

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

Notat

Dato: 12-12-2023

Sagsnr.: 2022-087428

Dokumentnr.: 2071777

Sagsbehandler: SHOL

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer**

#### **1. Indledning**

Trafikstyrelsen har den 8. september 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 6. oktober 2023.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Kirkeministeriet og Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Allekald Kommunikation, Baned Danmark, CPH Lufthavn, DanPilot, Dansk Drone Netværk ApS, Danske Beredskaber, Danske Havne, Dansk Miljøteknologi og Explicit ApS, DI, Droner.dk, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervsstyrelsen, Forbrugerrådet Tænk, F&P (Forsikring og Pension), Forsvaret, FotoInspektionEvent-Service, GeoForum, Holo, InnoPilot, Miljøstyrelsen, Modelflyvning Danmark, Naviair, Odense Robotics, Quadsat, Regionernes Akutlægehelikopter, Rigspolitiet, Rønne Havn på vegne af havnen, Esbjerg Havn og Aarhus Havn, Slots- og Kulturstyrelsen og vejdirektoratet samt 5 privatpersoner: Flemming Christensen, Niels Riis Ebbesen, Christian Gruner, N. Landbo og Niels Rahbek.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.



## 2. Droneoperationer i et område, der er omkranset af bygninger (§ 20)

Geoforum finder, at bestemmelsen er stærkt begrænsende for simple og almindelige opgaver. Geoforum nævner trafikmonitorering af større lysregulerede vejkryds i byer og inspektion af tag og tagrender som opgaver, der kan blive sværere at udføre, hvis de som udgangspunkt ikke må flyve op over det laveste tag i f.eks. en baggård.

Geoforum finder det positivt, at bestemmelsen kan åbne op for flyvning på stadions, men mener, at bestemmelsen skal uddybes, hvis den skal blive stående i bekendtgørelsen.

Droner.dk påpeger, at det er vigtigt, at Trafikstyrelsen skal definere "område, der er omkranset af bygninger på alle sider", fordi det ellers vil hindre mange erhvervsmæssige flyvninger i f.eks. bymæssige gårdmiljøer, da der flyves i disse områder for at sikre bedre kontrol over omgivelserne. Bestemmelsen, som den ser ud, vil umuliggøre dette, hvilket vil have en negativ indvirkning på erhvervslivet samt sikkerhed, fordi kontrollen på jorden vil blive vanskeligere.

Odense Robotics finder, at bestemmelsen er stærkt begrænsende for udførelse af opgaver på bygninger, der er højere end den laveste bygning og foreslår, at bestemmelsen defineres tydeligere, fordi "omkranset af bygninger" kan fortolkes så snævert, at det vil være noget nær umuligt at foretage droneoperationer i et bebygget område.

Dansk Drone Netværk finder, at bestemmelsens ordlyd er meget uhensigtsmæssig, fordi bygningsinspektioner og andet vil blive sværere at gennemføre, idet gårde mellem karréer er de oplagte sikkerhedszoner. De er lettere at kontrollere.

Rigspolitiet finder, at Trafikstyrelsen bør overveje, om bestemmelsen er blevet for bred, så f.eks. boligforeninger vil få svært ved at få taget inspiceret, eller landinspektører kan få svært ved at opmåle.

Christian Gruner finder, at bestemmelsen er for begrænsende formuleret, hvilket gør den for bredt favnende og begrænsende for droneoperatører, der f.eks. udfører tag-inspektioner i en lukket baggård. Bestemmelsen vil endvidere ramme f.eks. flyvning ved en 4-længet gård osv.

N. Landbo finder reglen svær at forstå og foreslår, at det beskrives bedre, hvilke steder der tænkes på i bestemmelsen.

### Kommentar:

*Trafikstyrelsen foreslog at indsætte bestemmelsen for at gøre det muligt at flyve i visse specifikke områder, f.eks. stadions, hvor det i dag ikke er muligt at flyve med drone. Det var ikke med bestemmelsen hensigten at gøre det sværere at flyve med drone andre steder.*

*Høringssvarene har imidlertid påpeget, at det kan blive sværere at flyve med droner i f.eks. baggårde, der f.eks. anvendes som flyveområde ved trafikoptælling, eller når tage skal inspiceres.*

*Bemærkningerne giver Trafikstyrelsen anledning til at tage bestemmelsen ud af bekendtgørelsesudkastet.*

## 3. Forsvarets områder og fartøjer (§ 14)

Forsvaret kan overordnet tilslutte sig den foreslåede ændring af afstandskravet fra 300 m til 1000 m. i § 14, stk. 1 og 3 og hilser ændringen velkommen. De finder dog, at det ikke er helt



utvetydigt, hvilke militære områder der er omfattet af stk. 1 og henholdsvis det kortere afstandskrav på 300 m i stk. 2. Det bør tydeliggøres. Det var endvidere Forsvarets indtryk på et møde mellem Forsvaret og Trafikstyrelsen, at de 300 m kun skulle gælde på specifikke områder såsom Kastellet og Rosenborg.

Forsvaret påpeger endvidere, at hvis begrebet "by" anvendes i stk. 2, bør "by" defineres enten som byzone eller ved at indsætte navne på byer, der er omfattet af bestemmelsen.

Allekald Kommunikation anfører, at en afstand på 1000 meter til militære fartøjer er for stor. Det vil især ved flådens anløb til civile havne begrænse mulighederne for droneflyvning drastisk.

Dansk Miljøteknologi og Explicit anfører, at Forsvarets flådefartøjer flytter sig og med det også afstandszonen. Det kan i praksis gøre det umuligt at overholde kravet om 1000 meter til fartøjet. Problemet forværres af, at disse fartøjer typisk ikke udsender transponder- eller AIS-signaler, hvilket gør det umuligt at vide, om de er i området, medmindre man ser dem.

Det kan i praksis betyde, at en lang række droneoperationer vil blive komplicerede eller ikke rentable, f.eks. de miljømålinger, som Explicit udfører.

Dansk Miljøteknologi og Explicit foreslår derfor, at afstandskravene i forhold til militære luft- og flådefartøjer udgår eller omformuleres, så de er mulige at overholde.

Odense Robotics og Holo finder, at afstandskravet til militære områder og fartøjer på 1000 meter er en væsentlig stramning. De forstår hensynet til Forsvaret, men det er en u hensigtsmæssig regulering, der vil være stærkt begrænsende for mange professionelle droneoperatører, idet mange af disse områder ligger tæt på byer. Det kan betyde, at Forsvaret skal godkende selv simple inspektionsflyvninger.

Odense Robotics og Holo mener ikke, at det er proportionelt at pålægge en afstand på 1000 meter, når en person med en sensor kan opholde sig tæt på områderne og fartøjerne.

Quadsat finder, at der bestemmelsen bør ændres, så det kun er sensitive områder, der pålægges et afstandskrav på 1000 meter. Samtidig er det et problem, at militære fartøjer er omfattet af en 1000 meters afstand, da det ikke er muligt at se, hvor disse er, og det er derfor i praksis ikke muligt at afgøre, om bestemmelsen er overholdt.

Dansk Drone Netværk finder, at militæret bør indberette midlertidige områder, idet man ellers ikke kan forvente, at fjernpiloter skal kende til dem.

En 1000 meters zone uden for byer er mindre relevant, og det er deres oplevelse, at de kan få tilladelse, hvis ærindet er relevant. Dog bør det overvejes at indføre en max højde på f.eks. 30 meter, så det kan begrænses, hvor meget man kan spionere, i stedet for en fuld lukning fra 1000-300 meter. Dette vil give mulighed for f.eks. bygningsinspektioner uden at skulle belaste Forsvaret med behandling af tilladelser.

Niels Rahbek foreslår, at Forsvarets øvelsesområder, som i forvejen er åbne for offentligheden, bør være åbne for flyvning med droner i de perioder, områderne er åbne for offentligheden. Han bemærker, at adgangsinformationen i forvejen publiceres på internettet, hvilket vil gøre det let at kunne sætte denne information ind i zonen.



Alternativt foreslår han, at zonen bør suppleres med en højdebegrænsning, så der f.eks. kan flyves op til 40 eller 60 meter over terræn. Det vil minimere muligheden for indkig til det sikringskritiske område.

Eller som et andet alternativ, at private kan søge specifik tilladelse til at flyve i et mindre område, f.eks. med udgangspunkt i deres egen matrikel.

N. Landbo anfører, at det er et meget stort område, man som dronfører skal have styr på for at kunne sikre sig mod at bryde loven, og at man ofte først vil opdage det, når man har dronen i luften og dermed allerede har brudt loven.

#### Kommentar:

*Trafikstyrelsen har på møde den 6. november 2023 drøftet høringssvarene med Forsvaret. Forsvaret har fastholdt, at det er nødvendigt at have et afstandskrav på 1000 meter horisontal afstand til et flådefartøj, der er lagt fra land, da dette kan være i færd med at gennemføre operationer eller øvelser, der af sikkerhedsmæssige hensyn ikke skal kunne overvåges. Det samme gør sig gældende på andre militære øvelsesområder og andre militære områder.*

*Helt det samme gør sig som udgangspunkt ikke gældende ved flådefartøjer, der ligger til kajs i en havn i Danmark. Forsvaret har derfor accepteret, at afstanden til flådefartøjer, der ligger til kaj, bliver på 300 meter i en erhvervshavn, hvilket er den fastsatte afstand i den gældende dronebekendtgørelse. Deltager et flådefartøj, der ligger i en havn, i en øvelse, har Forsvaret tilkendegivet, at de vil offentliggøre et NOTAM, så brugerne kan se, at området er lukket for flyvning i en større omkreds.*

*Bestemmelsen ændres derfor, så der gælder et 300 meters afstandskrav for flådefartøjer, der ligger til kaj samt et afstandskrav på 1000 meter for flådefartøjer, der har lagt fra land, dog således, at flyveforbudszonen for droner omkring flådefartøjet i intet tilfælde strækker sig mere end 300 meter ind over land målt fra højeste daglige vandstandslinje.*

*Trafikstyrelsen og Forsvaret har ved samme møde drøftet de foreslåede undtagelsesbestemmelser i forhold til at fastsætte en mulighed for at flyve op til f.eks. 40 eller 60 meter over terræn indtil 300 meters afstand til et øvelsesterræn eller militært område.*

*Forsvaret mener ikke, at det er en mulighed at indsætte en sådan undtagelse, idet sensorer i dag er af en sådan beskaffenhed, at et kamera på en drone selv i 40 eller 60 meters højde vil kunne optage for mange oplysninger eller tage for skarpe billeder af øvelser. Der bør derfor ikke af sikkerhedsmæssige forhold indsættes en undtagelse i bekendtgørelsen.*

*Muligheden for at give tilladelse er derudover blevet drøftet.*

*En privat kan allerede i dag ansøge om tilladelse til at flyve i et specifikt område, f.eks. over sin ejendom eller i området omkring sin ejendom, hvis ejendommen ligger i en geografiske dronezone.*

*Forsvaret er indstillet på, at der måske fra deres side skal gives flere generelle tilladelser, så f.eks. en ejendomsmægler eller en landmand kan få en mere generel tilladelse, f.eks. til at tage billeder af ejendomme eller drive eller overvåge køer eller får osv.*

*En droneoperatør vil derfor kunne henvende sig til Forsvaret for at få behandlet en mere overordnet ansøgning om flyvning i et givet område.*



Danske Havne, Rønne Havn og DanPilot finder, at der er behov for en undtagelse for erhvervs-havne i forhold til afstandskravet på 1000 meter til militærets fartøjer, der ligger i havn, så havnene fortsat kan anvende droner i deres arbejde, f.eks. til at foretage ISPS og sikringsrela-terede flyvninger, skibslodsningsopgaver, til at dokumentere og tage billeder af områder, op-måling af områder og andre opgaver, uden at de skal indhente tilladelse fra Forsvaret, når der f.eks. ligger et fartøj i havnen.

#### Kommentar:

*Det er allerede i dag muligt at søge om tilladelse til at flyve nærmere end tilladt ved at rette henvendelse til Forsvaret. Forsvaret har på møde den 6. november 2023 med Trafikstyrelsen givet udtryk for, at Forsvaret er åben for at give havne, der ansøger om dette, en generel tilla-delse, så disse kan anvende droner i deres arbejde.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendt-gørelsesudkastet.*

#### **4. Flyvning med droner over Natura2000 områder (støjfølsomme områder) (§ 15)**

Holo finder, at Trafikstyrelsen nøje bør overveje, hvilke områder der bør være omfattet af be-stemmelsen, og at styrelsen endvidere bør overveje om et højdekrav på mindst 300 meter er for højt, selv om det er en videreførelse af reglerne fra BL 7-15, idet denne gælder for beman-det luftfart. Holo finder, at et højdekrav på 80 meter bør være muligt, idet flyvning i den åbne kategori så også vil være tilladt. Holo oplyser, at virksomheden tidligere har fløjet i 80 meters højde i BL 7-15 områder uden at forstyrre fugle.

Dansk Drone Netværk finder bestemmelsen er god, idet man derved slipper for flere måneders sagsbehandlingstid uden for ynglesæsonen.

Quadsat finder det positivt, at områderne kan lukkes og åbnes, men påpeger, at listen er vok-set kraftigt. De mener endvidere, at bestemmelsen er for restriktiv, når droner sidestilles med bemandet luftfartøjer, fordi droners indvirkning er meget mindre end bemandet luftfart i samme højde.

Quadsat mener endvidere at 1000 fod (300 m) er alt for høj, og at højden bør sættes ned til f.eks. 100 meter, evt. med en given minimumshastighed.

Christian Gruner finder, at bestemmelsen er for restriktiv, idet han finder, at fuglelivet også trives i et område, hvor Modelflyveklubben Falken ligger i dag. Der er endvidere også mange eksempler på motorveje og sejlsportsområder, som har et højere støjniveau end droneoperati-oner, i støjfølsomme områder. Der bør derfor f.eks. sættes en begrænsning på, hvilken C-klasse der må operere i et støjfølsomt område i stedet for at forbyde alle droneoperationer. Det kan f.eks. være op til C2-klassen.

Niels Riis Ebbesen anfører, at der i dag er broer over Roskilde Fjord, og at fjorden regelmæs-sigt overflyves med større og mindre fly og varmluftballoner. Han anfører endvidere, at de mindste droner er meget lydsvage og derfor knap kan høres på en afstand af 30-40 meter. Han henviser endvidere til en artikel, som Miljøstyrelsen har offentliggjort, hvor de har talt fugle ved hjælp af droner.



Han foreslår, at det bør være tilladt at flyve med de støjsvage minidroner 50 eller 80 meter over fjorden.

Modelflyvning Danmark finder, at det ikke er rimeligt, at der skal slås op i et bilag for at finde 130 naturområders åbne/lukke perioder. De bør indføres i dronezoner.dk, så de kan findes der.

Miljøstyrelsen oplyser, at de siden udkastet er blevet sendt i høring og bilag 2 er blevet udformet for at beskytte fugle og sæler i deres yngle- og fældesæson er blevet opmærksom på, at flere nyere undersøgelser peger på, at flere arter af vade- og vandfugle under træk også er særlige sårbare over for forstyrrelser fra droner. Disse fugle bør derfor også være en del af listen i bilag 2. Bilag 2 bør derfor opdateres, så listen udvides til at beskytte rastende trækfugle. Det vil betyde, at lukkesæsonen udvides med 1-2 måneder. Listen bør derfor opdateres, så 121 fuglebeskyttelsesområder listes i bekendtgørelsens bilag 2.

Miljøstyrelsen vurderer, at det ikke kan udelukkes, at droneoperationer potentielt kan medføre en væsentlig påvirkning i habitatdirektivets forstand og dermed være omfattet af det vidtrækkende projektbegreb efter habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Såfremt dronebekendtgørelsens § 15 ikke skal anses som implementering af habitatdirektivet, bør den nuværende ordlyd af forbudsbestemmelsen i dronebekendtgørelsen, udformes som en generel regulering mod for sætlig forstyrrelse. Eftersom bilag 2 i sin nuværende ordlyd konkret udpeger de fuglebeskyttelses- og habitatområder, der særligt skal beskyttes, bør bilaget konsekvensrettes som følge heraf. En løsning på en generel regulering vil være, at bilag 2 omfatter alle fuglebeskyttelsesområder.

Det vil konkret føre til, at listen ændres fra 121 områder til 125 områder.

Miljøstyrelsen påpeger endvidere, at det bør fremgå, at der kan foretages ændringer i bilag 2, hvis der fremover kommer nye beskyttelseskrævende arter på udpegningsgrundlaget i de i bilag 2 listede områder.

#### Kommentar:

*Reglen om de 300 meters højde gælder i dag. Trafikstyrelsen har efter høringsperiodens udløb snakket med Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen om 300 meters kravet og har fået oplyst, at Miljøstyrelsen mener, at højdekravet på 300 m ikke bør sættes ned, da det i høj grad er den visuelle effekt af dronens tilstedeværelse - herunder dronernes flyvemønster og udseende som en potentiel rovfugl, der påvirker dyrelivet. Begge forhold kan medføre, at fuglene skræmmes væk eller risikerer at kolliderer med dronen, hvis fuglene angriber dem i selvforsvar.*

*Trafikstyrelsen, Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen talte endvidere om støjpåvirkningen i områderne. I forhold til støjpåvirkningen er både på fjorde og biler på motorveje en forstyrrelse, som fuglene opfatter anderledes end forstyrrelse fra droner i luften over dem, også fordi bevægelserne fra både/biler og lydene fra disse er mere konstante end lyd/bevægelse fra en drone. Der er derudover flere eksempler på, at fuglene vænner sig til lyden af dronen, når den først er i luften, men reagerer, hvis den flyver i uregelmæssige mønstre, hvorimod de ikke reagerer lige så meget, hvis dronen flyver i lige linje eller transekter gennem et område i ensartet tempo, som det f.eks. gøres under fugleovervågning.*

*Trafikstyrelsen følger Miljøstyrelsens og Naturstyrelsens vurderinger og ændrer derfor ikke på højdekravet.*



*Bilag 2 til bestemmelsen om støjfølsomme områder ændres, så lidt flere områder omfattes. Miljøstyrelsen vurderer i sit høringssvar, at droneoperationer potentielt kan medføre en væsentlig påvirkning i habitatdirektivets forstand, og at dronebekendtgørelsen derfor kan være omfattet af habitatdirektivets regler. Bestemmelsen bør derfor udformes som en generel regulering mod forsætlig forstyrrelse. Det kan gøres ved at lade bestemmelsen omfatte alle fuglebeskyttelsesområder. Trafikstyrelsen følger Miljøstyrelsens vurdering og anbefaling og ændrer bestemmelsen, så den og bilag 2 er mere generel og omfatter alle fuglebeskyttelsesområder.*

*Trafikstyrelsen er enig med Miljøstyrelsen i, at bilag 2 kan ændres, hvis der skulle være behov for at opdatere dette. Det vil imidlertid ske gennem en ændring af bekendtgørelsen, der vil skulle gennem en høringsproces, hvorfor det ikke er nødvendigt at skrive det i selve bekendtgørelsen.*

*Det er planen, at dronezoner.dk vil få en visuel visning, så natura2000 områderne vises som lukkede og ikke vises på dronezoner.dk eller vises på en måde, så det kan ses, at områderne er åbne eller lukkede, og der derfor er behov for at søge om tilladelse, hvis der skal flyves over eller i området.*

*De nævnte bemærkninger giver herefter Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bilag 2 til bekendtgørelsesudkastet, så det omfatter alle fuglebeskyttelsesområder.*

## **5. Flyvning i nærheden af dyrebestande (§ 16)**

Holo bemærker, at bestemmelsen potentielt kan påvirke flyvning med droner til kortlægnings- og overvågningsopgaver. De foreslår, at bestemmelsen ændres, så den bruges til at forbyde flyvning, der søger at forstyrre fugle og dyr, snarere end blot at forbyde flyvning over dem, da dette vil give en mere nuanceret tilgang til problemet.

Quadsat finder, at "dyrebestande" bør defineres.

N. Landbo finder, at bestemmelsen er rimelig, men påpeger også, at nogle fugle er ret nysgerrige, hvilket betyder, at det kan være svært at undgå at flyve i nærheden af disse fugle.

Miljøstyrelsen finder, at det i bestemmelsen bør præciseres, at den også gælder for vildtlivende fugle, og at sammenhængen mellem § 15 og § 16 bør præciseres, så det er klart, at § 16 gælder, når et område, der er omfattet af § 15, er åbent for droneoperationer.

### Kommentar:

*Bestand defineres på ordnet.dk som "det samlede antal af en bestemt dyreart eller planteart der lever eller vokser i et bestemt område". En bestand er derfor ikke et bestemt antal dyr eller fugle, men er den bestand, der lever i et bestemt område.*

*Holo har foreslået, at bestemmelsen ændres, så flyvning, der har til hensigt at forstyrre dyr eller fugle bør være det, der forbydes i stedet for en overflyvning.*

*En sådan bestemmelse vil være svær at håndhæve, fordi man skal vurdere fjernoperatørens hensigt med flyvningen med dronen. En mindre erfaren fjernpilot kan forstyrre dyr eller fugle uden at have til hensigt at gøre det, fordi fjernpiloten ikke har kontrol over dronen. Det vil endvidere være svært at definere, hvordan man skal håndtere forskellige bestande og arter, da de kan opføre sig forskelligt. Kontrollen vil derfor være næsten umulig.*



Trafikstyrelsen vil i samarbejde med Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen skrive vejledning til bestemmelsen, så fjernpiloterne har en hjælp i vurderingen af, hvordan de kan flyve med droner i nærheden af dyrestande. Det er således ikke umuligt at flyve i områderne, da disse ikke er geografiske dronezoner, hvor der ikke må flyves, men fjernpiloten skal tage hensyn til dyrene. Derudover har styrelsen, efter en drøftelse med Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen, vurderet, at der kan indsættes en undtagelse om flyvning over områderne, når flyvningen går gennem området i mindst 100 meters højde på vej til dronens bestemmelsessted.

De indkomne høringssvar har givet anledning til, at der indsættes en undtagelse i stk. 4 (§ 15, stk. 4 efter høringen), så der kan flyves over et område i 328 fods (100 meters) højde, når man er på vej fra A til B (til et bestemmelsessted).

Miljøstyrelsens forslag om præcisering af, at § 16 også gælder for Natura2000 områder, når disse er åbne for droneoperationer, vil blive præciseret i vejledning til bekendtgørelsen.

## **6. Lægehelikopterflyveplads (HEMS) (§ 10)**

Regionernes Akutlægehelikopter er blevet opmærksom på, at 2 km afstandskravet ikke altid er nok beskyttelse, fordi ind- og udflyvningskorridorerne i visse tilfælde begynder uden for 2 kilometers afstand af HEMS. Efter BL 3-8, pkt. 9.8.1 er højden fastsat til 45 meter (horisontalfladen ved HEMS) 1 km under indflyvning til HEMS. Regionernes Akutlægehelikopter anmoder derfor om at sænke højden fra 50 meter til 40 meter i § 10, stk. 2, for at undgå, at akutlægehelikopteren og en drone kan flyve ind i hinanden.

Der opfordres desuden til, at der skal indledes en dialog mellem Trafikstyrelsen og Regionernes Akutlægehelikopter mhp. at afklare, hvilken løsning der er mest hensigtsmæssig i forhold til at beskytte akutlægehelikopterne tilstrækkeligt mod droneoperationer i nærheden af HEMS.

Endelig anmoder Regionernes Akutlægehelikopter om, at ordlyden i § 10, stk. 5, ændres, så der står akutlægehelikopternes baser i stedet for de aktuelle navngivne baser.

Odense Robotics mener, at det er tilfredsstillende, at der igen bliver mulighed for at søge om tilladelse til at flyve i nærheden af en HEMS, men mener at stk. 3, nr. 1 og 2, kan anses som potentielt begrænsende for tilladelser.

Holo og Quadsat finder, at stramningen i § 10 er ude af proportioner i forhold til det formål, den tilsigter at opnå. Sammenlignet med Sverige strækker begrænsningen sig kun til 1 km. Holo finder endvidere, at undtagelsen om en begrundelse, hvis formålet med flyvningen er kommercielt, kan resultere i konkurrenceforskelle og uretfærdige konkurrencefordele især i forhold til hospitaler og deres serviceudbydere.

### Kommentar:

Trafikstyrelsen tager Regionernes Akutlægehelikopters anmodning om at ændre højden fra 50 m til 40 m over banehøjde til efterretning og ændrer i bekendtgørelsen, så denne også er i overensstemmelse med anden lovgivning (BL 3-8, pkt. 8.9.1). Ændringen sker for at sikre, at flyvesikkerheden ved HEMS fortsat er høj.

Trafikstyrelsen finder ikke, at bestemmelsen kan skabe ulige konkurrence. Et hospital, der ønsker at få udført en opgave på hospitalet, kan anvende undtagelsen til at få udført opgaven. Undtagelsen er indsat, fordi et hospital udfører myndighedsopgaver, og fordi opgaver med





f.eks. at vedligeholde hospitalet vil have formål af at skulle vedligeholde samfundskritisk infrastruktur.

Hospitalet kan indgå en aftale med enhver virksomhed, og denne virksomhed vil kunne udføre opgaven på de vilkår, der gælder for hospitalet. Der er derfor ikke forskellige vilkår for forskellige virksomheder. Et firma, der skal udføre en opgave for et hospital, kan desuden ikke anvende tilladelsen til at udføre opgaver for andre virksomheder eller private i området tæt på hospitalet, men kan kun anvende tilladelsen til at udføre opgaver for hospitalet.

De nævnte bemærkninger giver anledning til, at flyvehøjden i § 10, stk. 2, ændres, så der må flyves 40 meter over banehøjde.

FotoInspektionEvent-Service finder, at der bør ses på højde afstand, f.eks. når en HEMS ligger højt, som det f.eks. ligger på Rigshospitalet, så en drone kan flyves f.eks. 30 meter over terræn, hvis HEMS ligger højt. Det bør være muligt, da virksomheden ikke har hørt om droner, som er fløjet uden for kontrol i opadgående retning.

#### Kommentar:

Trafikstyrelsen ser i øjeblikket på muligheden af flyvning under HEMS flyvepladsen, når HEMS ligger højt, som det f.eks. er tilfældet med HEMS flyvepladsen på Rigshospitalet. Det drøftes med Regionernes Akutlægehelikopter, som det skal være muligt, f.eks. med nogle mitigerende foranstaltninger.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, da en sådan ændring kan ske ved at melde ud, hvad der f.eks. skal til for at få tilladelse til at flyve under banehøjden.

Banedanmark anmoder om, at der indsættes en undtagelsesmulighed til § 10, stk. 5, om lægehelikopterflyvepladsen, fordi det ellers ikke vil være muligt for Banedanmark at flyve med drone i lav højde over Banedanmarks jernbane i Ringsted.

#### Kommentar:

Dronebekendtgørelsen indeholder en dispensationsbestemmelse i § 31 (§ 33 i høringsudkastet), som Banedanmark vil kunne anvende til at ansøge om at få en mere generel tilladelse til at flyve med droner over egne jernbaneområder ved Ringsted. Ansøgningen vil blive behandlet som andre ansøgninger om at få en tilladelse eller dispensation, og HEMS vil blive hørt, før der gives en evt. tilladelse.

## **7. Flyvning med droner ved offentlig godkendte flyveplads (lufthavn) (§ 9)**

Københavns Lufthavn er bekymret over, at droner pga. den måde afstandszonerne og højdekravene i disse er opbygget, kan gennembryde lufthavnens hindringsbegrænsende flader. Dette kan skabe risiko for kollision mellem bemandede luftfartøjer og droner. Det gælder både for droner, der flyver lige ved 5 km. afstandszonen, idet disse droner kan flyve op til 120 meter over terræn, men bemandede luftfartøjer kan være nede i en højde på 100 meter, og ved 2



km afstandszonen, hvor en drone, der flyver 30 meter over banehøjde kan risikere at kolliderer med et bemandedt luftfartøj, der her kan flyve i en højde af 24 meter over banehøjde.

København Lufthavn anbefaler derfor, at der tages højde for ind- og udflyvningsfladerne til lufthavnen.

Odense Robotics, Holo og Quadsat finder, at begrænsningen af dronedeflyvning i stk. 3 er en væsentlig stramning, også når man sammenligner med eksempelvis Sverige, som er langt mere fleksibel på VMC pladser (Visual Meteorological Conditions lufthavne), hvor der ikke er begrænsninger. De anfører, at droner ikke er luftfartshindringer, og at fjernpiloten kan undvige et bemandedt luftfartøj.

Quadsat finder, at flere af de offentlige godkendte flyvepladser ikke har en trafikmængde, der berettiger til samme grad af beskyttelse eller risiko som de større flyvepladser og lufthavne, og at det undrer dem, at der ikke skelnes mellem ukontrollerede pladser og pladser med AFIS eller CRT.

Derudover finder Odense Robotics, at zonerne bør defineres, så også ind- og udflyvningen vises på dronezoner.dk.

Holo finder en maksimal højde på 30 meter inden for en radius på 3-2 km forekommer overdreven og ude af proportioner, sammenlignet med Sverige, hvor en tilsvarende begrænsning kun strækker sig til 1 km.

Quadsat finder, at kravet om 30 meters højde inden for en radius på 3-2 km er at fastsætte regler for en usandsynlig hændelse, hvor et bemandedt luftfartøj har problemer og derfor ligger lavt. Quadsat påpeger, at en fjernpilot vil kunne opdage og undvige et bemandedt luftfartøj på meget kort tid og derfor kan undvige.

#### Kommentar:

*Efter høringen ændres kravet om maksimalt 30 meter over banehøjde til at gælde i hele området mellem 3-2 km, da det kan være for svært at håndhæve højden, hvis det kun gælder dele af området mellem 3-2 km af flyvepladsens bane. Kravet er indsat, fordi bemandede luftfartøjer i dette område kan være mellem 40-30 meter højt, og det kan føre til en kollision i værste fald. Det er derfor nødvendigt at sænke højden til maksimalt 30 meter over banehøjde af hensyn til flyvesikkerheden.*

*Trafikstyrelsen er endvidere på baggrund af Københavns Lufthavns høringssvar opmærksom på, at der er behov for at se på, om en 5 km beskyttelseszone (geografisk dronezone) omkring en offentlig godkendt flyveplads beskytter den bemandede luftfart og flyvepladsen nok, eller om afgrænsningen af den geografiske dronezone på 5 km omkring flyvepladsen i visse situationer kan være til fare for flyvesikkerheden. Styrelsen vil sætte gang i dette arbejde.*

*For så vidt angår Holos bemærkninger om, at Sverige kun beskytter luftrummet ud til 1 km fra flyvepladserne, vil Trafikstyrelsen følge op på dette med en henvendelse til de svenske myndigheder for at få mere viden om, hvordan myndigheden beskytter de offentlige godkendte flyvepladser.*

Quadsat finder endvidere, at det er en stramning, at der i bilag 1 står, at tekniske anlæg medregnes ved afstandskravet ved offentlig godkendt flyveplads og stiller spørgsmål om, hvad



”tekniske anlæg” omfatter, da visse dele af tekniske anlæg befinder sig uden for selve flyvepladsen, og det derfor vil være en urimelig stor tilføjelse til området, hvor droner er underlagt restriktioner, hvis disse dele også medregnes.

*De tekniske anlæg, som nævnes i bilag 1, tager udgangspunkt i baner, taxiveje, hangarer, depoter mm. og terminaler tilknyttet lufthavnen.*

Niels Riis Ebbesen anfører, at der i stedet for at være en restriktionszone hele vejen rundt om offentlig godkendte flyvepladser, bør være en zone rundt om selve lufthavnen og en zone, der følger ind- og udflyvningen, evt. ud til 3-5 km eller ud til 8 km. som no-fly zoner.

Kommentar:

*En del lufthavne har flere landingsbaner og tværbaner, som bemanded luftfart kan lette og lande på. Det kan derfor give et rodet billede på dronezoner.dk, hvis disse skal vises i stedet for en ring omkring flyvepladsen. Derudover er det ikke nødvendigvis sikkert, hvis en drone flyver i en noget højere højde, f.eks. 100 meter lige uden for ind- og udflyvningen, f.eks. hvis fjernpiloten mister kontrollen over drone.*

Flemming Christensen foreslår, at ind- og udflyvning defineres i bekendtgørelsen, og at ”flyvesikringskritisk område” defineres i både den danske og færøske bekendtgørelse, da områderne omfatter forskellige ting.

Kommentar:

*Ind- og udflyvning er defineret i § 2, nr. 11, i udkastet.*

*Trafikstyrelsen er enig i, at ”flyvesikringskritisk område” bør defineres i bekendtgørelserne, idet dette område også dækker helikopterruter i den færøske bekendtgørelse.*

*Bemærkningen har givet anledning til, at definition af ”flyvesikringskritisk område” indsættes i bekendtgørelsens § 2.*

## **8. Flyvning ved andre geografiske zoner (§ 11-13)**

Rigspolitiet finder, at afstandskravet bør ændres fra 150 m til 300 m ved alle geografiske geozoner.

Politiet foreslår, at afstandskravet ændres fra 150 m til 1000 m ved politiets ejendomme, da f.eks. PET også har et behov for at kunne beskytte personale og arbejdsgange mod overvågning.

Kommentar:

*Trafikstyrelsen har kun modtaget ønske om en ændring af afstandskravet fra Rigspolitiet. Styrelsen kan derfor ikke gennemføre en generel ændring af afstandskravet ved alle sikringskritiske områder.*

*Trafikstyrelsen imødekommer dog politiets ønske om en større geografisk dronezone omkring politiets ejendomme ved at indsætte et nyt stk. 5 i § 11, hvorefter Trafikstyrelsen efter en*



*konkret vurdering kan ændre det horisontale afstandskrav til maksimalt 1000 meter omkring politiets ejendomme. Ændringen skal sikre, at der kan tages hensyn til sikkerheds- og trusselsniveauet omkring politiets ejendomme.*

Dansk Drone Netværk finder, at der bør kunne åbnes og lukket for disse områder, så der f.eks. kan flyves med drone i en park tidligt om morgenen, da disse områder kan fungere perfekt som sikkerhedszoner med større fleksibilitet end andre byrum.

De mener endvidere, at tilladelserne bør kunne gives direkte fra den lokale infrastrukturejer i stedet for hos Trafikstyrelsen.

Niels Riis Ebbesen finder, at der ikke bør være no-fly zoner 150 meter omkring ambassader, politistationer og fængsler, fordi der ikke er nogen logisk grund til det, da kriminelle og terrorister alligevel ikke retter sig efter loven. Og at han også finder det underligt, at der er ønske om at beskytte Kronborg, Frederiksborg Slot og Koldinghus Slot og Staldgård mod droneflyvning med små droner, da disse steder er bygget til at modstå angreb med kanonkugler.

N. Landbo kender ikke de haver, der er nævnt i bekendtgørelsesudkastet, men er bekymret for, om for mange drone "frirum" kan forsvinde, hvis der fastsættes geografiske dronezoner over parker.

#### Kommentar:

*Slotte og kultursteder er indsat som områder, hvor der kan fastsættes geografiske dronezoner, idet slottene og kulturstederne har en samfundsmæssig værdi, der bør beskyttes mod at blive ødelagt. En lille drone kan ramme uheldigt og f.eks. smadre et blyvindue på Kronborg eller andre slotte eller ramme så uheldigt, at den sætter brand i et slot eller kultursted. Derudover er der mange personer, der opholder sig i og omkring disse steder, som også bør beskyttes, så de kan færdes uden at risikere at blive ramt af en drone, men også uden at blive forstyrret af droner.*

*Trafikstyrelsen er opmærksom på, at droneoperationer ikke skal være omfattet af flere restriktioner end nødvendigt. § 12 omfatter Amaliehaven, mens § 13 omfatter Rosenborg Slots Have og Frederiksberg og Søndermarken. Alle 3 parker anvendes af mange personer, og især i sommerperioden er parkerne fulde af personer. Der kan derfor som udgangspunkt ikke flyves med drone i parkerne, da der er personforsamlinger i parkerne i disse perioder. I vinterhalvåret og om morgenen vil det være lettere at flyve i parkerne, da der vil være færre personer til stede. Det vil derfor formentlig være muligt at få tilladelse til at flyve i parkerne på disse tidspunkter.*

### **9. Undtagelsesbestemmelsen i flere af bestemmelserne (§ 9-13)**

Dansk Miljøteknologi og Explicit finder, at undtagelsesbestemmelsen, hvorefter der er krav om, at "...hvis formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på anden måde end med en drone" er for smal en formulering, da det f.eks. vil udelukke anvendelse af dronen i situationer, hvor dronen er en mere praktisk, non-invasiv, billigere, eller på anden måde mere attraktiv tilgang end andre traditionelle løsninger.



Det kan f.eks. ramme en række miljømålinger og visuelle inspektioner, som godt kan gennemføres med "gamle" teknologier, men hvor dronerne er at foretrække, fordi de er billigere og mere præcise at bruge til dataindsamlingen.

De foreslår derfor, at sætningen ændres, så der i stedet står: "...hvis formålet med opgaven i væsentlighed forspildes, fordyres eller på anden måde forringes, hvis den skal gennemføres på anden måde end med en drone."

De mener desuden, at dronebekendtgørelsen er i direkte modstrid med Regeringens hidtidige dronestrategi, hvor man ønsker at fremme anvendelsen af droner som et dansk vækstområde.

Quadsat finder, at kommercielle aktører bliver stillet dårligere end andre aktører og spørger, hvad begrundelsen er for denne ekstra stramning for en undtagelse.

#### Kommentar:

*Trafikstyrelsen vil efter den gældende formulering i bestemmelsen kunne vurdere, at formålet med en kommerciel opgave ligger inden for bestemmelsens formulering. Styrelsen vurderer, at en situation, hvor dronen f.eks. leverer billigere og mere præcis dataindsamling vil falde ind under formålet med bestemmelsen. Det samme vil være tilfældet, hvis formålet med opgaven væsentligt fordyres eller forspildes.*

*Bestemmelsen vil derfor allerede dække over det forslag, som Dansk Miljøteknologi og Explicit foreslår. Trafikstyrelsen er dog indstillet på at ændre formuleringen, hvis det kan gøre det lettere at forstå, hvad bestemmelsen dækker over.*

*Bestemmelserne ændres, så den foreslåede formulering bliver indsat i disse.*

## **10. Logning af droneoperationer (§ 5)**

Geoforum finder det bemærkelsesværdigt, at der stilles krav til, at droneoperatøren skal logge en rute, når der ikke stilles krav til producenterne om, at droner skal kunne det. De bemærker, at hvis der kun stilles krav om, at de droner, der kan logge, skal logge, forsvinder det overordnede formål med logningen.

Holo anfører, at bestemmelsen bør overvejes omhyggeligt, da droneforordningen (forordning 2019/947) kun pålægger tilsynsforpligtelse for operationer inden for den specifikke kategori. Derfor kan et krav om logbog for operationer ikke retfærdiggøres og vil pålægge droneoperatører en unødvendig byrde.

Modelflyvning Danmark finder, at krav om digital logbog for alle droneoperationer er en overimplementering af droneforordningen. De finder, at de rekreative modelflyvninger er glemt og derfor vil blive pålagt en unødvendig logbogsopgave, og at det kun bør være erhvervsflyvninger og/eller flyvninger under SORA eller et EASA- eller nationalt standardscenarium, der omfattes af kravet.

Danske Beredskaber ønsker det præciseret, at elektronisk logning kan ske via dronens eget registreringssystem.

Dansk Drone Netværk påpeger, at Trafikstyrelsen skal huske, at kravet om logning er helt nyt for fjernpiloter, der flyver i den åbne kategori.



N. Landbo er usikker på, hvad der præcist skal logges, og hvordan det skal gøres, og om logningskravet også gælder for flyvning med modelfly.

Niels Riis Ebbesen anfører, at det kun bør være de professionelle, der fører logbog, og at hvis der skal være krav om logbog, bør det ikke være så detaljeret, som de krav der er i udkastet.

Rigspolitiet finder, at politiet også bør have adgang til logningsoplysningerne, og at der skal være pligt for fjernpiloter til at fremvise logning samt på forlangende skal standse flyvningen, så politiet kan undersøge for fejl og mangler samt kontrollere, om fjernpilotten opfylder betingelserne for at flyve lovligt.

#### Kommentar:

*Trafikstyrelsen har som kompetent myndighed på området et sektoransvar for, at droneforordningen (forordning 2019/947) håndhæves, når der flyves med drone, f.eks. ved at melde overtrædelser af forordningen, som styrelsen får kendskab til, til politiet, eller ved at føre tilsyn med droneoperatører. Det gælder både for droneoperatører, som flyver dronen i den specifikke kategori og for droneoperatører, der flyver dronen i den åbne kategori. Som Holo påpeger, skal Trafikstyrelsen føre et risikobaseret tilsyn, hvilket betyder, at det først og fremmest er droneoperatører, der gennemfører droneoperationer i den specifikke kategori, som Trafikstyrelsen skal føre tilsyn med, men styrelsen skal også kunne føre tilsyn med droneoperatører, der gennemfører droneoperationer i den åbne kategori, f.eks. hvis styrelsen bliver opmærksom på, at reglerne overtrædes.*

*Logningskravet er en del af dette tilsyn.*

*De fleste droner har i dag mulighed for at logge i form af flight data recorder. Det er disse oplysninger, som Trafikstyrelsen ønsker at føre tilsyn med, og som politiet også bør have adgang til at se, når de f.eks. bliver opmærksom på en drone, der flyves ulovligt, f.eks. for tæt på en flyveplads.*

*Der bør dog også stilles krav om logbog for droneoperatører, som ikke ejer en drone, der kan logge oplysningerne, fordi det også skal være muligt at kontrollere, at disse droneoperatører overholder reglerne.*

*Modelflyvning Danmark har foreslået, at der indsættes en undtagelse for rekreativ flyvning, og Niels Riis Ebbesens har anført, at bestemmelsen kun bør gælde for professionelle. Trafikstyrelsen finder, at der bør indsættes en undtagelse for droneflyvning på Modelflyveklubbens område, da flyvning sker på et lukket og afgrænset område, hvor det kun er klubbens medlemmer og gæster, der kan flyve og kun inden for de specifikke vilkår, der gælder for klubben. Styrelsen finder endvidere, at der bør indsættes en bestemmelse, så privatpersoner, der flyver en drone, der vejer under 250 g., som en hobby, ikke er omfattet af kravet om at skulle føre en logbog. Dette vil sikre, at de fleste privatpersoner ikke behøver føre en logbog, men sikrer samtidig, at privatpersoner, der flyver med større droner, stadig skal føre en logbog.*

*De nævnte bemærkninger giver Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet. Bestemmelsen ændres, så det som hovedregel er de oplysninger, som en drone logger, som droneoperatøren skal føre logbog over. Der indsættes et nyt stk. 2 for de droneoperatører, som flyver med en drone, der ikke er i stand til at logge oplysninger automatisk. For disse droneoperatører stilles der krav om, at de skal logge start- og sluttidspunkt, området eller*



ruten, dronen har fløjet i, den maksimale højde, der er fløjet i, hvilken drone der er fløjet med og navn på fjernpiloten. Disse oplysninger skal droneoperatøren som minimum have.

Der indsættes desuden en undtagelse for flyvning med droner i Modelflyveklubber, idet flyvningen her sker på et lukket område og på de vilkår, som gælder for klubben, og endelig ændres undtagelsen i stk. 5, så privatpersoner, der flyver drone som hobby, hvis dronen vejer under 250 g, også omfattes af undtagelsen.

Geoforum anfører endvidere, at det bør være tydeligt, hvad der skal dokumenteres, hvis der stilles krav om logning, og at hvis logningen skal finde sted for de 10 timers flyvning, som der stilles krav om i § 9, stk. 4, bør det være det, der er fokus på i bestemmelsen.

Dansk Drone Netværk anfører, at det bør vises i kortet, hvor der er krav om 10 timers log.

#### Kommentar:

Trafikstyrelsen har inden udsendelse af høringsmaterialet fjernet 10 timers kravet om flyvning i visse områder. Det er ved en fejl ikke taget ud af høringsbrevet og ikrafttrædelsesbestemmelsen. Det er taget ud i ikrafttrædelsesbestemmelsen efter høringen.

### **11. Tilladelser til flyvning (bl.a. § 11)**

Geoforum undrer sig over, at Trafikstyrelsen påtager sig arbejdet med at udstede tilladelser, når det f.eks. tidligere har været politiet, der har udstedt tilladelser til flyvning ved egne områder. Geoforum mener, at Trafikstyrelsen blot er et bureaukratisk led i processen, og at bør være f.eks. politiet, der udsteder tilladelse til flyvning over egne områder.

Slots- og Kulturstyrelsen finder, at andre myndigheder kun skal kunne overlades beføjelsen til at give samtykke, hvis der er indgået en aftale mellem denne myndighed og Trafikstyrelsen.

#### Kommentar:

Trafikstyrelsen har siden 1. januar 2021 skulle udstede tilladelser til flyvning ved sikringskritiske områder, bortset fra flyvning tæt på offentlig infrastruktur, f.eks. jernbaner, ledninger og offentlige veje med en hastighed på over 70 km/t, og ved flyvning tæt på Forsvarets områder og fartøjer.

Efter de gældende regler skal politistationer, Miljøstyrelsen, fængsler osv. give samtykke til flyvningen, før Trafikstyrelsen kan give tilladelse til en droneoperation.

Bestemmelserne i udkastet ændrer derfor ikke på den gældende retsstilling.

Slots- og Kulturstyrelsens bemærkning har dog givet anledning til, at bestemmelserne ændres, så Trafikstyrelsen kan overlade beføjelsen til at give tilladelse efter aftale med den myndighed eller den ejer eller forvalter, hvis område der beskyttes af en geografisk dronezone.

Trafikstyrelsen vil, når bekendtgørelsen er udstedt, undersøge, i hvilket omfang beføjelsen til at give tilladelse kan overlades til disse myndigheder og/eller ejere/forvaltere af de geografiske dronezoner, og indgå i dialog med disse myndigheder eller ejere/forvaltere om opgaven.



Rigspolitiet foreslår, at politiet får digital adgang hele døgnet og alle dage til de tilladelser, som Trafikstyrelsen, eller den som Trafikstyrelsen har overladt beføjelsen til, har udstedt.

#### Kommentar:

*Trafikstyrelsen er opmærksom på politiets ønske om at få adgang til alle de tilladelser, som Trafikstyrelsen eller andre udsteder, så politiet har mulighed for at kunne kontrollere, om en person flyver lovligt med dronen. Politiet har med bekendtgørelsens § 25 (§ 23 efter høringen) fået mulighed for på forlangende at kræve at se udstedte tilladelser udstedt i medfør af kapitel 3 i bekendtgørelsen, som en fjernpilot eller droneoperatør skal have med ud på operationsområdet. Dette dækker imidlertid ikke over alle de former for tilladelser, som en droneoperatør kan have fået.*

*En person skal desuden ikke altid have en tilladelse for at flyve lovligt. En person, der flyver en drone i den åbne kategori, skal f.eks. kun have en tilladelse, hvis personen skal flyve dronen f.eks. i nærheden af en politistation eller flyveplads. Det betyder, at en database, hvor tilladelser lægges i, vil kunne give et mangelfuldt billede af, hvem der flyver lovligt med en drone.*

## **12. Flyvning ved permanente, menneskeskabte hindringer (§ 26)**

Odense Robotics finder, at det vil være en væsentlig stramning at kræve, at en drone skal være fortløjet eller have et flight termination system, og at store inspektioner i fremtiden vil være væsentlig begrænsede i den åbne kategori.

Holo finder, at kravet om, at droner altid skal være fortløjet eller have et flight termination system kan begrænse droneoperatørernes fleksibilitet. Kravet bør derfor revurderes for at sikre, at den er i overensstemmelse med internationale standarder og bedste praksis.

Quadsat finder, at bestemmelsen indeholder flere problemstillinger, f.eks. hvad planen, der nævnes i bestemmelsen er, hvordan den geografiske udstrækning af ind- og udflyvningen fastsættes, hvad det betyder at "gennembyrde" ind- og udflyvningen. Quadsat finder, at droner ligestilles med en statisk luftfartshindring i urimelig grad, og at flyaways er så sjældne, at det er urimeligt, at en drone skal have et flight termination system eller være fortløjet.

#### Kommentar:

*Høringssvarene har gjort opmærksom på, at bestemmelsen indskrænker muligheden for inspektioner i den åbne kategori. Dette var ikke meningen. Det var derimod meningen, at bestemmelsen skulle give mulighed for at gennemføre inspektioner inden for flyvesikringskritiske områder, men ikke nærmere end 2 km af den offentlige godkendte flyveplads eller militære flyvestation.*

*Bestemmelsen ændres derfor, så den kun gælder i flyvesikringskritiske områder. Inspektioner af hindringer uden for disse områder kan derfor fortsat gennemføres som hidtil, og inspektioner inden for flyvesikringskritiske områder kan gennemføres i det omfang betingelserne i bestemmelsen kan opfyldes. Kan betingelserne ikke opfyldes, kan der ansøges om tilladelse til flyvning i henhold til § 9 eller § 10 som tilfældet er i dag, og Trafikstyrelsen vil vurdere, om en tilladelse kan gives til inspektionen.*

*Det skal undersøges, om der på dronezoner.dk skal indsættes oplysninger om ind- og udflyvningen, så det bliver tydeligt, hvad dette er, og hvor højt den ligger, så droneoperatøren har*





mulighed for at sikre mod, at dronen gennembryder ind- og udflyvningen. Med "gennembryde" menes der, at dronen flyver højere end den højde, som ind- og udflyvningen kan ske i. Hvis flyvehøjden f.eks. er 80 meter, må dronen derfor ikke flyve helt op til 80 meter over banehøjden, fordi dronen i givet fald vil gennembryde ind- og udflyvningen.

Trafikstyrelsen forventer endvidere, at der skrives vejledning til bestemmelsen, som vil kunne findes på [droneregler.dk](http://droneregler.dk)

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at der kan være andre måder at sikre en drone mod fly-away, men skal også samtidig sikre, at dronerne i dette område, hvor fly er på vej op eller ned til en flyveplads er beskyttet mod droner, hvor droneoperatøren har mistet kontrollen over dronen. Bemærkningerne, der har givet anledning til, at bestemmelsen kun skal finde anvendelse i flyvesikringskritiske områder, har derfor også givet anledning til, at dronerne ikke længere kan anvende et flight termination system, men skal være forøjet<sup>1</sup>. Ændringen sker af hensyn til, at flyvesikkerheden ikke må bringes i fare, selv om droneoperatørerne får mulighed for at flyve lidt højere i de flyvesikringskritiske områder.

Bemærkningerne har givet anledning til, at bestemmelsen ændres, så den kun gælder for flyvning ved permanente, menneskeskabte hindringer i flyvesikringskritiske områder indtil 3 km af en offentlig godkendt flyveplads eller militær flyvestation.

Bemærkningerne har endvidere givet anledning til, at muligheden for at anvende et "flight termination system" er taget ud af bestemmelsen, da bestemmelsen er ændret, så den kun er en undtagelse i flyvesikringskritiske områder.

### **13. Droneoperationer ved indsatssteder**

Forsvaret anbefaler, at Rigspolitiet og Forsvarskommandoen høres, hvis Trafikstyrelsen dispenserer fra afstandskravet på 1000 meter og/eller omstændighederne omkring en kontraktuel opgave ændres til gene for den militære sikkerhed.

Rigspolitiet finder, at bestemmelsen bør ændres, så der er det samme afstandskrav, uanset om Forsvaret er en del af en operation på et indsatssted, eller det kun er politiet, da folk ellers kan tage billeder af gerningssted, tekniske undersøgelser osv. Politiet finder endvidere, at hvis det fastholdes, at der skal være forskel, så bør afstanden i stk. 1 ændres fra 150 m til 300 m.

Quadsat finder, at fjernpiloter vil få svært ved at overholde bestemmelsen, fordi de ikke kan vide, om Forsvaret deltager i indsatsen, medmindre det er meget tydeligt, f.eks. pga. uniformer eller lignende.

#### Kommentar:

Trafikstyrelsen har den 6. november 2023 afholdt møde med Forsvaret for at drøfte hørings svarene med Forsvaret. Forsvaret har fastholdt ønsket om 1000 meters afstand til indsatssteder af hensyn til sikkerhed og hemmeligholdelse af deres personale og af hensyn til indsatsstyrker og operatører, der deltager i indsatsen. Forsvaret har ligeledes foreslået, at indsatssteder defineres i dronebekendtgørelsen.

---

<sup>1</sup> "Fortøjet" anvendes i bekendtgørelsen, da dette begreb også anvendes i dronebekendtgørelsen. Med fortøjet menes "fortøjret".



Trafikstyrelsen vurderer efter mødet, at 1000 meters afstandskravet bør opretholdes af hensyn til sikkerheden for Forsvarets personale og politiets mulighed for at sikre, at de kan gennemføre deres operationer uden at blive overvåget. Politiet har ønsket, at det skal være det samme afstandskrav, uanset om Forsvaret deltager i en operation på et indsatssted. Quadsat har endvidere påpeget, at droneoperatører ikke vil vide, om Forsvaret deltager, og forskellige afstandskrav derfor kan skabe problemer med at overholde bestemmelsen. Dette taler alt for, at der altid skal være et krav om 1000 meters afstand til indsatssteder.

Den indsatte undtagelse i stk. 2 ændres, så droneoperatører, der allerede har aftalt en opgave på den dag, hvor indsatsen foregår, kan gennemføre droneoperationen. Det samme gælder kontraktuelle opgaver, som allerede er i gang, før indsatsstedet blev etableret. Bestemmelsen skal gøre det lettere at gennemføre droneoperationer, som er planlagte, medmindre de forstyrrer eller forhindrer en indsatsopgave på indsatsstedet.

Regionernes Akutlægehelikopter anfører, at Regionernes Akutlægehelikopter også bør tilføjes under § 22.

Kommentar:

Trafikstyrelsen vurderer, at akutlægehelikopteren falder ind under § 22, stk. 1.

#### **14. Områder med adgangskontrol (§ 23)**

Danske Havne, Rønne Havn og DanPilot finder det positivt, at der er lyttet til deres bekymringer, og at reglerne skærpes ift. områder med adgangskontrol, f.eks. virksomheder og havne. De finder det desuden positivt, at droneoperatøren skal have tilladelse fra områdets ejer eller forvalter, som har råderet over området, inden der flyves ind over området.

Quadsat finder, at områder med adgangskontrol allerede er dækket af hegn, hæk og mur reglen i bekendtgørelsen, og at der derfor ikke er behov for bestemmelsen. Quadsat frygter, at bestemmelsen kan misbruges af virksomheder, der ikke ønsker, at droner skal kunne flyve over virksomheden.

Kommentar:

Den gældende § 13 skulle oprindeligt have videreført de gældende regler om hegn, hæk og mur, hvilket betød, at bestemmelsen f.eks. også ville beskytte virksomheder og dyr i indhegning osv.

Bestemmelsen fik imidlertid ændret overskrift, så den skulle beskytte privatlivets fred. Det gjorde bestemmelsen smallere, end det var hensigten, og Trafikstyrelsen har efterfølgende fået henvendelser fra flere interessenter, som var i tvivl, om de var omfattet af bestemmelsen.

Den indsatte bestemmelse skal derfor rette op på, at bestemmelsen blev indskrænket for meget i 2020. Trafikstyrelsen forventer ikke, at alle virksomheder vil kunne anvende bestemmelsen, da bestemmelsen forudsætter, at virksomheden f.eks. har opsat et hegn eller en mur eller andet omkring virksomheden eller har en anden form for adgangskontrol, som betyder, at man ikke bare kan gå ind på virksomhedens område. Der er desuden indsat en undtagelsesbestemmelse, så en drone, der er på vej gennem området, fra A-B, kan flyve over området uden tilladelse, når der flyves i mindst 100 meters højde med mindst 5 m/s., dvs. når en drone alene



*flyver over virksomheden på vej mod et andet sted, men ikke hvis dronen flyver frem og tilbage over virksomheden eller zig-zagger hen over denne.*

*Bemærkningerne har ikke givet anledning til at ændre i bestemmelsen.*

## 15. Statsflyvninger

Holo finder, at bestemmelserne om statsflyvning bør overvejes for at sikre, at de ikke resulterer i et lavere beskyttelsesniveau for statslige droneoperationer sammenlignet med kommercielle operationer. Der bør fastlægges klare definitioner for statsflyvninger og sikkerhedskravene bør opretholdes på et passende niveau, og det bør sikres, at de foreslåede regler ikke resulterer i unødvendige konkurrencefordele for statslige operatører på bekostning af private operatører.

Danske Beredskaber finder, at "statsflyvning" bør defineres i bekendtgørelsen, så det er tydeligt, at kommunale beredskaber er omfattet af begrebet "offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder".

Forsvaret finder, at kompetence- og uddannelseskrav, som Trafikstyrelsen kan fastsætte, bør formuleres så bredt og overordnet, at alle typer og systemer favnes. Hvis der fastsættes krav for systemer, bør det disse fastsættes af specialister, som har indgående kendskab til de enkelte droner og den tiltænkte anvendelse under operativ indsættelse.

Forsvaret finder endvidere, at "Operative operationer" bør erstattet af "statsflyvninger", idet det også kan omfatte træning under samme forhold, som de forhold der flyves under, under selve droneoperationen.

Forsvaret påpeger, at kravet i § 31, stk. 3, om at overflyvning af diplomatiske repræsentationer og internationale organisationer, der nyder særstilling, ikke må foretages uden samtykke, vil være praktisk umulig at overholde under flyvning med fastvingede droner, der har en større venderadius end en quadcopter. Fastvingede droner bør derfor kunne flyve uden denne restriktion, så længe formålet med flyvningen ikke omhandler de nævnte områder. Der kan evt. indsættes en minimumshøjde, så lav overflyvning ikke må foretages.

Forsvaret påpeger, at træning ikke nævnes i bilag 3. Det bør det, da en fjernpilot kun kan vurdere risici i en situation, hvis denne har fløjet under disse vilkår tidligere.

Quadsat mener, at det er for bred en definition, og at det, at offentlige myndigheder kan undtages fra de civile regler, virker helt ude af proportioner, eftersom risici er de samme. Det forekommer dem endvidere uforståeligt, at myndigheder kan nøjes med at udvise "agtpågivenhed, forsigtighed og iagttagelse af flyvesikkerhedsrisici". Der er krav om en operationel risikovurdering, men denne har karakter af en "deklaration" eller "aftale", hvorimod kravet til private er lovgivning. En stående dispensation til offentlige myndigheder om flyvning tættere på flyvesikringskritiske områder, end private kan, forekommer uforståeligt, da risiciene for offentlige myndigheder og private er de samme, og mulighederne for private operatører for at opnå det samme er begrænsede og desuden forbundet med omkostninger.

Københavns Lufthavn anmoder om at kunne flyve under reglerne om statsflyvninger, da lufthavne er underlagt lovgivning med krav om udførelse af Safety- og Securityopgaver, som bør kunne udføres i samarbejde med og på samme vilkår som offentlige myndigheder



Rigspolitiet foreslår, at Trafikstyrelsen indsætter en bestemmelse om, at politiet har en særskilt bekendtgørelse, der er udstedt i henhold til § 126 f, stk. 2, i lov om luftfart, så det fremgår klart, at politiet ikke er omfattet af reglerne om statsflyvninger i kapitel 5.

Rigspolitiet påpeger endvidere, at der kan være andre myndigheder end Beredskabet og Forsvaret på et indsatssted, og at der derfor bør stå myndigheder.

#### Kommentar:

*Flere høringssvar har givet udtryk for, at statsflyvning bør defineres i bekendtgørelsen for at undgå en forvirring om, hvem der kan anvende reglerne i kapitel 5, og således at bestemmelsen ikke bliver anvendt for bredt til opgaver, som ikke bør høre under statsflyvning.*

*Grundforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139) definerer i art. 2, stk. 3, litra a, hvad der falder under statsflyvninger. Bestemmelsen definerer, hvad der ikke er omfattet af forordningen, fordi det ikke er civil flyvning, dvs. er en statsflyvning. Litra a har følgende ordlyd: "luftfartøjer og tilhørende motorer, propeller, dele, ikkefastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af luftfartøjer, mens der udføres militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings-, grænsekontrol- og kystvagtsaktiviteter eller lignende aktiviteter eller tjenester under en medlemsstats kontrol og ansvar, som udøves eller ydes i offentlighedens interesse af eller på vegne af et organ, der har en offentlig myndigheds beføjelser, og det personale og de organisationer, der er involveret i de aktiviteter og tjenester, som udøves eller leveres af disse luftfartøjer."*

*Det fremgår desuden af artikel 2, stk. 3, at "Medlemsstaterne sikrer, at udøvelse af aktiviteter og levering af tjenester med de i litra a) omhandlede luftfartøjer foregår under behørig hensyntagen til sikkerhedsmålene i denne forordning. Medlemsstaterne sikrer også, at disse luftfartøjer i givet fald adskilles sikkert fra andre luftfartøjer."*

*Bekendtgørelsen ændres, så der i definitionerne indsættes en bestemmelse om, hvad statsflyvninger er.*

*Som udgangspunkt er alle myndigheder, bortset fra Forsvaret, omfattet af de civile regler for flyvning. Det er således Trafikstyrelsen, der skal fastsætte regler, som myndighederne kan flyve efter, hvis myndighederne skal flyve efter reglerne om statsflyvninger. En myndighed kan derfor som udgangspunkt ikke bare flyve efter reglerne i kapitel 5. Politiet har allerede en bekendtgørelse om politiets anvendelse af droner og vil derfor ikke være omfattet af reglerne i kapitel 5. Reglerne i kapitel 5 ligner imidlertid i høj grad de regler, som gælder for politiet.*

*Offentlige myndigheder skal have tilladelse til at flyve efter reglerne i kapitel 5 og skal sammen med Trafikstyrelsen fastsætte procedurer for deres flyvning, før de kan anvende reglerne i kapitel 5. I disse procedurer bliver der fastsat større krav til uddannelse for fjernpiloter samt fastsat procedurer, der skal sikre, at myndighederne kan flyve sikkert og forsvarligt med dronen og ikke bringe flyvesikkerheden i fare. Det er dog også vigtigt at give myndighederne mulighed for at flyve efter lempeligere regler end andre droneoperatører, fordi det i visse situationer er nødvendigt.*

*Reglerne om statsflyvning kan ikke anvendes af myndigheder til at konkurrere mod private virksomheder, idet der i § 27, stk. 1, står, at bestemmelserne kun kan anvendes, når flyvningen sker som led i deres opgavevaretagelse. Der står således, at reglerne i kapitlet ikke kan anvendes, når den offentlige myndighed flyver dronen i erhvervsmæssigt øjemed.*



*Bemærkningerne har givet anledning til, at det i § 28 (§ 26 efter høringen) præciseres, at Trafikstyrelsen skal give tilladelse til, at en myndighed kan anvende reglerne i kapitel 5.*

## **16. Droneoperationer ved offentlig infrastruktur**

Modelflyvning Danmark finder, at grusveje og ikke asfalterede veje bør undtages, da mange af disse har en fartgrænse på 80 km/t, selv om man ikke kan køre så hurtigt.

Christian Gruner finder, at det bør være muligt at flyve over veje med fartbegrænsning på 80 km/t eller derunder, når vejen alene krydses, og at det også bør være muligt at flyve over ledninger f.eks. i 30-40 meters højde over disse.

N. Landbo foreslår, at hastighedsgrænsen ændres, så bestemmelsen gælder for veje med en hastighedsbegrænsning på mere end 80 km/t, da der f.eks. på landet er mange grusveje, hvor man må køre max. 80 km/t, selv om det er umuligt at gøre det, hvorfor der er mange steder, hvor droner ikke må overflyve.

N. Landbo anfører desuden, at alle offentlige veje, hvor der må køres over 70 km/t bør være offentliggjort på dronezoner.dk, så alle ved, hvilke veje der ikke må krydses.

Vejdirektoratet har anmodet om, at der indsættes en undtagelse i § 18 om droneoperationer over offentlige veje med en hastighedsgrænse på min. 70 km/t, så der kan flyves med droner over offentlige veje, når formålet er at krydse vejen under specifikke forhold.

### Kommentar:

*Bestemmelsen gælder kun for offentlige veje, som har en fartgrænse på over 70 km/t. Bestemmelsen gælder således ikke for private veje eller for privatejede grusveje og ikke asfalterede veje, f.eks. på landet, som ikke er offentlige veje, selv om der på disse veje evt. er en fartgrænse på over 70 km/t.*

*Trafikstyrelsen er opmærksom på, at oplysningerne på dronezoner.dk kan misforstås og vil derfor ændre ordlyden på hjemmesiden, så det er entydigt, at der kun er restriktioner for flyvning hen over offentlige veje med en hastighedsbegrænsning på over 70 km/t.*

*Vejdirektoratet har anmodet om, at der indsættes en undtagelse til bestemmelsen om droneoperationer over offentlige veje med en hastighedsgrænse på over 70 km/t. Trafikstyrelsen har imødekommet Vejdirektoratet. Det vil derfor være muligt at krydse veje uden at skulle ansøge om tilladelse hos Vejdirektoratet, når betingelserne i det indsatte stk. 2 opfyldes.*

InnoPilot foreslår, at der indsættes en undtagelse, så ejere af offentlig infrastruktur, f.eks. ledninger, ikke skal ansøge om tilladelse til at overflyve offentlig infrastruktur, f.eks. ledninger, men i stedet kan gennemføre droneoperationen ved egen infrastruktur eller lade en operatør gennemføre operationen.

Quadsat finder, at § 19, stk. 1, er for bred, og at det kan lukke luftrummet op til 120 meter over alle ledninger i Danmark, og at der bør defineres en minimumhøjde for krydsning af strømførende ledninger for at minimere risikoen for den kritiske infrastruktur.

### Kommentar:



Det er allerede i dag muligt at flyve over ledninger i en højde af 30-40 meter eller højere over disse. Kravet om tilladelse gælder, hvis der skal flyves i en afstand af 5 meter til ledninger. Bestemmelsen er således ikke et forbud mod overflyvning af ledninger, men en bestemmelse om krav om tilladelse, når der skal flyves helt tæt på ledningerne.

Trafikstyrelsen skal som udgangspunkt ikke give tilladelse til, at der flyves ved offentlig infrastruktur, f.eks. ledninger. Det giver infrastrukturens ejer. Det gælder dog ikke, hvis droneoperationen skal gennemføres som en BVLOS flyvning (dvs. en flyvning hvor fjernpiloten ikke har dronen inden for synsvidde til enhver tid). I disse tilfælde skal Trafikstyrelsen godkende droneoperationen.

Trafikstyrelsen ser derfor ikke noget behov for at ændre bestemmelsen.

## 17. Øvrige kommentarer og ændringsforslag

Forsvaret finder, at dispensationsbestemmelsen bør ændres, så Trafikstyrelsen ikke kan give dispensation efter § 14, da Forsvaret skal give tilladelse. Derudover bør kun dispenseres fra § 9 om flyvesikringskritiske områder med samtykke fra Forsvaret, da Forsvaret også ejer flyvesikringskritiske områder.

### Kommentar:

Bemærkningen har givet anledning til, at bestemmelsen ændres, så Forsvaret skal høres og give samtykke, før der kan gives en dispensation fra § 9. Bestemmelsen ændres endvidere, så Trafikstyrelsen ikke kan give dispensation efter § 14.

Rigspolitiet finder, at der bør indsættes en bestemmelse om, at der indføres konsekvenser ved gentagelsestilfælde, eksempelvis skærpet bødestraf eller konfiskation.

### Kommentar:

Trafikstyrelsen er enig med Rigspolitiet, at gentagelsestilfælde eller flere overtrædelser på en gang bør straffes med en større bøde. Det bør endvidere være muligt at konfiskere en drone og andet udstyr, f.eks. hvis det er et gentagelsestilfælde eller hvis politiet vurderer, at der er risiko for, at droneoperatøren vil begå flere overtrædelser, hvis dronen ikke bliver konfiskeret.

Politiet har imidlertid allerede mulighed for at konfiskere dronen efter straffelovens § 75, stk. 2, og Trafikstyrelsen er bekendt med, at det er sket i hvert fald et par gange.

Bemærkningen giver ikke anledning til at ændre i bestemmelsen.

Slots- og Kulturstyrelsen har foreslået en anden opdeling af slotte og kultursteder i § 12 og § 13.

### Kommentar

Trafikstyrelsen ændrer bestemmelserne for at imødekomme Slots- og Kulturstyrelsens bemærkninger. § 12 og § 13 slås sammen til en bestemmelse.



F&P mener, at det er uhensigtsmæssigt at fjerne kravet om en gyldig ansvarsforsikring med en forsikringssum på 0,75 mio. SDR, da det kan være vanskeligt for forsikringsselskaber at vurdere, hvad der i så fald skal være den rette forsikringssum, og kunderne vil have interesse i så lav en forsikringssum som muligt. Dermed kan summen i nogle tilfælde være utilstrækkelig.

Kommentar:

*Trafikstyrelsen imødekommer F&P's bemærkninger.*

*Bestemmelsen ændres, så forsikringssummen som minimum skal være på 0,75 mio. SDR.*

Forbrugerrådet Tænk bemærker i forhold til brugen af digitale ansøgninger og dispensationer, at en rapport fra Digitaliseringsstyrelsen og KL fra 2021 anslår, at 17-22 % af befolkningen oplever udfordringer i mødet med det digitale. F&P opfordrer derfor Trafikstyrelsen til at etablere alternative blanketter, der kan gøre det lettere for digitalt udfordrede borgere at søge om tilladelser eller dispensation.

Kommentar:

*Trafikstyrelsen er opmærksom på, at nogle borgere er udfordret af digitale ansøgninger og blanketter. Trafikstyrelsen er forpligtet til at sikre, at der er løsninger, som disse borgere kan anvende. Styrelsen ser derfor også på, hvordan styrelsen kan sikre, at borgere, der er udfordret digitalt, kan finde den information og de blanketter og ansøgninger, de har brug for.*

Dansk Drone Netværk opfordrer til, at der ikke stilles krav om, at ansøgninger skal indsendes via virk.dk eller, at der skal anvendes MitID, idet det vil hæve barrieren for private udbydere, f.eks. potentielle USSP'er. De digitale blanketter kan også ligge på Trafikstyrelsens hjemmeside. Det vil gøre det sværere at lave API løsninger, hvis det skal integreres med f.eks. virk.dk eller påføres licensbetalinger til MitID.

N. Landbo finder, at det er godt, at blanketterne ligger online til online udfyldelse.

Kommentar:

*Trafikstyrelsen er opmærksom på, at indsendelse af ansøgninger skal kunne ske på en sikker og enkel måde og har endnu ikke lagt sig fast på, hvordan disse skal kunne indsendes. USSP'er (U-space Service Provider) skal ikke godkende tilladelser til at flyve med dronen, men er derimod en tjeneste for de droneoperatører, der skal flyve i et U-space-luftrum, efter at de har fået en tilladelse, jf. U-spaceforordningen, forordning 2021/664.*

Naviair er tilfredse med udkastet, men vil opfordre Trafikstyrelsen til at indgå i en dialog med DJI om at få oprettet de korrekte restriktions- og advarselszoner i DJI's app, da de oplever, at der flyver flere uautoriserede droner inden for de flyvesikringskritiske områder omkring flyvepladserne.

Kommentar:

*Trafikstyrelsen er opmærksom på, at DJI's visualiserede restriktioner og advarselszoner ikke altid er opdaterede. Trafikstyrelsen vil overveje, om styrelsen skal rette henvendelse til DJI.*



*Droneoperatører skal holde sig opdaterede i dronezoner.dk, hvor de vil kunne se de mest opdaterede geografiske dronezoner samt vil kunne hente de NOTAM's, der er gældende for det område, de skal flyve i.*

Erhvervsflyvningens Sammenslutning mener, at der bør fastsættes generelle højderestriktioner for droneoperationer, så droner ikke kan kollideres med et civilt flyv over 500 fod eller med militære samt HEMS under 500 fod.

Kommentar:

*Der er allerede fastsat generelle højderestriktioner i droneforordningen (Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation med ubemandede luftfartøjer) for så vidt angår droner, der flyver i den åbne kategori. Disse droner må maksimalt flyve 120 meter over terræn, medmindre den kompetente myndighed (Trafikstyrelsen) i en geografisk dronezone beslutter, at højden skal være en anden.*

*For droner, der skal flyve i den specifikke kategori, tages der stilling til højde osv., når en ansøgning behandles, og der vil typisk blive stillet krav om en restriktionszone, hvor ubemandede luftfartøjer ikke må flyve, hvis dronen skal flyves BVLOS (uden for fjernpilotens synsvidde).*

*Bemærkningen har derfor ikke givet anledning til ændringer i udkastet.*

Modelflyvning Danmark foreslår, at der indsættes en definition af "rekreativ dronflyvning" i bekendtgørelsen.

N. Landbo foreslår endvidere, at Trafikstyrelsen offentliggør de spørgsmål og svar, som styrelsen får om lovgivningen, så andre let kan finde disse og ikke selv skal stille det samme spørgsmål. Han foreslår endvidere, at der skrives vejledning til den nye bekendtgørelse, og måske oprettes en samlet online vidensbase, som alle kan søge viden i.

Niels Riis Ebbesen foreslår, at Trafikstyrelsen skal udarbejde en lille folder, som nye droneejere kan modtage, som kan henvise til styrelsens hjemmesider, og hvordan der kan erhverves dronecertifikater.

Han mener i øvrigt, at kun ganske få dronepiloter ikke overholder reglerne, og at de få sager bliver blæst op i medierne.

Kommentar:

*Trafikstyrelsen finder, at forslagene om information, f.eks. at offentliggøre de spørgsmål og svar, som Trafikstyrelsen får, og endvidere oprette en vidensbase, som fjernpiloter og droneoperatører kan søge viden i, virker som gode ideer, som styrelsen vil se på. Det samme gør sig gældende for en folder, som kan udleveres til personer, der køber en drone.*

*Trafikstyrelsen er opmærksom på, at der er personer, der ikke kender lovgivningen, som overtræder denne, men oplever også, at personer, som kender lovgivningen, af forskellige årsager overtræder den.*

*Af den årsag er Trafikstyrelsen i gang med at ajourføre vejledninger og information på styrelsens hjemmeside droneregler.dk. Der vil således løbende blive lagt nyt og ajourført materiale*





*på siden. Derudover vil styrelsen løbende gennemføre informationskampagner med henblik på at højne kendskab til reglerne.*

Niels Riis Ebbesen foreslår, at droner opdeles i 4 grupper, så der ikke er lovgivning for helt små droner (droner under 250 gram), og at der er mindre restriktive regler for droner, der vejer mellem 250 gram og et kg, mens der er lovgivning for droner over 1 kg.

Kommentar:

*Dronereglerne er reguleret i droneforordningen (forordning 2019/947), som EU har vedtaget. Trafikstyrelsen kan derfor ikke ændre de gældende regler og bestemme, at EU-reglerne ikke skal gælde for små droner.*



## Bilag 1

### Høringsparter:

Beskæftigelsesministeriet	Naturstyrelsen
Børne- og Undervisningsministeriet	Rigspolicechefen (Politiet)
Erhvervsministeriet	Slots- og Kulturstyrelsen
Finansministeriet	Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur
Forsvarsministeriet	UAS Denmark
Indenrigs og Sundhedsministeriet	Vejdirektoratet
Justitsministeriet	Advokatsamfundet
Kirkeministeriet	AOPA (Dansk Motorflyver Union)
Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet	Billund Lufthavn
Kulturministeriet	Bornholms Lufthavn
Miljøministeriet	Brancheforeningen Dansk Luftfart
Skatteministeriet	Danmarks Naturfredningsforening
Social- og Ældreministeriet	Danmarks Tekniske Universitet (DTU)
Statsministeriet	DI Byggeri
Uddannelses- og Forskningsministeriet	Danske Beredskaber
Udenrigsministeriet	Danske Regioner
Udlændinge- og Integrationsministeriet	Dansk Erhverv (DroneDanmark)
Banedanmark	Dansk Faldskærms Union
Beredskabsstyrelsen	Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Datatilsynet	Dansk Industri
Digitaliseringsstyrelsen	Dansk Iværksættere
Erhvervsstyrelsen	Dansk Ornitologisk forening
Forsvarskommandoen	Dansk Standard
Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse	Dansk svæveflyver Union
Geodatastyrelsen	Dansk UL-Flyver Union
Havarikommissionen	Den Landsdækkende Akutlægehelikopter- ordning
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen	Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Miljøstyrelsen	Esbjerg Lufthavn



Falck  
Forbrugerrådet TÆNK  
Force Technology  
Foreningen af Rådgivende Ingeniører  
Forsikring og Pension  
Friluftsrådet  
HCA (testcentret) (UAS Denmark)  
Karup Lufthavn (Midtjyllands Lufthavn)  
KL (Kommunernes Landsforening)  
Kongelig Dansk Aeroklub  
KZ og Veteranfly Klubben  
Københavns Lufthavne A/S  
Københavns Universitet  
Landdistrikternes Fællesråd  
Landsforeningen Landsbyerne i Danmark  
Modelflyvning Danmark

Naviair  
Odense Robotics  
Roskilde Lufthavn  
Rådet for Grøn omstilling  
Rådet for Sikker Trafik  
Rådet for større flyvesikkerhed  
Sammenslutningen af danske småøer  
SMVDANMARK  
Syddansk Universitet  
Sønderborg Lufthavn  
Teknologisk Institut  
Vandflyveren (Nordic Seaplanes)  
Aalborg Lufthavn  
Aalborg Universitet  
Aarhus Lufthavn  
Aarhus Universitet

**Følgende har indsendt et høringssvar:**

Modelflyvning Danmark  
Forsvaret  
Erhvervsflyvningens Sammenslutning  
DanPilot  
Danske Havne  
Forbrugerrådet Tænk  
F&P  
Odense Robotics  
Allekald Kommunikation  
Dansk Drone Netværk ApS  
Quadsat

Danske Beredskaber  
Naviair  
Banedanmark  
Rønne Havn på vegne af havnen, Esbjerg  
Havn og Aarhus Havn  
Vejdirektoratet  
Slots- og Kulturstyrelsen  
Miljøstyrelsen  
DI  
Droner.dk  
InnoPilot  
Holo



GeoForum

FotoInspektionEvent-Service

Regionernes Akutlægehelikopter

CPH Lufthavn

Danske Beredskaber

Dansk Miljøteknologi

Erhvervsstyrelsen

Rigspolitiet

**Privatpersoner:**

Flemming Christensen

Niels Riis Ebbesen

Christian Gruner

N. Landbo

Niels Rahbek