

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon +45 7221 8800  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 07-09-2023  
Sagsnr.: 2023-147763  
Dokumentnr.: 1924394  
Sagsbehandler: SHOL

## Til høringsparterne

### **Høring over udkast til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer og om ubemandede luftfartøjssystemer og udkast til bekendtgørelse for Færøerne om supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer**

Trafikstyrelsen sender hermed følgende i høring:

- Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.
- Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.

#### **Høringsfristen er den 31. oktober 2023.**

Udkastene til bekendtgørelser erstatter den gældende BL 9-4, 3. udgave, 9. januar 2004 (Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg).

Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (herefter benævnt droneprocedurebekendtgørelsen) sætter Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer i kraft.

Udkast til bekendtgørelse for Færøerne om supplerende bestemmelser til bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (herefter benævnt færøsk dronebekendtgørelse) er en gennemførelse af den tilsvarende danske dronebekendtgørelse med de ændringer, der er nødvendige for, at bekendtgørelsen kan anvendes på Færøerne.

#### **Formål og ophav**



De to bekendtgørelser fastsætter sammen med en kgl. Anordning, der forventes at træde i kraft i januar 2024, grundlaget for flyvning med droner på Færøerne fra den 1. januar 2024.

Færøerne har anmodet om at få sat de to gældende forordninger (2019/947 og 2019/945) i kraft på Færøerne, så reglerne ligner de danske regler på området, idet det også vil give droneoperatører og myndigheder bedre vilkår for flyvning med droner på Færøerne, og kan give turister fra EU og EØS-landene bedre viden om, hvilke regler der gælder på Færøerne, fordi de samme regler gælder deres hjemlande.

Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer vil dog ført blive sat i kraft for Færøerne i løbet af 2024, da det kræver, at der skal ses på, om både C-mærkningen og CE-mærkningen skal sættes i kraft. Denne forordning forventes derfor at blive sendt i høring i løbet af 2024.

### **Ikraftsættelse af forordning 2019/947**

Droneprocedurebekendtgørelsen sætter forordninger Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer i kraft på Færøerne, så reglerne kan anvendes, når der skal flyves med droner på Færøerne.

De gældende overgangsordninger i forordningen forlænges, så de er gældende frem til udgangen af 2024. Det sikres på denne måde, at droneoperatørerne på Færøerne har tid til at sætte sig ind i den nye regler og kan vurdere, om de har brug for at ansøge om en tilladelse i den specifikke kategori, eller om de kan flyve efter reglerne i den åbne kategori.

Det gældende danske standardscenarie DK-ST5-03, som kan anvendes indtil 1. januar 2026 sættes også i kraft på Færøerne, så droneoperatører, der opfylder kravene, indtil den 31. december 2024 kan indsende en erklæring og kan flyve på baggrund af standardscenariet. På den måde stilles droneoperatører i Færøerne og i Danmark lige.

Overgangsreglerne for flyvning med droner, der ikke er C-mærkede, forlænges i bekendtgørelsen, så disse gælder frem til den 31. december 2024. Dette gøres for at give tid til at sætte reglerne i kraft og for at give droneoperatører og fjernpiloter tid til at udskifte deres droner i det omfang, det er nødvendigt, og for at give mulighed for, at der kan gives information om, hvilke krav der vil gælde for droner.

### **Den færøske dronebekendtgørelse**

Den færøske dronebekendtgørelse fastsætter lige som den danske dronebekendtgørelse supplerende regler til forordning 2019/947. I udkastet til bekendtgørelse fastsættes f.eks. regler om de afstandskrav, der gælder til visse områder.

### **Kort liste over emner i den færøske dronebekendtgørelse**

Den nye bekendtgørelse indeholder bestemmelser om:

1. Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder (s. 3)
2. Støjtølsomme naturområder og beskyttelse af dyrebestande (s. 4)



3. Afstandskrav til militære områder (s. 5)
4. Andre afstandskrav (s. 5)
  - a. Områder med adgangskontrol
  - b. Flyvning i område, der er omkranset af bygninger
  - c. Drone operationer ved permanente menneskeskabte hindringer
5. Krav om at føre logbog (s. 6)
6. Dronecertifikater (s. 6)
7. Anvendelse af digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed (s. 7)
8. Regler for statsflyvninger (s. 7)
9. Ændring af forsikringskravet (s. 7)

## **Uddybning af indholdet i udkastet til en ny Færøsk dronebekendtgørelse**

### *Ad 1: Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder*

Trafikstyrelsen kan p.t. give tilladelse til, at en række afstandskrav kan fraviges. Det gælder f.eks. afstandskravene ved lægehelikopterflyvepladser (HEMS) samt offentlig godkendte flyvepladser og sikringskritiske områder, såsom diplomatiske repræsentationer (ambassader og konsulater), særlige virksomheder, politiets ejendomme osv.

I bemærkningerne til lovforslaget, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for flyvning ved disse områder, står der i bemærkningerne, at der som udgangspunkt ikke skal kunne flyves i disse områder, men at der f.s.v.a. sikringskritiske områder kan gives tilladelse, hvis droneoperationen har et almennyttigt formål, og at der ved sikringskritiske områder i særlige tilfælde kan gives tilladelse til droneoperationer.

#### *Flyvesikringskritiske områder:*

I udkastet fastsættes der i § 9 regler om droneoperationer ved offentlige godkendte flyvepladser, § 10 fastsættes regler for droneoperationer ved lægehelikopterflyvepladser (HEMS) og § 11 droneflyvning ved de almindelige helikopterflyveruter på Færøerne.

For § 9 gælder der, at der ikke må flyves nærmere end 5 km på en offentlig godkendt flyveplads. Trafikstyrelsen kan dog give tilladelse til at flyve nærmere end 5 km, forudsat at droneoperationen har et almennyttigt, samfundsmæssigt eller forskningsmæssigt formål. Derudover skal fjernpilotten have et kompetencecertifikat (et A2 certifikat) og have fløjet mindst 10 timer på kompetencecertifikatet.

Et almennyttigt, samfundsmæssigt eller forskningsmæssigt formål betyder, at droneoperationens formål f.eks. skal være naturovervågning, indsamling af geodata til brug for opmålinger, kortmåling, bygningsinspektioner m.v. Myndighedsopgaver vil altid falde ind under almennyttige formål.

Forskningsformål kan f.eks. være, hvis droneoperationen tester nye måder at transportere på, f.eks. test for at se, om droner kan anvendes til at transportere medicin eller blodprøver til øer. Kommercielle droneoperationer kan falde ind under almennyttigt eller samfundsmæssigt formål, hvis droneoperatøren kan argumentere for, hvorfor operationen kommer samfundet eller almenvellet til gavn.



Hvis formålet er kommercielt, skal droneoperationen være nødvendig, og formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone. Det kan f.eks. være tilfældet, hvis et alternativ til droneflyvning vil være uforholdsmæssigt dyrere eller hvis opgaven ikke kan løses på anden vis.

Hvis det er lufthavnen selv, som ønsker at få udført en kommerciel opgave, skal dette krav ikke opfyldes.

Efter § 10 må der ikke flyves nærmere end 2 km til en lægehelikopterflyveplads (HEMS). Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1 fraviges, hvis droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål.

Bestemmelsen ligner § 9 og betyder, at droneoperatøren også her skal kunne begrunde, hvordan droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt eller forskningsmæssigt formål. Og at droneoperatøren skal kunne begrunde, hvorfor en opgave, der har et kommercielt formål, ikke kan udføres på anden måde. Det gælder dog ikke, hvis det er hospitalet, der ønsker opgaven udført.

Ved tilladelser til flyvning ved offentligt godkendte flyvepladser, militære flyvestationer og lægehelikopterflyveplads (HEMS) kan der desuden blive stillet krav om, at der anvendes en observatør, som hele tiden skal holde øje med bemanded luftfart, eller at dronen har et flight termination system, hvis det er nødvendigt, eller det giver mening at stille et sådant krav.

Efter § 11 er det forbudt at flyve i de almindelige helikopterflyveruter i det omfang disse er offentliggjort. Bestemmelsen er fastsat for at beskytte de almindelige ruter, som anvendes til at transportere personer og f.eks. også lægehelikoptere.

Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at flyve, hvis droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt eller forskningsmæssigt formål, og fjernpilotten har et kompetencecertifikat. Undtagelsen skal forstås på samme måde som §§ 9 og 10.

#### *Sikringskritiske områder:*

§ 12 omhandler flyvning ved sikringskritiske områder, hvorefter der ikke må flyves nærmere disse områder end 150 meter horisontal afstand. Det gælder f.eks. særlige virksomheder, politiets ejendomme, kriminalforsorgens institutioner.

Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde give tilladelse til, at der flyves nærmere på et område. Særlige tilfælde betyder, at der stilles krav om, at droneoperationen har et samfundsnyttigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål, og at hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig og formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone.

Betingelserne lægger sig op ad kravene i §§ 9-11 på den måde, at myndighedsopgaver altid vil falde ind under samfundsnyttige formål, og at droneoperationer med forskningsformål også kan gennemføres.

Har droneoperationen et kommercielt formål, skal droneoperatøren kunne begrunde, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven vil forspildes, hvis den gennemføres på anden måde end med en drone. Bestemmelsen er strammet op, så den er mere i overensstemmelse med lovgivers hensigt med bestemmelsen.



Der stilles også krav om, at en fjernpilot har et kompetencecertifikat for at sikre, at fjernpilotten har godt kendskab til reglerne og praktisk erfaring med at flyve.

### Ad 2: Støjfølsomme naturområder og beskyttelse af dyrebestande

Efter gældende ret må særligt støjfølsomme områder ikke overflyves. Trafikstyrelsen kan give dispensation til at flyve i et område.

Med § 14 fastsættes en bestemmelse, så områder, der efter den færøske lov om beskyttelse af havmiljøet (Ramsar-områder m.m.) og områder, der efter den færøske lov om naturbeskyttelse er definerede som naturfølsomme områder, beskyttes, så der kun må flyves over disse områder til brug for myndighedernes og/eller den respektive grundejers udførelse af nødvendige opgaver.

Der må dog flyves over områderne, hvis der flyves højere end 1000 fod (300 meter) eller hvis Trafikstyrelsen giver tilladelse.

Med § 15 indsættes en bestemmelse om, at droneoperationer er forbudt i områder, hvor der foregår grindefangst. Forbuddet gælder kun i den periode, hvor fangsten gennemføres.

Der indsættes en § 16 om, at der ikke uden ejers samtykke må flyves over dyr eller dyreflokke i indhegning eller over dyrebestande, herunder også fugle, der går løs, f.eks. i dyrehaver eller andre steder i naturen.

Det sker for at beskytte dyrene mod, at fjernpiloter flyver for tæt på fuglenes reder eller flyver tættere på dyrebestande for at få dem til at løbe eller lette. Det stresser dyrene og gøres derfor forbudt.

Trafikstyrelsen får i § 16, stk. 3, mulighed for give tilladelse til at bestemmelserne fraviges. Det kan f.eks. ske, hvis en droneoperatør søger om en tilladelse i den specifikke kategori, og der i denne tages stilling til, om der kan flyves over sådanne områder.

### Ad 3: Afstandskrav til militære områder

I BL 9-4 er der kun et krav om at holde mindst 8 km afstand til militære flyvestationer. Færøerne har pt. ikke nogen militære øvelsesområder, men der er midlertidige militære områder samt skibe, der sejler omkring Færøerne.

Det foreslås derfor, at der i § 13 fastsættes afstandskrav til militære områder, så der er et afstandskrav til militære øvelsesområder, midlertidige militære områder, f.eks. når en havn gøres til et militært område for en periode, militære luftfartøjer, flådefartøjer og militærkolonner.

Der fastsættes et krav om 1000 meters horisontal afstand til militære områder, og midlertidige militære områder.

Derudover fastsættes der et afstandskrav på 300 meter horisontal afstand til militære områder, der ligger i byer.

Forsvaret kan fortsat give samtykke til, at en fjernpilot kan flyve en drone nærmere på områderne.



Kravet om 1000 meter horisontal afstand foreslås også at skulle gælde, når Forsvaret assisterer politiet på et indsatssted. I denne situation indsættes en undtagelse, så en igangværende opgave, som en droneoperatør løser for en klient, kan fuldføres, hvis opgaven er sat i gang inden indsatsstedet blev etableret. Dette gælder dog ikke, hvis flyvningen med dronen forhindrer eller forstyrrer en indsatsopgave på indsatsstedet. Det kan f.eks. ske, hvis politiet eller forsvarret flyver med droner eller helikoptere på indsatsstedet.

#### Ad 4: Andre bestemmelser om afstandskrav.

*Ad a: Områder med adgangskontrol:* Flere myndigheder og virksomheder har anmodet om, at visse virksomheder og havne og andre steder, hvor personer ikke må gå ind, kan beskyttes mod, at droner kan flyve ind over området, bl.a. fordi det virker ulogisk, at en drone kan flyves ind over området, når fjernpiloten ikke har lov til at hente dronen, hvis den styrter ned i området.

Der indsættes derfor en § 22, hvorefter det som udgangspunkt er ulovligt at flyve ind over et område, hvor der er adgangskontrol, uden at droneoperatøren inden da har fået tilladelse fra områdets ejer eller fra den, der har råderet over området.

*Ad b: Flyvning i område, der er omkranset af bygninger:* Der indsættes en § 19 om flyvning i et område, der er omkranset af bygninger. Bestemmelsen er indsat for at give mulighed for at flyve i områder, hvor det i dag kan være næsten umuligt at flyve, f.eks. på et stadion, hvor der er tilskuerrækker hele vejen rundt og mure omkring stadion. Bestemmelsen skal give mulighed for at flyve i området, hvis vilkårene i bestemmelsen er overholdt.

*Ad c: Droneoperationer ved permanente menneskeskabte hindringer:* Den foreslåede § 25 lægger sig op ad reglen i forordning 2019/947 om flyvning ved menneskeskabte hindringer (UAS.OPEN.010 i bilaget, del A). Bestemmelsen kan kun anvendes, hvor den, der har ansvaret for hindringen, har anmodet om flyvningen over hindringen, f.eks. for at få eftersat vinger på en vindmølle.

Bestemmelsen skal bl.a. give mulighed for at flyve i områder, hvor der ellers ikke må flyves med droner, f.eks. pga. højderestriktioner. Flyves der i det område, hvor ind- og udflyvning til offentlig godkendte flyvepladser eller militære flyvestationer er, må ind- og udflyvningen dog ikke på noget tidspunkt gennembrydes. Det betyder, at hvis en hindring er 70 meter høj, og hvis ind- og udflyvningen ligger i 80 meters højde, må der ikke flyves så højt, at ind- og udflyvningen gennembrydes, dvs. dronen må maksimalt flyves til 78-79 meters højde over terræn.

#### Ad 5: Krav om at føre logbog

Bestemmelsen om at føre logbog (§ 5) er indsat, så Trafikstyrelsen kan føre tilsyn med droneoperatører og fjernpiloter. Trafikstyrelsen har en forpligtelse til at føre tilsyn i droneforordningen. Logbogen kan hjælpe med denne forpligtelse. Logbogen kan desuden anvendes i



forbindelse med ansøgninger om flyvning med drone i § 9, stk. 4, hvor der er krav om, at fjernpiloten skal have fløjet mindst 10 timer.

Reglen gælder for alle droneoperatører, dvs. både for virksomheder og privatpersoner, men legetøjsdroner er undtaget kravet. De fleste droner kan i dag logge oplysningerne elektronisk. Det forventes derfor ikke, at reglen vil få store konsekvenser for virksomheder, bortset fra at Trafikstyrelsen kan kræve at se logbogen i forbindelse med tilsyn.

#### Ad 6: Dronecertifikater

I forordningen står der i bilaget, del A, UAS.OPEN.070 om varigheden af de dronecertifikater (certifikat om teoretisk viden (A1/A3 certifikatet) eller kompetencecertifikat (A2 certifikatet)), som udstedes af den kompetente myndighed (Trafikstyrelsen i Danmark) til fjernpiloter, der har bestået en prøve i den åbne kategori.

Det foreslås derfor med § 7, at en fjernpilot skal have forlænget dronecertifikatet hvert 5. år ved at tage en supplerende prøve, der tester fjernpilots viden om regler m.v. på området og derved også sikrer, at fjernpiloten er nødt til at holde sig opdateret på reglerne på området.

Det foreslås, at der fastsættes en tidsfrist for besvarelse af prøven, fordi det på denne måde sikres, at fjernpiloterne, der går op til prøven, kender reglerne og dronerne m.v., når de skal tage prøven.

#### Ad 7: Anvendelse af digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Trafikstyrelsen forventer snart at stille en række digitale blanketter til rådighed for ansøgning om tilladelse til at flyve nærmere end de fastsatte afstandskrav i den gældende bekendtgørelse. Den foreslåede § 32 gør det muligt at anvende de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Det er ikke et krav, at ansøgerne skal anvende blanketter, men de skal sikre, at ansøgere ved, hvilke oplysninger der skal indsendes, så Trafikstyrelsen kan behandle ansøgningerne hurtigere og mere effektivt. Det vil derfor give mulighed for hurtigere sagsbehandling, hvis ansøgere anvender blanketterne.

#### Ad 8: Regler for statsflyvninger

Baggrunden for de nye regler om statsflyvning i kapitel 5 (§§ 26-30) er for at gøre det lettere for Trafikstyrelsen og andre myndigheder, der ønsker at flyve efter disse regler.

I dag vil det kræve, at Trafikstyrelsen udfærdiger en bekendtgørelse for den enkelte myndighed og derefter aftaler procedurer med myndigheden. Med de foreslåede regler om statsflyvning i bekendtgørelsen vil det kun være nødvendigt for Trafikstyrelsen og myndigheden at indgå en aftale med procedurer, hvorefter myndigheden kan flyve efter reglerne.

#### Ad 9: Forsikringskrav

Med § 4 stilles der krav om, at droneoperationen skal være dækket af en gyldig ansvarsforsikring i henhold til lov om luftfart og bekendtgørelse om forsikring for luftfartøjer og



minimumsgrænser herfor for flyvning i Grønland og Færøerne. Forsikringen skal fastsættes, så den har en passende dækning under hensyntagen til droneoperationen (og dronen), og den skade, dronen kan forårsage.

Forsikringsselskaber vil dermed få mulighed for at fastsætte differentierede forsikringspræmier alt efter, hvor stor dronen er, og hvor risikabel droneoperationen er.

## **Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)**

### Certifikater og forlængelse af certifikater:

Det forventes, at de nye regler om droner vil få begrænsede konsekvenser for erhvervslivet og borgere.

Fjernpiloter skal have et certifikat for teoretisk viden (A1/A3) og evt. et kompetencecertifikat (A2). Det koster pt. 65 kr. at tage onlineprøven for A1/A3 certifikatet og 65 kr. Det koster pt. 65 kr. at tage A2 prøven og dertil koster det et beløb for at gå op til prøven hos den udpegede private organisation eller virksomhed, som afholder prøven.

Hvert 5. år skal en fjernpilot have forlænget sit certifikat. Har en fjernpilot et certifikat for teoretisk viden, skal fjernpiloten tage en online prøve for at forlænge certifikatet. En fjernpilot, der har et kompetencecertifikat, skal alene forlænge dette for fortsat at have både certifikatet for teoretisk viden og kompetencecertifikatet. Det koster det samme som at tage prøven første gang.

En virksomhed, der har ansat et antal fjernpiloter, vil som følge af dette, betale 65 kr. for at en fjernpilot kan gå op til prøven og et beløb til en udpeget privat organisation eller virksomhed, som afholder prøven.

### Gebyr for behandling af ansøgning:

Med ikraftsættelsen af forordningerne skal droneoperatører i nogle tilfælde have en tilladelse i den specifikke kategori. I dag skal droneoperatørerne have en driftshåndbog for at kunne flyve i en lang række situationer. Dette vil blive ændret, så droneoperatører i nogle situationer vil kunne flyve på basis af standardscenariet DK-STS-03 og i den åbne kategori i andre situationer. Det forventes dog også, at enkelte vil skulle have en tilladelse i den specifikke kategori, f.eks. fordi den drone, der skal flyves med, vejer mere end 25 kg.

Derudover fastsættes bestemmelser med afstandskrav eller områder, der kan blive til geografiske dronezoner, hvor der skal gives tilladelse for at en drone kan flyves der. Det er endnu ikke fastlagt, hvor og hvor mange geografiske dronezoner, der skal være på Færøerne. Det forventes dog ikke at være et stort antal.

Der betales et gebyr på 1100 kr. pr. time for en ansøgning. Det forventes ikke, at der vil komme et stort antal ansøgninger pga. de nye geografiske dronezoner, og det forventes, i det omfang der kommer en ansøgning, at behandlingen ikke vil være tids- eller ressourcekrævende, og at sagsbehandlingstiden derfor sjældent vil overskride en til to timer.

### Førelse af logbog

Der indsættes en bestemmelse om, at droneoperatører skal føre en logbog. De fleste droner registrerer automatisk de fleste af de oplysninger, som efterspørges i bestemmelsen.





Derudover forventes det, at de fleste virksomheder, der anvender drone, allerede i dag fører en logbog for at kunne kontrollere anvendelsen af dronen. Det forventes desuden, at de fleste fører logbogen digitalt/elektronisk, fordi de fleste droner i dag registrerer oplysningerne automatisk. Det forventes derfor, at bestemmelsen ikke har administrative konsekvenser for virksomhederne.

### Overgangsperiode

I § 9 stilles der krav om, at en fjernpilot kan dokumentere, at denne har fløjet mindst 10 timer, før Trafikstyrelsen kan give en tilladelse efter bestemmelsen. Der stilles pt. ikke krav om, at fjernpiloter skal føre logbog. Bestemmelsen træder derfor først i kraft den 1. juli 2024 for at give fjernpiloterne tid til at føre logbog og til at ajourføre evt. flyvetimer, denne har, men ikke har dokumenteret.

Alle overgangsbestemmelser i forordning 2019/947 vil udløbe den 31. december 2024, så der først efter dette tidspunkt stilles krav om, at en droneoperatør i de fleste tilfælde skal flyve med en C-mærket drone i henhold til forordning 2019/945. Dette gøres for at give tid til at sætte forordningen i kraft på Færøerne.

### Ikrafttrædelse, høringsfrist m.v.

Det foreslås, at bekendtgørelserne træder i kraft den 1. januar 2024.

Trafikstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk), cc. til [shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk), **senest den 31. oktober 2023**, mærket j.nr. 2022-087428.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Simone Holst på mail [shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk) eller til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk).

Høringsmaterialet kan også ses på [Høringsportalen \(www.hoeringsportalen.dk\)](http://www.hoeringsportalen.dk), hvor modtagne høringssvar også vil blive offentliggjort. Ved afgivelse af høringssvar samtykker høringsparten til, at høringssvaret, inklusive navn, eventuelt angivet adresse og e-mailadresse, offentliggøres på Høringsportalen.

Det bemærkes, at Trafikstyrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse, BJ eller BL er blevet udstedt.

De udstedte bekendtgørelser, BJ'er og BL'er kan ses på Trafikstyrelsens [hjemmeside \(www.trafikstyrelsen.dk\)](http://www.trafikstyrelsen.dk) under Love og regler. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan også ske på hjemmesiden.

Med venlig hilsen

Simone Holst

Specialkonsulent, jurist

Luftfart 1

Trafikstyrelsen