i konkrete tilfælde.

Trafikstyrelsen oplyser, at der er i dag alene fastsat generelle regler for ubemandede luftfartøjer, der vejer op til 25 kg. Disse regler er udarbejdet med øje for hobbyflyvning (modelflyvning), men gælder som udgangspunkt også for erhvervsmæssig flyvning. Reglerne har således blandt andet nogle begrænsninger for, hvor flyvningen må finde sted. Eksempelvis skal afstanden til bymæssig bebyggelse og større offentlig vej være mindst 150 m, afstanden til offentlig flyveplads 5 km og flyvehøjden må højst være 100 m over terræn.

Trafikstyrelsen oplyser, at i de tilfælde hvor civile droner under 25 kg ønskes benyttet i videre omfang end hobbyflyvningsreglerne tillader, eksempelvis ved flyvning i bymæssig bebyggelse, eller i tilfælde hvor civile droner over 25 kg ønskes benyttet uden at følge luftfartslovgivningen, kræves en dispensation.



Trafikstyrelsen giver sådanne dispensationer, hvis der er tale om flyvning med erhvervmæssigt eller forskningsmæssigt formål og hensynene til luftfartens sikkerhed og almene interesser vil kunne varetages på anden vis, dvs. at der fastsættes nogle nærmere operative, tekniske, uddannelsesmæssige og luft-rumsmæssige vilkår for dispensationen.

Trafikstyrelsen oplyser, at den indtil dato har givet 11 dispensationer til flyvning med civile droner til erhvervmæssige formål. Disse dispensationer indebærer et øget anvendelsesområde for benyttelsen af dronerne i forhold til de regler, der gælder for hobbyflyvningen, herunder muligheden for flyvning i bymæssig bebyggelse.

Jeg har det generelle udgangspunkt som transportminister, at jeg gerne vil støtte initiativer inden for den civile luftfart, der bidrager positivt til samfundets udvikling, ved at skabe vækst, nye arbejdspladser og eksportindtægter og være med til at skabe de nødvendige rammer for at føre sådanne initiativer ud i livet.

Jeg har derfor også fokus på den udvikling, der for øjeblikket sker på området med civile droner, og de muligheder der er blandt andet for den erhvervmæssige udnyttelse heraf. Det er dog på samme tid også nødvendigt at have fokus på de udfordringer, der følger med. Dette gælder først og fremmest for flyvesikkerheden, men også privatlivets fred mm.

Trafikstyrelsen oplyser, at den har etableret et dialogforum med fokus på udvikling og sikker anvendelse af civile UAS, Unmanned Aircraft Systems, hvor en bred kreds af professionelle interessenter (godkendte virksomheder, brancheforeninger, unioner, klubber, myndigheder mfl.) fra hele landet deltager,

Der er også nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, der skal se på juridiske, flyvesikkerhedsmæssige, privatlivsmæssige og markedsføringsmæssige aspekter, idet der samtidig tages hensyn til de erhvervs- og anvendelsesmæssige perspektiver ved civile droner.

Arbejdsgruppen har udover Transportministeriet repræsentation fra Forsvarsministeriet, Justitsministeriet og Erhvervs- og Vækstministeriet, og skal færdiggøre sit arbejde inden udgangen af 2014. Arbejdsgruppen forventes, at komme med en række anbefalinger vedrørende den eksisterende lovgivning på området, herunder om der eksempelvis er behov for en modernisering af lovgivningen, som evt. vil kunne inkludere certificeringsstandarder og mere fleksible regler.

Jeg vil dog i den forbindelse gøre opmærksom på, at den gældende luftfartslovgivning med dens dispensationsmuligheder faktisk allerede indebærer en ret stor grad af fleksibilitet i forhold til erhvervmæssig brug af civile droner, idet der netop er mulighed for at tage individuelle hensyn i de konkrete sager. Dette



indebærer, at der er brede rammer for virksomhederne til at udvikle deres forretningsgrundlag.

Side 3/4

Samtidig er det vigtigt at have for øje, at der også i international sammenhæng pågår arbejde med at fastsætte regler og anbefalinger for civile droner. Dette gælder både i regi af den internationale civile luftfartsorganisation, ICAO og i europæisk regi, herunder EU samt JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems), som også vil få betydning for den danske lovgivning på området fremadrettet.

Med hensyn til de lande vi normalt sammenligner os med, oplyser Trafikstyrelsen, at man i Sverige i dag har en detaljeret regulering af civile droner, hvor al erhvervsmæssig flyvning kræver tilladelse fra Transportstyrelsen. I Norge er situationen ligesom i Danmark, at man ikke har specifikke regler for brug af civile droner til erhvervsmæssigt formål, men myndighederne udsteder konkrete dispensationer/tilladelser hertil og afventer den internationale udvikling. I England har myndighederne udarbejdet en vejledning til dem, som ønsker at operere civile droner, og udgangspunktet er i øvrigt, at al erhvervsmæssig flyvning forudsætter en tilladelse fra myndighederne.

De danske luftfartsmyndigheder følger nøje udviklingen vedrørende lovgivningen for civile droner i andre lande samt internationalt.

Spørgsmålet om eksportkontrol hører under Erhvervs- og Vækstministeriet, som har oplyst følgende:

”Reglerne for eksportkontrol med dual-use-produkter (dvs. produkter, der både kan anvendes til lovlige civile og militære formål og til udvikling og fremstilling af masseødelæggelsesvåben) er baseret på EU-regler, som er fastlagt i Rådets forordning nr. 428/2009, som er ændret ved forordning nr. 388/2012. Der er således tale om fælles EU-regler, som gælder direkte i alle medlemslandene. Tilsvarende regler er også fastsat af en række lande uden for EU.

Formålet med eksportkontrolreglerne er at undgå, at kritiske dual-use-produkter bliver solgt til markeder og kunder, hvor der er en særlig risiko for, at de kan blive brugt til fare for den internationale fred og sikkerhed.

I tilknytning til forordning nr. 428/2009 med senere ændring har EU fastsat en såkaldt kontrolliste, som er en liste over dual-use-produkter, der kræver udførselstilladelse.

For så vidt angår droner, som har selvstændig flykontrol- og navigationsfunktion eller har funktion for kontrolleret flyvning uden for det direkte synsfelt ved hjælp af en menneskelig operatør, er disse opført på EU's kontrolliste under kategorinummer 9A012.a.2. Det betyder, at virksomheder, der ønsker at eksportere sådanne droner, altid på forhånd skal søge om udførselstilladelse hos



den ansvarlige eksportkontrolmyndighed, når produktet skal udføres til et land uden for EU. Danske virksomheder skal derfor søge om udførselstilladelse hos Erhvervsstyrelsen, som er eksportkontrolmyndighed i Danmark for så vidt angår dual-use-produkter.

Side 4/4

Der er i de fleste tilfælde givet tilladelse til udførsel af droner. Der er dog p.t. givet 1 afslag på udførsel af en drone til en militær slutbruger i Mellemøsten.”

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr