

## Simone Holst

---

**Fra:** Christoffer Vahl Bendixen <cvb@naviair.dk>  
**Sendt:** 6. oktober 2023 09:25  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst; Hoeringer; Airspace Naviair; OLOYT  
**Emne:** Høringsinput til dronebekendtgørelse - Naviair

Til Trafikstyrelsen  
Kære Simone

Naviair ønsker først og fremmest at takke for at være medtaget i denne høring. Vi har læst udkastet til den nye dronebekendtgørelse og de nye tiltag høringsforslaget lægger op til med stor begejstring, da vi mener at forslagene, som et supplement til droneforordningerne, alt i alt vil være med til at skabe de rigtige forhold og flyvesikkerhed for luftfarten.

Vi ønsker dog at bruge anledning til at komme med en opfordring til at øge flyvesikkerheden endnu mere, når det kommer til droner og civil luftfart – særligt omkring flyvepladserne i Danmark. Naviair oplever nemlig, at der stadig flyver uautoriserede droner inden for de flyvesikringskritiske områder omkring flyvepladserne. Naviair vil derfor anbefale, at Trafikstyrelsen indgår i dialog med DJI med henblik på at få oprettet de korrekte restriktions- og advarselszoner i DJI's app.

De nuværende zoner i DJI's app er misvisende for de danske afstandskrav, og vi tænker, de kan foranledige dronepiloter til at tro, at de følger gældende regler, selvom det ikke er tilfældet. DJI er ubestridt det mest benyttede drone-producent, vi antager derfor, at korrekt indikation i deres app, vil have en mærkbar effekt på antallet af uautoriserede droner og dermed en positiv effekt på flyvesikkerheden.

Vi håber, at I vil tage vores anbefaling med videre i jeres arbejde med implementeringen af denne nye dronebekendtgørelse.

På vegne af Naviair

Mvh  
Christoffer Bendixen

---

**NAVIAIR**

Med venlig hilsen

**Christoffer Vahl Bendixen**  
Fuldmægtig  
Operational Strategy & Compliance  
+45 61143259 • [cvb@naviair.dk](mailto:cvb@naviair.dk)



Naviair • Naviair Allé 1 • DK 2770 Kastrup • Danmark  
T +45 3247 8000 • [www.naviair.dk](http://www.naviair.dk)



## Simone Holst

---

**Fra:** Maya Mettine Jha (MMJH) <MMJH@BANE.dk>  
**Sendt:** 6. oktober 2023 10:57  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** Høring over udkast til ny dronebekendtgørelse, jr.nr. 2022-087428

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes Banedanmarks svar på høring over udkast til ny dronebekendtgørelse.

Banedanmark bemærker, at dispensationsmuligheden i § 10, stk.3 også bør omfatte § 10, stk. 5. Der er kun 1,18 km mellem jernbanen og Lægeheliporterflyvepladsen i Ringsted, så ifølge stk. 5 vil det tilsyneladende ikke være muligt at flyve med drone i lav højde (under 50 m) over Banedanmarks jernbane i Ringsted. Denne mulighed vil Banedanmark gerne sikre sig.

Med venlig hilsen

**Maya Jha**  
Stud.jur.  
Forvaltningsret & Generel Jura

M: +45 2133 8902

**Banedanmark**  
Jura & Udbud  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
[banedanmark.dk](http://banedanmark.dk)  
T: +45 8234 0000

[Facebook](#) | [LinkedIn](#)

*Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på [banedanmark.dk](http://banedanmark.dk). Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [borger.dk](http://borger.dk) eller [virk.dk](http://virk.dk).*



Journalnr.: D-10-23-7855  
Dato: 05-10-2023

På vegne af Esbjerg Havn, Aarhus Havn, Rønne Havn, fremsendes fælles høringssvar vedr. Høring over udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer

Esbjerg Havn – Rønne Havn – Aarhus Havn, vil i fællesskab fremsende høringssvar til Høring over udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer. Droner bliver i stigende grad anvendt i vores erhvervshavne til en lang række formål, og anvendelsen forventes at stige i fremtiden. Derfor følger vi området nøje, hvorfor vi gerne fremover vil indgå på Trafikstyrelsens høringsliste vedr. Dronebekendtgørelser mv.

#### Generelle bemærkninger:

Vi finder det positivt at der er blevet lyttet til vores bekymringer og at reglerne skærpes ift. områder med adgangskontrol med §23, således at visse virksomheder og Havne og andre steder, hvor personer ikke må gå ind, beskyttes mod at eksterne droner kan flyve ind over området.

Det findes ligeledes positivt, at droneoperatører inden en eventuel overflyvning skal indhente tilladelse fra områdets ejer eller fra den, der har råderet over området, da det bevirker, at vi som havnemyndighed altid ved hvem der er til stede på/over vores sikringsområder samt på øvrige arealer. Det er et vigtigt tiltag i forhold til at sikre vores kritisk infrastruktur, der herved kan sikres da der kun er tale om godkendt erhvervsflyvning på vores sikringsområder samt øvrige arealer.

#### Øvrige bemærkninger:

§14 vedr. Afstandskrav til militære områder og fartøjer:

Vi gør opmærksom på, at §14 stk. 3 "Droneoperationer med droner må ikke finde sted nærmere end 1000 meter fra militære luftfartøjer og flådefartøjer samt afmærkede militærkolonner, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen" ikke er en hensigtsmæssig skærpelse henset til vores behov for at kunne operere med droner på egne områder. Vi mener derfor, der bør laves en undtagelse for os som havnemyndighed, så vi fortsat kan anvende og give tilladelse til droneflyvninger til erhvervsmæssige formål samt ISPS-sikring.



Journalnr.: D-10-23-7855  
Dato: 05-10-2023

I dag anvender vi droner til en række formål, herunder til at foretage ISPS og sikringsrelaterede flyvning, til at dokumentere og tage billeder af arealer for at sikre vedligehold mv., til at opmåle områder i forbindelse med udviklingsplaner mv., til at blive opmærksom på eventuelle skader og meget mere. I fremtiden kan det også forventes at droner kan anvendes f.eks. i forbindelse med flytning af gods og eller lodsninger, det vil derfor være en meget stor udfordring, hvis ikke vi som havnemyndighed kan flyve med droner 1000 meter fra militære områder og fartøjer.

Da brugen af droner er under kraftig udvikling, er det vigtigt at påpege, at en undtagelse af Havnenes brug af droner fra §14 stk. 3 ikke specificeres til enkelte formål, men derimod sikrer, at fremtidig brug af erhvervsdroner ligeledes er undtaget.

På vegne af.

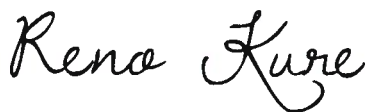
Esbjerg Havn.



Michael Fries

PSO/Team Manager

Rønne Havn



Reno Kure

PFSO/IT-Manager

Aarhus Havn



Poul Pedersen

PSO/Lods

Side 2 af 2



**Address**  
Fiskerivej 1  
DK-3700 Rønne



**Phone**  
+45 56 95 06 78



**Email & web**  
mail@portofroenne.com  
www.portofroenne.com



**Bank**  
Bank: Nykredit  
Account: 5471-896581  
SWIFT/BIC: NYKB DK  
IBAN: DK93547100089658

# INTRANOTE signing

Underskrifterne i dette dokument er juridisk bindende. Dokumentet er blevet underskrevet ved hjælp af IntraNote Signing.  
Underskrivernes identitet er blevet registreret, og underskriverne står opført nedenfor.

Med min underskrift bekræfter jeg indhold og datoer i dette dokument

## Reno Kure

På vegne af: Rønne Havn A/S

ID: de559014-b1f3-311b-ac82-66dd815b3d89

Dato: 2023-10-06 08:44 (UTC)

## Michael Fries

På vegne af: Esbjerg Havn

ID: 0dc42103-12d8-ce57-5f5c-3abf0db1855c

Dato: 2023-10-06 08:52 (UTC)

## Poul Pedersen

På vegne af: Aarhus Havn

ID: 623cd5ef-a454-fa6a-cf6b-a99b82d1a418

Dato: 2023-10-06 08:46 (UTC)





## Høringssvar til dronebekendtgørelse 1. januar 2024

Trafikstyrelsens j.nr.: 2022-087428

Vejdirektoratet har en høringskommentar til §18 med flyvning over vej.  
Ved en tidligere høring havde vejdirektoratet også høringskommentar.

Vi har tidligere fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtaget supplerende høring efter vores kommentar. Det var i notat TS30301-00072 af 04-11-2020, underskrevet af Tonny Kofoed Olsen. I forbindelse med denne høring blev fremsendt følgende, som vi endnu tidligere havde givet input til:

**§ 11.** Medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter, må flyvning med droner ikke finde sted over offentlige veje hvor fartgrænsen er 70 km/t eller derover.

*Stk. 2.* Overflyvning med droner af offentlige veje, hvor fartgrænsen er 70 km/t eller derover, må, uanset kravet i stk. 1, ske når formålet med dronetryvningen er at krydse den offentlige vej. I disse tilfælde må dronetryvningen dog kun ske når der ikke forekommer trafik på den offentlige vej og efter den korteste rute over den offentlige vej og uden unødigt ophold.

Alligevel kom stk. 2. fra §11 ikke med i BEK 2253 af 29-12-2020.

Vejdirektoratet ønsker fortsat at ovennævnte stk. 2 inddrages - nu i §18 der lyder:

**§ 18.** Droneoperationer må ikke finde sted over offentlige veje, hvor den tilladte hastighed er højere end 70 km/t, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter. Fjernpiloten, som gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

*Stk. 2.* Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning over veje.

Følgende ønskes tilføjet til §18 i høringsudkastet:

*Overflyvning med droner af offentlige veje, hvor fartgrænsen er 70 km/t eller derover, må, uanset kravet i stk. 1, ske når formålet med dronetryvningen er at krydse den offentlige vej. I disse tilfælde må dronetryvningen dog kun ske når der ikke forekommer trafik på den offentlige vej og efter den korteste rute over den offentlige vej og uden unødigt ophold.*

Venlig hilsen  
Bo Stilling Christiansen  
Civilingeniør



## Simone Holst

---

**Fra:** Helle Reumert Andersen  
**Sendt:** 6. oktober 2023 13:09  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst; Josephine Bøgen Theilgaard  
**Emne:** j.nr. 2022-087428 - høringsvar dronebekendtgørelse

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2026466

Til Trafikstyrelsen

Slots- og Kulturstyrelsen (SLKS) har følgende bemærkninger til Trafikstyrelsens udkast til dronebekendtgørelse.

SLKS ønsker en opsplitning af civillisteslotte og kultursteder i § 13, således at § 13 ændres til:

”§ 13. Droneoperationer med droner nærmere end 150 meter horisontal afstand fra følgende slotte må ikke finde sted, jf. dog stk. 3:

Civillisteslotte:

- 1) De fire palæer på Amalienborg.
- 2) Fredensborg Slot.
- 3) Sorgenfri Slot.
- 4) Gråsten Slot.
- 5) Jagtslottet Eremitagen.
- 6) Amaliegade 18 (Det Gule Palæ).

Kulturejendomme og -slotte:

- 1) Christiansborg Slot, Ridebanen og Slotskirken.
- 2) Kronborg Slot og fæstningsanlæg.
- 4) Frederiksborg Slot.
- 5) Koldinghus Slot og Staldgård.
- 6) Statsministerboligen Marienborg Slot.
- 7) Rosenborg Slot.

Stk. 2. Droneoperationer med droner i følgende haver må ikke finde sted, jf. dog stk. 3:

- 1) Rosenborg Slotshave (Kongens Have).
- 2) Frederiksberg Have og Søndermarken.”

SLKS ønsker endvidere at få ændret formuleringen i § 11 stk. 3, § 12 stk. 2, § 13 stk. 3, § 15 stk. 1 og § 16 stk. 3, således at Trafikstyrelsen kun kan overlade beføjelsen til at give tilladelse til en anden (ex. SLKS) efter aftale.

Eksempelvis § 12 stk. 2 som i udkastet er formuleret således:

”Stk. 2. Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse efter stk. 1, hvis ansøgeren kan godtgøre

- 1) at droneoperationen har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål,
- 2) 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, og
- 3) at fjernpilotten har et kompetencecertifikat.”

Ønsker SLKS ændret til:

”Stk. 2. Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen efter forudgående aftale med overlader beføjelsen efter § 152 i lov om

luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse efter stk. 1, hvis ansøgeren kan godtgøre

- 1) at droneoperationen har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål,
- 2) 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, og
- 3) at fjernpiloten har et kompetencecertifikat.”

Med venlig hilsen

Helle Reumert Andersen

Venlig hilsen

**Helle Reumert Andersen**  
**Chefkonsulent, Cand. Jur.**

Center for Slotte og Haver

Slots- og Kulturstyrelsen  
Hammerichsgade 14  
1611 København V

T 33 95 42 00

M 22 86 41 21

[hre@slks.dk](mailto:hre@slks.dk) | [slks.dk](http://slks.dk)



*Slots- og Kulturstyrelsen behandler dine oplysninger efter reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven. [Sådan håndterer vi dine personoplysninger.](#)*

**Trafikstyrelsen****Danish Transport Federation**

Sendt til:

[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)CC: Simone Holst, [shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk)**DI bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (droner)**

DI Transport takker for muligheden til at afgive bemærkninger til ovenstående udkast til opdaterede supplerende bestemmelser til EU-forordning 2019/947. De foreslåede ændringer bygger på de erfaringer som Trafikstyrelsen har opsamlet siden lanceringen af den gældende forordning fra 2020.

Vi finder umiddelbart de foreslåede ændringer både logiske og relevante i forhold til skarpere definerede snitflader i forhold til afstandskrav, flyvning ved følsomme områder og ikke mindst, flyvning i forhold til områder med adgangskontrol, herunder flyvesikringskritiske områder som lufthavne og flyvepladser. Vi bemærker i den forbindelse, positivt, at der i langt de fleste tilfælde er mulighed for at give dispensation for begrænsninger, såfremt konkrete krav opfyldes.

Vi finder det endvidere positivt, at der i høringsmaterialet henvises til den igangværende proces med udarbejdelse af en ny dansk dronestrategi, og dermed eksplicit åbnes op for, at en kommende strategi kan give anledning til efterfølgende ændringer af bekendtgørelsen. En ny strategi forventes at foreligge i første halvår 2024. Vi anbefaler, at der udarbejdes en oversigt over potentielle efterfølgende bekendtgørelsesændringer i det afsluttende dokument for strategiprocesen.

Med venlig hilsen



Per Henriksen  
DI Transport  
33774672 / 40413701





6. oktober 2023  
j.nr. 2022-087428

Kære Simone

Droner.dk har følgende bemærkning til "Høring om ny dronebekendtgørelse."

**Vedr:**

Droneoperationer i et område, der er omkranset af bygninger  
§ 20. Droneoperationer må ikke finde sted i et område, der er omkranset af bygninger på alle sider

**Bemærkning:**

Det er vigtigt at Trafikstyrelsen definere dette bedre, da det ellers vil hindre mange erhvervsmæssige flyvninger i fx bymæssige gård-miljøer hvor der naturligt er områder som er omkranset af bygninger. Der flyves ofte i disse områder, da det sikre bedre kontrol over jorden, men denne paragraf vil umuliggøre dette uden at styrelsen skal give tilladelse. Dette vil efter vores vurdering have en meget negativ indvirkning i erhvervslivet samt sikkerhed, da disse flyvninger vil blive udført på den anden side af gårdmiljøer hvor kontrol over jord kan være vanskeligere.

Med venlig hilsen

**Toke Kristian Suhr**  
Droner ApS







## Simone Holst

---

**Fra:** Magnus Høyer <MGH@InnoPilot.dk>  
**Sendt:** 6. oktober 2023 14:43  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** j.nr. 2022-087428

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2027845

Hej,

Hos InnoPilot ApS udfører vi inspektioner af Danmarks højspændingsnet for Energinet. Vi har før haft dialog med Jer i forbindelse med en mere strømlinet ansøgningsproces, ved hasteopgaver omkring luftledninger. Vi har derfor valgt at udarbejde følgende forslag til den nyde bekendtgørelse.

### **Flyvning omkring kritisk infrastruktur:**

Det er vigtigt for ejere af kritisk infrastruktur at kunne tilse deres systemer for at opretholde sikker forsyning til borgerne.

Den hurtigste og mest sikker måde at finde fejl på infrastruktur er ofte ved at benytte droner. Det er derfor vigtigt at droneoperatører som udfører arbejde for infrastrukturforvaltere kan tilse eventuelle fejl - også i sikringskritiske områder mm. uden at afvente godkendelse hos trafikstyrelsen. En afbrydelse i energiforsyning mm. vil være langt mere sikringskritisk for alle parter end udførelse af en autoriseret droneoperation.

Infrastrukturforvaltere har derudover allerede etableret deklaraionsarealer omkring deres anlæg. Deklarationen sikrer blandt andet, at infrastrukturforvalteren til hver en tid har adgang til anlæggene og mulighed for at drive og vedligeholde dem, selv om grunden ejes af private borgere mm.

“Luftrummet” omkring infrastrukturen som droneoperationer må operere i kunne følge definitionen fra PDRA-G03 (AMC6 to article 11 to regulation 2019/947). Alternativt kunne droneoperationen udføres efter den specifikke aftale med ejere af sikringskritiske områder mm.

Teksten til bekendtgørelse kunne lyde:

(Inspireret fra § 11)

Ejeren eller forvalteren af kritisk infrastruktur, eller den droneoperatør, ejeren eller forvalteren har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved eget kritisk infrastruktur uden at skulle indhente en tilladelse hos Trafikstyrelsen. Går det kritiske infrastruktur ind over en anden geografisk dronezone (sikringskritisk område mm.), skal

ejeren, forvalteren eller droneoperatøren have samtykke fra ejeren eller forvalteren af dette område, før opgaven udføres.

Mvh.

**Magnus Høyer**

CTO

---

**INNOPILOT**

[Skovlytoften 33,](#)

[2840 Holte, Denmark](#)

Mobil: [+45 42 41 28 02](tel:+4542412802)

Mail: [mgh@innopilot.dk](mailto:mgh@innopilot.dk)

Web: [www.innopilot.dk](http://www.innopilot.dk)

## Simone Holst

---

**Fra:** Niels Skovby Rahbek <niels@rahbeks.net>  
**Sendt:** 6. oktober 2023 15:08  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** J.nr. 2022-087428

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2027847

Bemærkning vedrørende udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.

Min henvendelse drejer sig primært om forslaget om at øge bufferzonen rundt om Forsvarets områder, og specifikt omkring øvelsesområderne (Punkt 4: Ændring af afstandskrav til militære områder). Jeg bor i en afstand der vil ligge indenfor zonen, hvis reglerne tiltrædes som foreslået, og jeg vil derfor argumentere for, at de får omfattende konsekvenser for mig og min mulighed for at benytte en drone.

Jeg har fuld forståelse for at man ønsker at begrænse risikoen for spionage og øvrige forstyrrelser af Forsvarets aktiviteter i hvad man kategoriserer som "sikringskritiske" områder. Det virker dog meget vidtgående at indføre et totalt forbud der dækker så stort et område som det er foreslået.

A) Hovedparten af Forsvarets øvelsesområder er i forvejen åbne for offentligheden når de ikke er i brug (<https://www.eiendomsstyrelsen.dk/da/arbejdsomraader/naturforvaltning/adgang-til-terrainer/>).

Mit primære forslag er derfor at lade dronereglerne følge denne offentlige adgang således at der må flyves som i dag, i de tidsrum hvor der allerede er offentlig adgang til området. Adgangsinformation publiceres i forvejen på nettet, og en simpel bemærkning for zonen, med et link til disse, burde være nok.

B) Alternativt kunne den nuværende bufferzone i stedet suppleres med en zone med højdebegrænsning (fx 40-60 meter). Det vil minimere muligheden for indkig, som fra den afstand må antages at være den primære bekymring i et sikringskritisk område, men undgår at umuliggøre flyvning totalt i de 300 til 1000 meters afstand. Denne løsning minder om reglerne for flyvesikringskritiske zoner, hvor det også søges at tilpasse begrænsningerne til de faktiske behov.

C) En tredje mulighed kunne være at give private mulighed for at søge specifik tilladelse til et mindre område, fx med udgangspunkt i egen matrikel. Denne tilladelse kunne om nødvendigt også omfatte en lavere højderestriktion end den generelle, baseret på en konkret vurdering.

Jeg håber at ét eller flere af disse forslag kan indarbejdes i det nye regelsæt.

Med venlig hilsen

Niels Rahbek  
Harrestrupvej 74  
7500 Holstebro



Trafikstyrelsen  
Carsten Nieburhs Gade 43  
1577 København V  
Danmark

j.nr. 2022-087428.

## Vedrørende: Svar på høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947

02.10.2023

Holo ønsker at fremføre sine bekymringer og levere feedback i forbindelse med det fremlagte udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 i Danmark. Det er Holo's opfattelse, at de supplerende danske reguleringer på droneområdet præsenterer en overdrevent forsigtig tilgang, som potentielt kan hæmme branchens vækst og kommercielle udvikling. I sammenligning med reguleringerne i andre lande fremstår den danske tilgang som særdeles restriktiv.

Holo A/S  
CVR No.: 38151681

Banevingen 14A,  
2200 København V,  
Denmark

hello@letsholo.com

letsholo.com

I det fremlagte høringsbrev har Trafikstyrelsen foreslået ændringer til en række sektioner, herunder:

1. Opdatering af de gældende afstandskrav, så disse strammes op, hvor der er behov for dette og præciseres, hvor dette er nødvendigt
2. Støjfølsomme naturområder og beskyttelse af dyrebestande
3. Nye bestemmelser om afstandskrav.
  - a. Afstandskrav ved kultursteder, f.eks. Kronborg, Frederiksborg Slot, Koldinghus Slot m.fl..., så disse steder kan beskyttes mod skader og personer, der besøger slottene, kan færdes uden at risikere at blive ramt af en drone.
  - b. Visse parker
  - c. Flyvning i område, der er omkranset af bygninger
  - d. Områder med adgangskontrol
4. Ændring af afstandskrav til militære områder
5. Droneoperationer ved permanente menneskeskabte hindringer
6. Krav om at føre logbog
7. Forlængelse af dronecertifikater
8. Krav om anvendelse af digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed
9. Regler for statsflyvninger
10. Ændring af forsikringskravet
11. Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen har overladt beføjelsen til

Hvad angår opdatering af eksisterende afstandskrav, forekommer de foreslåede ændringer at være særligt restriktive og i nogle tilfælde uforholdsmæssige. Sammenlignet med reguleringen i eksempelvis Sverige, er den danske regulering markant mindre fleksibel. Specifikt, på VMC (Visual Meteorological Conditions) lufthavne, hvor der ikke

Holo A/S  
CVR No.: 38151681

Banevingen 14A,  
2200 København V,  
Denmark

hello@letsholo.com

letsholo.com

leveres kontrol- eller informationsydelser, er der ingen begrænsninger i Sverige, hvorimod der er betydelige begrænsninger i Danmark. Der er således behov for en nøje overvejelse af proportionaliteten af disse ændringer.

§10, som pålægger begrænsninger for droneflyvninger nær offentligt godkendte lufthavne og militære flyvestationer med en maksimal højde på 30 meter inden for en radius på 3-2 km, forekommer overdreven og ude af proportioner i forhold til den risiko, den søger at afværge. Sammenlignet med Sverige, hvor en tilsvarende begrænsning kun strækker sig til 1 km, fremstår den danske regulering som særdeles begrænsende.

Desuden synes grundlaget for §10 vedrørende flyvning nær Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) heliports at være baseret på en tvivlsom sammenligning mellem droner og faste luftfartsforhindringer som skorstene. Droner adskiller sig fundamentalt fra faste strukturer, og deres tilstedeværelse er ikke permanent. Droneoperatører har betydelige muligheder for at undvige bemandede fly og helikoptere i de beskrevne områder. Derfor synes den foreslåede stramning ude af proportioner i forhold til det formål, den sigter mod at opnå. Sammenlignet med Sverige,

Holo A/S  
CVR No.: 38151681

Banevingen 14A,  
2200 København V,  
Denmark

hello@letsholo.com

letsholo.com

hvor begrænsningen kun strækker sig til 1 km, virker denne regulering overdreven.

§9, der kræver en begrundelse for droneoperationer med kommercielle formål, virker inkonsekvent og kan føre til uretfærdige konkurrencefordele, især når det gælder hospitaler og deres serviceudbydere i de pågældende områder. Den foreslåede regulering kan resultere i konkurrenceforskelle, som ikke er i overensstemmelse med formålet om en retfærdig og ligelig behandling af alle aktører på droneområdet.

I den pågældende bekendtgørelse er der foreslået ændringer til reguleringen af støjfølsomme områder med henblik på at muliggøre periodisk lukning og åbning af disse områder, når det anses for nødvendigt, eksempelvis for at beskytte ynglende fugle. Samtidig udvides omfanget og antallet af naturområder, der anses som følsomme, hvilket potentielt kan begrænse droneoperatørernes muligheder. Styrelsen burde overveje nøje, hvilke områder der skal inkluderes i disse ændringer. Endvidere foreslås en ændring i §15 af bekendtgørelsen, hvorved der ikke længere henvises til BL 7-15, men i stedet omfatter danske fuglebeskyttelsesområder og habitatområder. Det bemærkes dog, at dronens flyvehøjde skal opretholdes på mindst 300 meter i disse områder, hvorved flyvninger i den åbne kategori ikke er mulige. Det bør overvejes, at den fastsatte

Holo A/S  
CVR No.: 38151681

Banevingen 14A,  
2200 København V,  
Denmark

hello@letsholo.com

letsholo.com



minimumshøjde på 300 meter for droneflyvning er en direkte arv fra begrænsninger, der er blevet pålagt bemandede flyvninger. Dette gør det nødvendigt at evaluere, om denne minimumshøjde er sagligt begrundet og om der er mulighed for at sænke denne højde betydeligt, eksempelvis til 80 meter, for at tillade droneflyvning i den åbne kategori. Det er værd at bemærke, at i tidligere projekter har Holo med succes gennemført flyvninger ved en højde på 80 meter uden at forstyrre fugle i BL7-15 områder. §16, der foreslår, at droneflyvning over dyr eller dyreflokke i indhegninger eller over dyrebestande, herunder løsgående fugle i naturreservater, kun må udføres med ejerens samtykke, har bredere anvendelse og påvirker ikke kun støjfølsomme områder. Den generelle karakter af denne bestemmelse, som forbyder flyvning over marker med kvæg, får og lignende, kan potentielt begrænse droneflyvning til kortlægnings- og overvågningsformål. Det kunne overvejes at ændre bestemmelsen til at forbyde flyvning, der søger at forstyrre fugle og dyr, snarere end blot at forbyde flyvning over dem, da dette ville give en mere nuanceret tilgang til problemet.

Hvad angår militære områder (§14), virker det foreslåede krav om en afstand på 1.000 meter til militære områder, herunder øvelsesområder, midlertidige militære områder, militære fly, flådefartøjer og militærkolonner, uforholdsmæssigt strengt og

Holo A/S  
CVR No.: 38151681

Banevingen 14A,  
2200 København V,  
Denmark

hello@letsholo.com

letsholo.com

mangler en tilstrækkelig begrundelse. Kravet om en afstand på 1.000 meter for droneflyvning, mens personer på jorden kan opholde sig tættere på, synes ikke at være rimeligt og afbalanceret.

I §26, som regulerer droneoperationer ved permanente menneskeskabte hindringer, fremgår det, at droner altid skal være tøjret eller have en FTS. Denne formulering kan begrænse droneoperatørernes fleksibilitet og bør revurderes for at sikre, at den er i overensstemmelse med internationale standarder og bedste praksis.

§5, der kræver førelse af en logbog, bør overvejes omhyggeligt, da den nuværende EU-droneforordning kun pålægger tilsynsforpligtelser for operationer inden for den specifikke kategori jf. 947 artikel 18 h) i), j). Derfor kan der ikke retfærdiggøres et krav om logbog for operationer inden for den åbne kategori, da det ville medføre en unødvendig byrde for industrien. Dette bør revurderes i lyset af EU-droneforordningens bestemmelser.

§27-31, som omhandler regler for statslige flyvninger, bør omhyggeligt overvejes for at sikre, at de ikke resulterer i et lavere sikkerhedsniveau for statslige droneoperationer sammenlignet med kommercielle operationer. Der bør fastlægges klare definitioner for statsflyvninger og sikkerhedskravene bør opretholdes på et passende

Holo A/S  
CVR No.: 38151681

Banevingen 14A,  
2200 København V,  
Denmark

hello@letsholo.com

letsholo.com

niveau for at beskytte både luftfartssektoren og offentligheden, og det bør sikres, at de foreslåede regler ikke resulterer i unødvendige konkurrencefordele for statslige operatører på bekostning af private operatører.

Holo opfordrer Trafikstyrelsen til at tage hensyn til de fremsatte bemærkninger og overveje en mere afbalanceret tilgang, der understøtter innovation og økonomisk vækst inden for droneindustrien, samtidig med at der opretholdes passende sikkerhedsstandarder i overensstemmelse med EU-reguleringen.

Vi håber, at Trafikstyrelsen vil være opmærksom på disse bekymringer.

Holo A/S  
CVR No.: 38151681

Banevingen 14A,  
2200 København V,  
Denmark

[hello@letsholo.com](mailto:hello@letsholo.com)

[letsholo.com](https://letsholo.com)





Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Att.: Simone Holst

Geoforum Danmark  
J.nr. Geoforum-40-00070  
Ref. JES  
Den 6. oktober 2023

**Høringssvar vedrørende høring over udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (Dronebekendtgørelsen), j.nr. 2022-087428.**

Geoforum takker for muligheden for at indgive høringssvar til udkastet til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (Dronebekendtgørelsen).

Geoforum er et interessebaseret, fagligt forum for alle, der beskæftiger sig professionelt med stedbestemt information og geodata, herunder dataopsamling fra droner, fly og satellitter. Vores medlemmer udgøres af kommuner, statslige styrelser, forsyningselskaber, universiteter, virksomheder og private interessenter.

En lang række af vores medlemmer – offentlige som private – anvender droner som del af deres professionelle virke til en lang række mere eller mindre komplicerede opgaver. Således repræsenterer Geoforum de aktører, der flyver mest med drone til professionelle formål i Danmark. Dronebekendtgørelsen påvirker således direkte vores medlemmers mulighed for at levere en professionel opgaveløsning og kundeservice. Af samme årsag nedsatte Geoforum i foråret 2018 et droneudvalg, hvis formål er at bistå vores medlemmer med en effektiv og værdiskabende anvendelse af droner i deres respektive organisationer.

Geoforums Droneudvalg har på vegne af Geoforum gennemlæst det materiale, der er fremlagt af Trafikstyrelsen d. 7. september 2023, og vi tillader os at komme med et høringssvar hertil, skønt vi ikke er på listen over høringsparter.

Effektiv lovgivning på området kan efter vores opfattelse ikke implementeres uden fagligt input fra de aktører, som dagligt foretager droneoperationer over hele landet. Geoforums droneudvalg er i en unik position til at levere dette modspil og bistå med praktiske erfaringer. Vi vil opfordre TBST og andre aktører, som efterfølgende skal udmønte lovgivningen, til i højere grad at inddrage branchen inden for et felt, hvor den teknologiske udvikling går stærkt. Geoforums medlemmer akkumulerer på årsbasis mange tusinde flyvetimer med droner. Specifikt har vi indsigt inden for geodata – et felt, som vi anser som meget centralt i forhold til at etablere et sikkert og effektivt luftrum for droner.

*Generelt om bekendtgørelsen*

Geoforum hilser forenklingerne i den nye bekendtgørelse velkommen og ser positivt på, at regler og procedurer fortsat er forankret som en fælles europæisk forordning.

Dog er der en række punkter i bekendtgørelsen, som stadig besværliggør arbejdet med drone-flyvning i forbindelse med kortlægning- og inspektionsopgaver, der er to af de områder, som vores medlemmer anvender droner til. Dette kommer vi yderligere ind på i de efterfølgende afsnit.

*Bemærkning til Kapitel 2, §5, stk. 2, c) om hvilken rute, dronen har fløjet*

Overordnet set finder vi det bemærkelsesværdigt, at der stilles krav til fjernpiloten/operatøren om logning af rute, når der ikke stilles krav til producenterne af dronerne om, at dette dels skal skabes af dronen og dels være tilgængelig for brugeren af dronen.

Det vil stille operatøren over for store udfordringer at sikre overholdelsen af dette krav, da der ikke er nogen standard for disse droner i mellem – selv ikke engang mellem droner fra samme producent. Brugeren af droner fra DJI kan via deres konto få vist dronens rute og med en tredjeparts-tjeneste udtrække ruten af loggen. Betyder det så, at de operatører skal overholde denne del og andre, der bruger droner, hvor det ikke er muligt, ikke skal? I det tilfælde forsvinder det overordnede mål med loggen vel?

Hvis formålet med at indføre logning i bekendtgørelsen er at kunne dokumentere 10 timers flyvetid, da der stilles krav herom i § 9, stk. 4, er det vel det, der skal være fokus for logningen og ikke den præcise geografi for udførelsen af de 10 timers flyvning.

Hvis det alligevel besluttes at indføre dette punkt, bør man være meget tydelig ift. hvad, der skal dokumenteres. Er der blot tale om et screenshot af ruten? Skal det kunne bruges i et GIS? Skal det være den oprindelige logfil, eller er det okay med en delmængde af filen evt. kun koordinater?

*Bemærkning til Kapitel 3, §20, Droneoperationer i et område, der er omkranset af bygninger*

Selvom vi intet har imod motivationen for paragraffen, som det står anført i det medfølgende høringsbrev, ser vi paragraffen i sin nuværende form som stærkt begrænsende for simple og almindelige opgaver. Opgaver, som der både i privat regi og specielt i kommunerne er mange af. Dette kan eksemplificeres ved to almindelige opgaver, som kommunerne udfører i dag, men som ikke vil kunne udføres i fremtiden:

1) *Trafikmonitorering af større lysregulerede vejkryds i byerne*

Kommunerne bruger i deres arbejde med optimering af fremkommelighed droneoptagelser af lyskryds til at dokumentere og modellere faktisk trafik og til at se ændringer i mønstre ved omlægninger af kryds. For at generere trafikanterne mindst muligt og for at skabe sikkerhed for udenforstående bruges ofte en nærliggende baggård som flyveområde, da de fysiske omstændigheder ved en baggård gør det let for fjernpiloten og dennes hjælpere at overskue og sikre, at der ikke kommer uvedkommende ind i flyvefeltet.

2) *Inspektion af tag og tagrender*

Kommuner og andre, der står for vedligeholdelse af tage og tagrender, vil i nogle situationer ikke kunne udnytte det effektiviseringspotentiale, der ligger i brug af droner til hurtigt og billigt at besigtige tage og tagrender. Alternativet er at afsætte to mand og en lift i en hel dag, hvilket fordyrer vedligeholdelsen betragteligt og forsinker arbejdet.

Opgaverne, som er beskrevet her, vil ikke engang være mulige at udføre selv med en tilladelse fra Trafikstyrelsen, da der i stk.2, punkt 3 står, at dronen ikke må flyve højere end laveste bygning.

Hvis formålet med paragraffen er at gøre det muligt at få tilladelse til at flyve under forhold, som er ved et stadion, må det være muligt at lukke op for disse specialtilfælde uden så konsekvent at

lukke ned for muligheden for at udføre dagligdags operationer, som let udføres med selv de mindste droner og giver en kæmpe besparelse i både tid og penge.

Geoforum mener, at det vil være en stor mangel, hvis bekendtgørelsen ikke uddybes på dette område – og som minimum forholder sig til eksemplerne i dette høringssvar. Alternativt vil der forventeligt være mange, som ikke vil kunne udføre deres opgaver, når bekendtgørelsen træder i kraft.

*Bemærkning til kapitel 3, §16, stk. 2.*

Her benyttes udtrykket "... eller i nærheden af dyrebestande...".

Vi bemærker, at der her er et åbent rum for fortolkning af, hvad nærhed vil sige. I andre paragrafer, der omhandler nærhed, er afstanden kvantificeret. Fx er nærhed i kapitel 3, §17, defineret til 15 m horisontal afstand til jernbane. Ligeledes er nærhed i kapitel 3, § 22, stk. 1., defineret til 150 m.

Ved et åbent nærhedsbegreb overlades fjernpilotten ansvaret for at beslutte, hvad der skal forstås herved. Dette – vel at mærke – uden, at der i bekendtgørelsen medfølger nogen præmisser for beslutningen. Hvad gør det problematisk for dyrene, at der flyver en drone i nærheden?

*Bemærkning til kapitel 3, §11*

Vi undrer os over – set i lyset af Trafikstyrelsens i forvejen lange sagsbehandlingstider – at Trafikstyrelsen påtager sig opgaven med at være eneste sagsbehandler på dette. Ordningen, som den var før, hvor droneoperatøren kunne koordinere og opnå tilladelse til fx at flyve tættere end 150 m på en politistation – med en tilladelse udstedt af politiets lokale tilladelseskontor – virker som en udmærket mulighed for at undgå unødigt bureaukrati. Det kunne eventuelt indgå som et alternativ til at ansøge Trafikstyrelsen om det samme.

Pointen er her, at nogen skal tale med politiet om tilladelsen. Hvis operatøren alligevel som et led i sin ansøgning til Trafikstyrelsen skal aftale omstændighederne med politiet og have deres tilladelse til operationen, så bliver Trafikstyrelsen blot et unødigt bureaukratisk led i processen.

*Mulig videre dialog*

Geoforum har ikke yderligere kommentarer til udkastet, men indgår gerne i en videre dialog om ovenstående bemærkninger.

Geoforum mener, at det er på sin plads, at vi bliver en naturlig høringspart, når det gælder Dronebekendtgørelsen – og tager på denne baggrund gerne imod muligheden for at kunne afgive høringssvar fremover ved høringer herom.

Med venlig hilsen

Mads Bjørn-Møldrup  
Bestyrelsesformand i Geoforum





Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

6. oktober 2023

Lise Meilandt Bygholm  
lisbyg@rm.dk

Att: Simone Holst

## HØRINGSSVAR VEDR. AJOURFØRT DRONEBEKENDTGØRELSE

Regionernes Akutlægehelikopter takker for muligheden for at afgive hørings svar til udkastet til den ajourførte dronebekendtgørelse (Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer). Såfremt hørings svaret giver anledning til spørgsmål, står vi til rådighed for yderligere dialog.

Regionernes Akutlægehelikopter har følgende bemærkninger:

### §2 - Definitioner

Lægehelikopterflyveplads (HEMS) bør tilføjes listen med definitioner, på linje med de to andre flyvesikringskritiske områder (Militær flyvestation, punkt 16 og Offentlig godkendt flyveplads, punkt 17).

### §10

I forhold til kravet om 2 km afstand, er vi blevet opmærksomme på, at der kan være HEMS-pladser, hvor 2 km ikke giver tilstrækkelig beskyttelse af ind- og udflyvningskorridorerne. En endelig afklaring af dette, har desværre ikke været mulig inden for deadline for hørings svaret. Vi arbejder videre med denne afklaring, og såfremt det viser sig, at 2 km ikke giver tilstrækkelig beskyttelse af ind- og udflyvningskorridorerne, bør der indledes dialog mellem Regionernes Akutlægehelikopter og Trafikstyrelsen vedr. justering af kravet om 2 km.

Det har herudover ved nærmere analyse vist sig, at der er mindst én HEMS-plads, hvor 2 km zonen ikke giver tilstrækkelig beskyttelse mod droneflyvning i forbindelse med anvendelse af de tilhørende PinS procedurer. Dette gør sig gældende for HEMS-pladsen ved Odense Universitetshospital, hvor minima på PinS (LPV) er på cirka 350 fod, og hvor Missed Approach Point (MAP) samtidig ligger uden for 2 km zonen. Konkret betyder det, at akutlægehelikoptererne, ved anvendelse af PinS proceduren, ikke er beskyttet mod en drone, der flyver lige under skyerne umiddelbart uden for 2 km zonen. Der er forskellige mulige løsninger på dette, og der bør derfor indledes yderligere dialog mellem Trafikstyrelsen og Regionernes Akutlægehelikopter med henblik på at afklare, hvilken løsning der vil være mest hensigtsmæssig i forhold til at give akutlægehelikoptererne tilstrækkelig beskyttelse mod droneoperationer.

§10 stk. 2

Der er her angivet et krav om, at operation med drone 1-2 km fra HEMS-plads ikke må overstige 50 meter over pladsens banehøjde. Horisontalfladen ved HEMS er er imidlertid 45 meter, jf. [BL 3-8. udg. 3 pkt. 8.9.1](#). Kravet bør derfor ændres fra 50 meter til 40 meter over banehøjden.

§10, stk. 5.

Teksten bør justeres, så det overordnet fremgår, at droneoperationer ikke må finde sted nærmere end 2 km horisontal afstand fra akutlægehelikopternes baser. Det kan herefter beskrives, at den nuværende placering af baserne i oktober 2023 er ved Ringsted, Billund, Skive og Saltum.

§22 stk. 2 – Droneoperationer i nærheden af indsatssteder

Her bør følgende tekst med rød tilføjes: "I det omfang Forsvaret eller Regionernes Akutlægehelikopter deltager i en indsats...".

Med venlig hilsen

Regionernes Akutlægehelikopter  
Lise Meilandt Bygholm  
Specialkonsulent

Trafikstyrelsen

Att.: Simone Holst

[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) og [shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk)

Københavns Lufthavne A/S  
Box 74  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
[www.cph.dk](http://www.cph.dk)

Tlf.: +45 32 31 32 31  
Fax: +45 32 31 31 00  
E-mail: [cph@cph.dk](mailto:cph@cph.dk)  
CVR: 14 70 72 04

København, 6. oktober 2023

Hej Simone

Hermed fremsendes Københavns Lufthavne A/S (CPH)'s bemærkninger til Trafikstyrelsens høring over udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer. CPH's bemærkninger retter sig mod § 9 om afstandskrav til flyvesikringskritiske områder samt til kapitel 5 omhandlende myndigheders flyvning med droner i bl.a. beredskabsmæssige sammenhænge.

*Ad § 9 om afstandskrav til flyvesikringskritiske områder.*

Indledningsvis bemærkes, at CPH tidligere har sendt høringssvar forud for udstedelse af nugældende dronebekendtgørelse (BEK nr. 2253 af 29/12/2020). CPH vurderede dengang, at dronebekendtgørelsens bestemmelser gav mulighed for at droner kunne gennembyrde lufthavnes hindringsbegrænsende flader, som er godkendt af Trafikstyrelsen efter luftfartslovens § 63, og CPH foreslog derfor en række ændringer for at sikre adskillelse af dronetrafik og bemandede luftfart (TS30301-00072).

Der blev imidlertid tilsyneladende ikke taget fuldt hensyn til CPH's bemærkninger dengang, og i forhold til nærværende udkast til dronebekendtgørelse, så vurderer CPH, at reglerne fortsat vil give droner mulighed for at gennembyrde lufthavnes hindringsbegrænsende flader, og at der herved skabes risiko for en kollision mellem droner og bemandede luftfartøjer, herunder luftfartøjer med passagerer.

Udkastets § 9 om afstandskrav til flyvesikringskritiske områder giver anledning til følgende bemærkninger:

- Ad stk. 1: Flyvning med droner 120 m over terræn (som tilladt efter forordning 947) i en afstand af 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads vil kompromittere CPH's ind- og udflyvningsflader med mindst 20 meter, idet de godkendte ind- og udflyvningsflader har en hældningskoefficient på 2% ( $2\% \times 5000 \text{ m} = 100 \text{ m}$ ). Kompromitteringen forstærkes af den omstændighed, at plan til sikring af CPH tager udgangspunkt i kotehøjden for banen, mens forordning 947 tager udgangspunkt i lokal terrænhøjde.
- Ad stk. 3: Flyvning med droner 30 meter over banehøjde i en afstand af 2 km fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads vil kompromittere det plan, som er angivet i Aerodrome Obstacle Charts (AOC), Type A til beregning af luftfartstøjsbegrænsninger i forbindelse med udflyvning og evt. motorbortfald, idet AOC-fladen har en hældningskoefficient på 1.2%, hvilket indebærer en

frihøjde på kun 24 meter ( $1,2\% \times 2000 \text{ m} = 24 \text{ m}$ ) til planet i en afstand af 2 km fra en bane.

I øvrigt bemærkes, at bekendtgørelsen bør tilføjes oplysninger til droneførere om hvor de let kan finde højderne på lufthavnes godkendte planer, herunder ud- og indflyvningszoner (fx i form af links til relevante dokumenter og om muligt visualiseret i [dronezoner.dk](http://dronezoner.dk)).

*Ad kapitel 5 om flyvning med droner i beredskabsmæssige sammenhænge:*

Der lægges i bekendtgørelsen op til at offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder, såsom politi, redningsberedskab og miljøkontrol, kan udføre flyvninger med droner på mere lempelige vilkår end private aktører.

I den forbindelse bemærkes, at 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.

Desuden bemærkes, at lufthavne i forvejen har stor erfaring med udarbejdelse af operationelle risikovurderinger under lufthavnenes myndighedsgodkendte Safety Management Systemer.

CPH skal derfor anmode om at der indsættes bestemmelse i bekendtgørelsen om at lufthavne, som er underlagt myndighedspålagte Safety & Security opgaver, herunder beredskabsopgaver, fx i form af rednings-, inspektions- og sikringsopgaver, kan udføre disse opgaver på samme vilkår som offentlige myndigheder.

Vi imødeser på denne baggrund en dialog med Trafikstyrelsen om en eventuel justering af udkast til dronebekendtgørelse på ovennævnte områder.

Kind Regards

Palle Schwanenflügel  
Head of MIB & OPC

**Trafikstyrelsen**

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Attn. info@trafikstyrelsen.dk  
cc: shol@trafikstyrelsen.dk

06.10.2023

**Vedr. bemærkninger til høring over udkast til ny dronebekendtgørelse – journal nr. 2022-087428**

Kære Trafikstyrelsen,

På vegne af Dansk Miljøteknologi og Explicit ApS vil vi hermed gerne indgive følgende bemærkninger til høringsudkastet til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.

Vi bemærker følgende:

**Vedrørende fravigelsesbestemmelserne:**

I forbindelse med fravigelsesbestemmelserne anvendes der flere steder i bekendtgørelsen følgende formulering:

*"hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone."*

Formuleringen begrænser Trafikstyrelsen til kun at kunne give dispensation i tilfælde, hvor en kommerciel droneoperation reelt set er eneste løsning på en given opgave. Dette mener vi ikke er et realistisk scenarie, og udelukker situationer, hvor dronerne blot er en mere praktisk, non-invasiv, billigere, eller på anden måde mere attraktiv tilgang end andre traditionelle løsninger.

Det gælder f.eks. 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 dataindsamling.

Formuleringen foreslås omformuleret til:

*"hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven i væsentlighed forspildes, fordyres eller på anden måde forringes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone."*

Det er hertil væsentligt at bemærke, at formuleringen som Trafikstyrelsen foreslår, er i direkte modstrid med Regeringens hidtidige dronestrategi, hvor man ønsker at fremme anvendelse af droner som et dansk vækstområde. Her er det netop hensigten, at den offentlige sektor skal være med til at drive udviklingen og bane vej for en større anvendelse af droner til erstatning af monotone opgaver, som samtidig kan udføres billigere:

*"Der er dog et betydeligt potentiale for, at anvendelsen af droner i den offentlige sektor kan øges i takt med teknologiudviklingen og udbredelsen af kendskabet til anvendelsesmulighederne. Droner kan overtage og effektivisere en lang række komplicerede, farlige eller monotone opgaver, der i dag enten udføres manuelt eller slet ikke udføres."*<sup>1</sup>

Uddannelses- og forskningsministeriet skriver videre på deres hjemmeside at:

*"Danmark har mulighed for at blive et af de lande, som går foran i anvendelsen af droner til effektivt og sikkert at løse opgaver, der i dag er ressourcekrævende og risikobetonede."*<sup>2</sup>

På den baggrund finder vi det væsentligt, at styrelsen med udkastet ikke laver unødvendige bespænd for den civile anvendelse af droner til udførelse af opgaver til f.eks. kontrol af emissioner til gavn for miljø og klima.

### **Vedrørende afstandskravet til militære luft- og flåde fartøjer (§14, stk. 3):**

Ifølge afsnittet skal der indhentes samtykke fra Forsvarskommandoen, hvis droneoperationer skal finde sted indenfor 1000m (1 km) af militære luft- og flåde fartøjer.

Kravet tager ikke højde for, at disse fartøjer i sagens natur er mobile – de flytter sig, og dermed flytter deres "afstandszone" sig også. Det kan i praksis gøre det umuligt for en droneoperatør at overholde kravet, da det vil betyde, at operatøren løbende kan/skal orientere sig i forhold til, hvor militærets fartøjer kan/må/vil befinde sig. Det er ikke praktisk muligt.

Problemet forværres af, at disse fartøjer typisk ikke udsender transponder- eller AIS-signaler, hvilket gør det umuligt at følge deres tilstedeværelse i området, medmindre de er tydeligt inden for synsvidde og i øvrigt er tydeligt mærkede, hvilket langt fra altid er tilfældet.

Kravets natur vil i praksis betyde:

- (a) At droneoperatører uforvarende kan blive fanget i en overtrædelse, selvom de er i god tro; samt
- (b) at en lang række droneoperationer vil blive kompliceret i en sådan grad, at de ikke bliver rentable eller praktisk umulige at gennemføre. Det gælder f.eks. de miljømålinger, som Explicit fra tid til anden udfører i danske havne, hvor der tages røgprøver at skibenes udstødningsgasser ved hjælp af snifferdroner.

Det foreslås, at afstandskravet ift. militære luft- og flåde fartøjer udgår, eller omformuleres, så det er praktisk muligt at overholde.

Endelig vil vi gerne med dette brev opfordre til, at Trafikstyrelsen fremadrettet tilføjer Dansk Miljøteknologi til listen over høringsparter ([info@danskmiljoteknologi.dk](mailto:info@danskmiljoteknologi.dk)).

Flere af vores medlemmer anvender droner i deres klima- og miljømæssige inspektionsarbejde som efterspørges af bl.a. Miljøministeriet, og vi har derfor en interesse i at sikre, at dronereglerne tilgodeser anvendelsen af moderne miljø- og klimateknologi. Udvikling af ny miljøteknologi, herunder droneteknologi,

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.dk/media/2358/dronestrategi-2016-web2.pdf>

<sup>2</sup> <https://ufm.dk/publikationer/2016/danmarks-dronestrategi/droner-i-danmark/danmarks-dronestrategi>

er en dansk styrkeposition som efterspørges i udlandet. Al hidtidig erfaring viser at et stærkt hjemmemarked er en vigtig forudsætning for vækst og eksport. Vi mener, at de ovenfor nævnte formuleringer i dronebekendtgørelsen er et skridt i den forkerte retning, for at sikre fortsat gunstige vilkår for udvikling og anvendelse af innovativ miljøteknologi, som er helt afgørende i den grønne omstilling.

Vi står gerne til rådighed for yderligere uddybning af nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen

Signe Sonne-Holm,  
Sekretariatschef i Dansk Miljøteknologi

Bettina Knudsen,  
Bestyrelsesmedlem i Dansk Miljøteknologi,  
COO i Explicit ApS





## Simone Holst

---

**Fra:** info@christiangruner.com  
**Sendt:** 6. oktober 2023 20:38  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** Høringssvar, j.nr. 2022-087428

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2027879

Hermed høringssvar jvf j.nr. 2022-087428, udkast til ny dronebekendtgørelse.

### Indsendt af

Christiangruner.com

Christian Grüner

CVR#30097912

Grønnebakken 16

4180 Sorø

### Kommentarer:

- **15:** Jeg finder generelt denne paragraf alt for restriktiv uden proportionalitet i risiko eller realiteter. Jeg har er medlem af Modelflyveklubben Falken på Midsjælland, hvor der har ligget modelflyveplads i 20+ år. Her flyves blandt andet med store 25 kg jetmodeller og lignende. Alligevel er der et rigt fugleliv, og der ses dagligt store og små rovfugle (ørne, falke osv) og andet dyreliv i området.

I særligt naturfølsomme områder findes der mange eksempler på motorveje og sportssejls og andet, som har et langt højere støjniveau end droneflyvninger. Der kan evt sættes en begrænsning på hvilken C-klasse må operere i områder. Her ville jeg anbefale op til og med C2-klasse.

- **18:** Paragraffen bør ændres, så der muliggøres overflyvning på samme vilkår som §21 stk 7 over veje med fartbegrænsning på 80 km/t eller derunder. Risikoforøgelsen ved en sådan implementering må vurderes til at være tæt på ingenting, idet paragraffen allerede tillader flyvning tæt ved vejens kant, hvor vind og/eller dronens inert i forvejen kunne bringe den ind over vejbanen i tilfælde motor-svigt.
- **19-1:** Der bør indsættes en sætning, der muliggør overflyvning af højspændingsledninger under eksempelvis kortlægning eller andet, hvor dronen er i fart og holder en hvis vertikal afstand til ledningen/mastens top, eksempelvis 30-40 meter. Risikoen for at dronen rammer en ledning eller mast under førnævnte omstændigheder vil være meget lave. Ydermere vil det følge det risiko-balancerede tiltag i §21 stk 7.
- **20:** Paragraffen er alt for begrænsende formuleret, hvilket gør den alt for bredt favnende og begrænsende for droneoperatøren, der udfører eksempelvis tag-inspektioner i en lukket baggård. Her vil den nuværende formulering umuliggøre korrekt inspektion af toppen af tagene. Andre eksempler på hvor denne paragraf rammer skævt, kunne være en 4-længet gård, større bygninger med et park-lignende område e.l.. Flyvning her bør ikke kræve special-tilladelser idet risikoen ikke er høj.

Jeg kan se at paragraffen er møntet på stadion-flyvninger osv, så jeg må opfordre til at der laves formuleringer som indskærper det tiltænkte formål, eksempelvis via bedre definition af "omkranset af bygninger på alle sider".

- **21-7:** Kærkommen tilføjelse, som gør kortlægningsopgaver mindre komplekse at udføre.

## Simone Holst

---

**Fra:** FLCH-Consult <flch@flch-consult.dk>  
**Sendt:** 7. oktober 2023 14:14  
**Til:** Simone Holst  
**Emne:** Dronebekendtgørelserne - input fra en tidligere ATM/ANS-ansat

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2027880

Kære Simone.

Hermed et par input til udkastene til dronebekendtgørelserne fra en tidligere ATM/ANS-ansat.

Indledningsvis vil jeg benytte lejligheden til at rose høringsbrevene, som i et letforståeligt sprog giver et klart og tydeligt indblik i ændringerne og baggrunden herfor.

Den første vurderes at være relevant for både Danmark og for Færøerne:

1) Ved en gennemgang af det samlede høringsmateriale, dvs. Danmark og Færøerne, fremgår det at der er forskel på hvad udtrykket "flyvesikringskritisk område" omfatter. Eksempelvis må det antages at de offentliggjorte helikopterruter på Færøerne er omfattet, eftersom det er anført i afsnittet om flyvesikringskritiske områder. I BEK-udkastet for Danmark omfatter udtrykket alene offentlig godkendte flyvepladser, militære flyvestationer og HEMS-flyvepladser.

Jeg foreslår at udtrykket "flyvesikringskritisk område" defineres i den enkelte BEK, idet jeg anser det for muligt at definitionen kan være forskellig, hvis det i den enkelte BEK udtrykkeligt anføres at udtrykket "flyvesikringskritisk område" i denne bekendtgørelse skal forstås som..., eller defineret som.....

Denne vurderes kun at være relevant for det danske BEK-udkastet:

2) Det nye element i BEK-udkast (DK) om beskyttelse af udflyvende luftfartøjer, hvorved dronetrykninger begrænses yderligere i en vis afstand fra banen, er forståelig. Af forslaget fremgår:

"Stk. 3. Flyvehøjden må i ind- og udflyvningen til en offentlig godkendt flyveplads eller en militær flyvestation ikke overstige 30 meter over banehøjden fra 3 til 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller en bane på en militær flyvestation."

Jeg foreslår at udtrykket "ind- og udflyvningen" beskrives, specificeres eller afgrænses nærmere.

Venlig hilsen

Flemming Christensen  
Mobil: 2042 8480



## Simone Holst

---

**Fra:** 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>  
**Sendt:** 10. oktober 2023 10:17  
**Til:** ts Info; Simone Holst  
**Emne:** Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer(ERST Sagsnr: 2023 - 13202)

Kære modtager

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (J.nr. 2022-087428)

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

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Rolf Bjarke Høymann Olsen  
Fuldmægtig

Tlf. direkte 35291173

E-post [rolols@erst.dk](mailto:rolols@erst.dk)

Med venlig hilsen

Annette Pia Andersen

ERHVERVSSTYRELSEN

## Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø  
Telefon: +45 35291000  
Direkte: +45 35291653  
E-mail: [anpian@erst.dk](mailto:anpian@erst.dk)  
[www.erhvervsstyrelsen.dk](http://www.erhvervsstyrelsen.dk)

## ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på [erhvervsstyrelsen.dk](http://erhvervsstyrelsen.dk).

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virksomheden.dk](http://Virksomheden.dk).

## Simone Holst

---

**Fra:** Poul Stampe Berggreen  
**Sendt:** 23. oktober 2023 15:44  
**Til:** Simone Holst  
**Emne:** SV: SV: Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring  
**Vedhæftede filer:** Udkast til ny dronebekendtgørelse med RPLT bemærkninger.PDF

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 2076236

Kære Simone

Vedhæftet findes Rigspolitiets bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet.

Og nedenfor følger PET's bemærkninger:

*"Bemærkninger til § 11, stk. 1:*

*Det er PET's vurdering, at afstanden til droneoperationer nær politiets ejendomme, herunder PET's ejendom skal hæves fra 150 meter til 1000 meter henset til kapaciteten for moderne droner. En drone vil på 150 m kunne optage detaljerede brugbare billeder af biler, personer, handlemønstre mv. Et sådant afstandskrav vil svare til den afstand, der lægges op til at indføre for så vidt angår droneoperationer nær militære områder, jf. udkastets § 14.*

*Bemærkninger til § 22, stk. 1:*

*Det er PET's vurdering, at afstanden til politiets indsatssteder ligeledes skal hæves fra 150 meter til 1000 meter, da en drone som nævnt kan optage billedmateriale af gerningssteder, tekniske undersøgelser mv. på en afstand af 150 m. Et sådant afstandskrav vil svare til den afstand, der lægges op til at indføre, når Forsvaret deltager i en indsats, jf. udkastets § 22, stk. 2.*

*Generelle bemærkninger for så vidt angår politiets/PET's anvendelse af droner mv. PET lægger generelt til grund, at bestemmelser i bekendtgørelsen, som fastsætter krav til droneoperatører, eksempelvis § 5 (logbog) og § 27 (statsflyvninger), ikke finder anvendelse for politiet, herunder PET, idet bekendtgørelsen ikke har hjemmel i luftfartslovens § 126 f, stk. 2.*

*Bemærkninger til § 9, stk. 2 og 3:*

*PET bemærker, at ændringen i afstandskravene vil indebære, at der fra 5 km indtil 2 km afstand må flyves i 40 meters højde over banehøjden, mens der i ind- og udflyvningszonerne i områderne fra 3 km indtil 2 km afstand maksimalt må flyves i 30 meters højde.*

*Det er PET's opfattelse, at forskellene betyder kompleksitet i reglerne, og at det vil være vanskeligt for politiet effektivt at håndhæve lovgivningen. Afstandskravene kan i stedet gøres mere simple, således at der fx gælder en maksimal flyvehøjde på 30 meter i hele zonen fra 5 km indtil 2 km afstand eller i hele zonen fra 3 km indtil 2 km afstand."*

Med venlig hilsen

Poul Stampe Berggreen  
Fuldmægtig

  
JUSTITS MINISTERIET  
Politikontoret

Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Tlf. direkte: +45 24 52 51 62  
Tlf.: 7226 8400  
[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
jm@jm.dk

**Fra:** Simone Holst <shol@trafikstyrelsen.dk>  
**Sendt:** 23. oktober 2023 08:42  
**Til:** Poul Stampe Berggreen <pobe@jm.dk>  
**Emne:** SV: SV: Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring

Kære Poul

Det er helt i orden. Vi kan godt nå at behandle jeres høringssvar. Jeg ser frem til at modtage det.

Vh. Simone

**Fra:** Poul Stampe Berggreen <pobe@jm.dk>  
**Sendt:** 22. oktober 2023 19:19  
**Til:** Simone Holst <shol@trafikstyrelsen.dk>  
**Emne:** Ang: SV: Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring

Kære Simone

Det kommer i morgen. Beklager, at det har trukket ud.

---

**Fra:** Simone Holst <shol@trafikstyrelsen.dk>  
**Dato:** 20. oktober 2023 kl. 08.53.55 CEST  
**Til:** Poul Stampe Berggreen <pobe@jm.dk>  
**Emne:** SV: Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring

Kære Poul

Jeg vil høre, hvornår jeg kan forvente at få svar fra Rigspolitiet og JM.

Vh. Simone

Venlig hilsen

Simone Holst  
Specialkonsulent, jurist  
Luftfart 1

**Trafikstyrelsen**  
**Danish Civil Aviation and Railway Authority**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V.

Tlf.: 4178 0464  
[shol@trafikstyrelse.dk](mailto:shol@trafikstyrelse.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

**Fra:** Simone Holst  
**Sendt:** 6. oktober 2023 15:08



**Til:** Poul Stampe Berggreen <[pobe@jm.dk](mailto:pobe@jm.dk)>  
**Emne:** SV: Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring

Kære Poul

Tak for orienteringen. Jeg afventer svar fra Rigspolitiet og Justitsministeriet. Hvis I bare kan nå at sende det senest fredag i næste uge, skal vi nok få det med vurderingen af bekendtgørelsen.

Venlig hilsen

Simone Holst  
Specialkonsulent, jurist  
Luftfart 1

**Trafikstyrelsen**  
**Danish Civil Aviation and Railway Authority**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V.

Tlf.: 4178 0464  
[shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

**Fra:** Poul Stampe Berggreen <[pobe@jm.dk](mailto:pobe@jm.dk)>  
**Sendt:** 6. oktober 2023 15:03  
**Til:** Simone Holst <[shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk)>  
**Emne:** SV: Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring

Kære Simone

T.o. har jeg netop drøftet denne med Rigspolitiet, der desværre tidligst kan fremsende bemærkninger på onsdag i næste uge.

Beklager fristoverskridelsen.

Med venlig hilsen

Poul Stampe Berggreen  
Fuldmægtig



**JUSTITS**MINISTERIET  
Politikontoret  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Tlf. direkte: +45 24 52 51 62  
Tlf.: 7226 8400  
[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

**Fra:** Simone Holst <[shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk)>  
**Sendt:** 7. september 2023 16:00  
**Emne:** Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring

Til høringsparterne på listen

Hermed sendes en ajourført dronebekendtgørelse (bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer) i høring.

Høringsmateriale samt udkastet kan findes på høringsportalen her:  
[Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](#)

Høringsfristen er **den 6. oktober 2023**.

Det forventes, at den ajourførte dronebekendtgørelse skal træde i kraft den 1. januar 2024.

Venlig hilsen

Simone Holst  
Specialkonsulent, jurist  
Luftfart 1

**Trafikstyrelsen**  
**Danish Civil Aviation and Railway Authority**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V.

Tlf.: 4178 0464  
[shol@trafikstyrelse.dk](mailto:shol@trafikstyrelse.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

## **Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer<sup>1</sup>**

I medfør af § 1 a, § 126 b, stk. 2-4, § 126 c, stk. 2, § 149, stk. 10, § 151, § 152, stk. 2, og § 155, stk. 2, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 970 af 26. juni 2020 og lov nr. 2073 af 21. december 2020, og efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 665 af 30. maj 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

### **Kapitel I**

#### *Anvendelsesområde*

**§ 1.** Reglerne i denne bekendtgørelse fastsætter supplerende bestemmelser om droneoperationer til Europa Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer med senere ændringer (herefter benævnt droneforordningen).

#### *Definitioner*

**§ 2.** I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Banehøjde: Højden (koten), hvori banen ligger over havets overflade.
- 2) BVLOS: Flyvning beyond visual line of sight (BVLOS) er flyvning uden for fjernpilots synsvidde.
- 3) Bybane: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport på skinner i byer og forstæder.
- 4) Certifikat for teoretisk viden: Certifikat, der dokumenterer, at fjernpilotten har teoretisk viden om operation af droner, som beskrevet under UAS.OPEN.020, nr. 4, og UAS.OPEN.040, nr. 3, i bilaget, del A til droneforordningen.
- 5) Drone: Et ubemandet luftfartøj (UAS), som er et luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.
- 6) Droneoperatør: Enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere en eller flere droner, jf. artikel 2, nr. 2, i droneforordningen.

---

<sup>1</sup>) I bekendtgørelsen er medtaget visse bestemmelser fra Europa Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer, EU Tidende 2019, nr. L 152, side 45-71. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af forordningens bestemmelser i bekendtgørelsen er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

- 7) Erklæring: Skriftlig tilkendegivelse, hvori en droneoperatør eller fjernpilot indestår for, at en af Trafikstyrelsen fastsat procedure om droneoperationer følges.
- 8) Fjernpilot: En fysisk person, der er ansvarlig for sikker udførelse af en flyvning af en drone ved at betjene dens styregrejer enten manuelt eller, når dronen flyver automatisk, ved at overvåge dens kurs og til enhver tid være i stand til at gribe ind og ændre kursen.
- 9) Geografiske dronezoner: En del af luftrummet afgrænset af Trafikstyrelsen som fremmer, begrænser eller udelukker droneoperationer for at imødegå risici vedrørende flyvesikkerhed (safety), privatlivets fred, beskyttelse af personoplysninger, luftfartssikkerhed (security) eller miljøet i forbindelse med droneoperationer og er udpeget på baggrund af artikel 15 i droneforordningen.
- 10) Identifikationsmærkning for klasse: Mærkning af droner i klasserne C0, C1, C2, C3, C4, C5 og C6 i overensstemmelse med bilaget i Europa-Kommissionens delegerede forordning 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer.
- 11) Ind- og udflyvningen: De arealer, over hvilket indflyvning til og udflyvning fra en offentlig godkendt flyveplads eller militær flyvestation finder sted ifølge en af transportministerens godkendt plan.
- 12) Infrastrukturforvalter: Enhver myndighed eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning af infrastruktur.
- 13) Kolonne 3-virksomhed: En virksomhed, som har oplag af brand- og eksplosionsfarlige stoffer, giftige stoffer eller miljøfarlige stoffer, og som er omfattet af risikobekendtgørelsen.
- 14) Kompetencecertifikat: Certifikat, der dokumenterer, at fjernpiloten har teoretiske og praktiske kompetencer til operation af droner, som beskrevet under UAS. OPEN. 030, nr. 2 i bilaget, del A til droneforordningen.
- 15) Legetøjsdrone: En drone, der er designet målrettet og markedsført til børn under 14 år, hvor der medfølger en erklæring om, at dronen overholder kravene til legetøj i direktiv 2009/48/EF om sikkerhedskrav til legetøj.
- 16) Militær flyvestation: Flyveplads, der kontrolleres og drives af militæret.
- 17) Offentlig godkendt flyveplads: En flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, som er godkendt i henhold til § 60 i lov om luftfart eller certificeret efter EU-forordninger på flyvepladsområdet, og har opnået en driftstilladelse efter § 55, stk. 1, 1. pkt., i lov om luftfart.
- 18) Område med adgangskontrol: Et område, hvor der er en form for sikring af området, så der ikke er fri adgang til området. Det kan ske ved opsætning af hegn om området, elektronisk sikring, vagter m.v.
- 19) Permanent, menneskeskabt hindring: En høj hindring, f.eks. en antenne, skorsten eller vindmølle, der er lavet til at blive stående i en længere årrække eller permanent.

20) Den specifikke kategori: Droneoperationer med forhøjet risiko, som defineret i artikel 5 i droneforordningen.

21) VLOS: Flyvning i visual line of sight (VLOS) er flyvning inden for fjernpilotens synsvidde.

22) Den åbne kategori: Droneoperationer med lav risiko, som defineret i artikel 4 i droneforordningen.

## Kapitel 2

### *Operationer med droner*

§ 3. Droneoperationer skal gennemføres i overensstemmelse med reglerne i droneforordningen og efterfølgende ændringer hertil, kapitel 9 a i lov om luftfart og bestemmelserne i denne bekendtgørelse.

*Stk. 2.* Droner med identifikationsmærkerne C0-C6 skal overholde kravene til den klasse, dronen er mærket som, efter Europa-Kommissionens delegerede forordning 2019/945/EU af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer.

*Stk. 3.* Droneoperationer i U-space-luftrum skal gennemføres i overensstemmelse med Europa-Kommissionens forordning 2021/664/EU om et regelsæt for U-space. Eventuelle tilladelser skal være indhentet, inden droneoperationen kan gennemføres ved brug af en USSP-tjeneste.

*Stk. 4.* Det er droneoperatørens ansvar at sikre, at kravet i stk. 1-3 er opfyldt.

### *Forsikring*

§ 4. Droneoperationer skal være dækket af en gyldig ansvarsforsikring i henhold til lov om luftfart og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 af den 21. april 2004, jf. dog stk. 2-4.

*Stk. 2.* Stk. 1 gælder ikke for legetøjsdroner med identifikationsmærket C0.

*Stk. 3.* Stk. 1 gælder ikke for legetøjsdroner med en startvægt på under 250 g og med en hastighed, som ikke kan overstige 19 m/s, hvis dronen er bragt i omsætning inden den 1. januar 2024.

*Stk. 4.* Stk. 1 gælder ikke for offentlige myndigheder og institutioner, som er selvforsikrede.

### *Logbog*

§ 5. En droneoperatør skal føre digital logbog over alle operationer med drone.

*Stk. 2.* Logbogen skal indeholde følgende oplysninger:

- a) Dato og start- og sluttidspunkt for droneoperationen.
- b) Hvilken drone, der er anvendt.
- c) Hvilken rute dronen har fløjet.

# Oversigt over kommentarerne til Microsoft Word - Udkast til dronebekendtgørelse.docx

---

Side: 3

---

Nummer: 1 Forfatter: wx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 22:42:28 +02'00'

---

Rigspolitiet er bekendt med, at der i Polen er udviklet en applikation, hvori alle droneflyvninger registreres, og hvor tilsynsmyndighederne i realtid kan føre kontrol med enhver droneflyvning og flyvelog, ligesom såvel myndigheder som andre fjernpiloter kan se, hvor der flyver droner samt se et telefonnummer til piloten.

Rigspolitiet skal foreslå, at det overvejes at stille krav om en logbogsløsning, der ud over oplysningerne i forslaget bl. a. også kan anvendes til planlægning af en flyvning, ansøgning om tilladelser, samt udsender oplysninger om en igangværende flyvning.

Rigspolitiet skal endvidere foreslå, at det overvejes om løsningen skal kunne modtage myndighedernes oplysninger om restriktioner som følge af en akut opstået situation i nærheden af flyvningen, eksempelvis oplysninger om et indsatsområde, hvor politi og øvrige beredskabsmyndigheder arbejder.

Rigspolitiet skal videre foreslå, at der, udover pligt til på forlangende at vise logbog, bør være pligt til på forlangende at standse flyvningen og fremvise drone og tilbehør med henblik på, at myndighederne kan undersøge for fejl og mangler samt kontrollere om fjernpiloten opfylder betingelserne for lovligt at kunne foretage flyvningen.

- d) Maksimal flyvehøjde for operationen.
- e) Navn på fjernpilot og eventuelt dronecertifikat.

*Stk. 3.* Logningsoplysninger skal opbevares i et læsbart, elektronisk format, og oplysningerne for hver droneoperation skal opbevares i 5 år efter den enkelte operation og skal på forlangende vises til Trafikstyrelsen.

*Stk. 4.* Stk. 1-3 gælder ikke for privatpersoner, som flyver med en legetøjsdrone.

#### *Supplerende alderskrav til fjernpiloter*

**§ 6.** En fjernpilot skal være fyldt 15 år for at operere en drone i den åbne kategori. Droner, der vejer under 250 gram inkl. nyttelast, kan dog opereres af en fjernpilot, der er fyldt 12 år.

*Stk. 2.* En fjernpilot skal være fyldt 15 år for at operere en drone i den specifikke kategori.

#### *Forlængelse af certifikater*

**§ 7.** En fjernpilot skal forlænge certifikatet hvert femte år. Fjernpilotten skal gå op til en supplerende prøve for at forlænge certifikatet hos den kompetente myndighed eller hos en prøveenhed, som myndigheden har udpeget. Prøven er en multiple-choice prøve med mindst 40 spørgsmål. Prøven skal besvares inden for en fastsat tidsfrist, som fastsættes af Trafikstyrelsen.

*Stk. 2.* Prøvetageren skal for at bestå prøven have et resultat på mindst 75 % af den højst opnåelige pointsum.

### Kapitel 3

#### *Afstandskrav til geografiske dronezoner*

**§ 8.** Geografiske dronezoners afstandskrav opmåles i henhold til bilag 1.

#### *Afstandskrav til flyvesikringskritiske områder*

**§ 9.** Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads og 8 km horisontal afstand fra en bane på en militær flyvestation.

*Stk. 2.* Hvis fjernpilotten er indehaver af et kompetencecertifikat, må droneoperationer finde sted fra 5 km indtil 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller en bane på en militær flyvestation. Flyvehøjden må i disse tilfælde ikke overstige 40 meter over banehøjden, jf. dog stk. 3.

*Stk. 3.* Flyvehøjden må i ind- og udflyvningen til en offentlig godkendt flyveplads eller en militær flyvestation ikke overstige 30 meter over banehøjden fra 3 til 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller en bane på en militær flyvestation.





*Stk. 4.* Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-3 fraviges, hvis

- 1) droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål,
- 2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone,
- 3) fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

*Stk. 5.* Stk. 4, nr. 2, anvendes ikke, hvis den offentlig godkendte flyveplads eller militære flyvestation har bestilt opgaven.

**§ 10.** Droneoperationer må ikke gennemføres nærmere end 2 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads (HEMS), jf. dog stk. 2-5.

*Stk. 2.* Hvis fjernpiloten er indehaver af et kompetencecertifikat, må operationer med droner finde sted indtil 1 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads (HEMS). Foregår droneoperationen 1-2 km horisontal afstand fra en lægehelikopterflyveplads, må flyvehøjden ikke overstige 50 meter over lægehelikopterflyvepladsens banehøjde, jf. dog stk. 3.


*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-2 fraviges, hvis

- 1) droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål,
- 2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone, og
- 3) fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

*Stk. 4.* Stk. 3, nr. 2, anvendes ikke, hvis hospitalet, hvor lægehelikopterflyvepladsen (HEMS) ligger, har bestilt opgaven.

*Stk. 5.* Droneoperationer nærmere end 2 km horisontal afstand ved Ringsted, Billund, Skive og Saltum lægehelikopterflyveplads (HEMS) må ikke finde sted.

#### *Afstandskrav til sikringskritiske områder*

**§ 11.** Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 1  meter horisontal afstand fra diplomatiske repræsentationer (ambassader), kolonne 3-virksomheder eller virksomheder, som Trafikstyrelsen efter en konkret ansøgning vurderer, skal beskyttes, politiets ejendomme og kriminalforsorgens institutioner.

*Stk. 2.* Ejeren eller forvalteren af et område i stk. 1, eller den droneoperatør, ejeren eller forvalteren har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved eget sikringskritisk område uden at skulle indhente en tilladelse hos Trafikstyrelsen. Går det sikringskritiske område ind over en anden geografisk dronezone, skal ejeren eller forvalteren have samtykke fra ejeren eller forvalteren af dette område, før opgaven udføres. Er ejeren eller forvalteren en anden end den, der beskyttes med bestemmelsen, skal ejeren eller forvalteren orientere den, der beskyttes af stk. 1, inden der må flyves med drone på eller ved det sikringskritiske område.

## Side: 5

---

Nummer: 1 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 21:26:48 +02'00'  
Rigspolitiet skal foreslå, at det overvejes om afstanden i §§ 11 12, 13 bør være den samme.

---

Rigspolitiet skal endvidere foreslå, at afstanden skal være minimum 300 meter for at tage højde for rækkevidden på dronernes kameraer.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse til, at der kan flyves med drone nærmere end 150 meter horisontal afstand til områderne nævnt i stk. 1, hvis ansøgeren kan godtgøre

- 1) at droneoperationer har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål,
- 2) hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig, og at formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone og
- 3) at fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

*Stk. 4.* Stk. 1-3 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves i sikringskritiske områder.

#### *Afstandskrav til kongehusets residenser*

**§ 12.** Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 300 meter horisontal afstand fra kongehusets residenser, det Gule Palæ og Amaliehaven, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse efter stk. 1, hvis ansøgeren kan godtgøre

- 1) at droneoperationen har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål,
- 2) 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, og
- 3) at fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

*Stk. 3.* Hvis den kongelige residens er under Forsvarets bevogtning, skal Forsvarets samtykke indhentes.

*Stk. 4.* Slots- og Kulturstyrelsen eller den droneoperatør, som Slots- og Kulturstyrelsen har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved kongehusets residenser uden Trafikstyrelsens tilladelse. Hvis den kongelige residens er under Forsvarets bevogtning, skal Forsvarets samtykke indhentes.

#### *Droneoperationer ved kultursteder*

**§ 13.** Droneoperationer med droner nærmere end 150 meter horisontal afstand fra følgende slotte må ikke finde sted, jf. dog stk. 3:

- 1) Christiansborg Slot, Ridebanen og Slotskirken.
- 2) Kronborg.
- 3) Eremitagen
- 4) Frederiksborg Slot.
- 5) Koldinghus Slot og Staldgård.
- 6) Statsministerboligen Marienborg Slot.
- 7) Rosenborg Slot.
- 8) Sorgenfri Slot.

## Side: 6

- 
- Nummer: 1 Forfatter: wx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 21:40:42 +02'00'  
Rigspolitiet skal foreslå, at politiet får digital adgang hele døgnet og alle dage til oplysninger om tilladelser udstedt af Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen til.
- Nummer: 2 Forfatter: wx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 21:41:47 +02'00'  
Rigspolitiet skal foreslå, at politiet får digital adgang hele døgnet og alle dage til oplysninger om tilladelser udstedt af Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen til.

*Stk. 2.* Droneoperationer med droner i følgende haver må ikke finde sted, jf. dog stk. 3:

- 1) Rosenborg Slotshave (Kongens Have).
- 2) Sorgenfri Have.
- 3) Frederiksberg Have og Søndermarken.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan i særlige tilfælde give tilladelse til droneoperationen, hvis ansøgeren kan godtgøre

- 1) at droneoperationen har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål,
- 2) 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, og
- 3) at fjernpiloten har et kompetencecertifikat.

*Stk. 4.* Slots- og Kulturstyrelsen eller den droneoperatør, som Slots- og Kulturstyrelsen har hyret til opgaven, kan gennemføre droneoperationer på eller ved eget sikringskritisk område uden Trafikstyrelsens tilladelse. Går det sikringskritiske område ind over en anden geografisk dronezone, skal ejeren eller forvalteren have samtykke fra ejeren eller forvalteren af dette område, før opgaven udføres. Fjernpiloten, som gennemfører operationen, skal have et kompetencecertifikat.

#### *Afstandskrav til militære områder og fartøjer*

**§ 14.** Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra militære områder, herunder skydeterræner og andre øvelsesområder, og midlertidige militære områder, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen.

*Stk. 2.* Droneoperation med drone må ikke finde sted nærmere end 300 meter horisontal afstand fra militært område, der ligger i en by, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen.

*Stk. 3.* Droneoperationer med droner må ikke finde sted nærmere end 1000 meter fra militære luftfartøjer og flåde fartøjer samt afmærkede militærkolonner, medmindre der forinden er indhentet samtykke fra Forsvarskommandoen.

*Stk. 4.* Fjernpiloten, der gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

#### *Droneoperationer med drone i støjfølsomme naturområder*

**§ 15.** Droneoperationer i danske fuglebeskyttelsesområder og habitatområder må ikke finde sted uden tilladelse fra Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, jf. dog stk. 2-4.

*Stk. 2.* Droneoperationer til brug for myndighedernes og/eller den respektive grundejers udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, skovbrug, landbrug og dyrehold kan dog finde sted, uden at der skal ansøges om tilladelse efter stk. 1.

## Side: 7

---

Nummer: 1 Forfatter: wx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 21:46:07 +02'00'

Rigspolitiet skal foreslå, at politiet får digital adgang hele døgnet og alle dage til oplysninger om tilladelser udstedt af Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen til.

*Stk. 3.* Droneoperationer højere end 1000 fod over danske fuglebeskyttelsesområder og habitatområder oplistet i bilag 2 kan finde sted, uden at der skal indhentes tilladelse efter stk. 1.

*Stk. 4.* Droneoperationer er tilladt uden for de i bilag 2 nævnte fuglebeskyttelses- og habitatområders beskyttelsesperioder. Falder droneoperationen ind under undtagelsen i stk. 2, kan operationen gennemføres, ligegyldigt om et område er åbent, eller der kræves tilladelse til at flyve i området efter stk. 1.

*Stk. 5.* Fjernpiloten, der gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

#### *Droneoperationer i nærheden af dyrehold eller dyreflokke*

**§ 16.** Droneoperationer over dyr eller dyreflokke i indhegning må ikke finde sted uden ejerens samtykke, medmindre operationen sker i forbindelse med myndighedens eller grundejerens udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, skovbrug, landbrug og dyrehold.

*Stk. 2.* Droneoperationer over eller i nærheden af dyrebestande, herunder også fugle, må kun finde sted ved udførelse af nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, skovbrug, landbrug og dyrehold.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen overlader beføjelsen efter § 152 i lov om luftfart, kan give tilladelse til, at stk. 1 eller 2 fraviges.

#### *Afstand til og overflyvning af offentlig infrastruktur*

**§ 17.** Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 15 meter horisontal afstand fra jernbaner og bybaner, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter. Kører en bybane under jorden, finder 1. pkt. ikke anvendelse. Fjernpiloten, som gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

*Stk. 2.* Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning over jernbaner og bybaner.

**§ 18.** Droneoperationer må ikke finde sted over offentlige veje, hvor den tilladte hastighed er højere end 70 km/t, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige infrastrukturforvalter. Fjernpiloten, som gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.

*Stk. 2.* Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning over veje.

**§ 19.** Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 5 meter horisontal afstand fra strømførende luftledninger, medmindre der forinden er indhentet tilladelse fra den ansvarlige

infrastrukturforvalter. Fjernpiloten, som gennemfører operationen, skal have et kompetencecertifikat.

*Stk. 2. Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, tillader flyvning nær strømførende luftledninger.*

#### Droneoperationer i et område, der er omkranset af bygninger

§ 20. Droneoperationer må ikke finde sted i et område, der er omkranset af bygninger på alle sider.

*Stk. 2. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at flyve i et område, der er omkranset af bygninger på alle sider, hvis droneoperatøren opfylder følgende:*

- 1) Fjernpiloten, som gennemfører droneoperationen, skal have et kompetencecertifikat.
- 2) Dronen skal sikres mod flyaway med enten et flight termination system, eller ved at dronen er forføjet.
- 3) Dronen må ikke flyve højere end laveste bygning, der omkranser området, og
- 4) hvis der er personer i området, skal reglerne om samtykke være overholdt, medmindre reglerne om afstand til uvedkommende personer i droneforordningen, Bilaget, Del A, UAS.OPEN.020 eller UAS.OPEN.030 kan overholdes.

*Stk. 3. Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves i områder, der er omkranset af bygninger.*

#### *Overflyvning af ejendomme, der anvendes til beboelsesformål*

§ 21. Droneoperationer over huse og dertilhørende haver, gårdspladser og lignende, som er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må ikke finde sted uden ejers eller beboers samtykke, medmindre operationen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen, eller arbejde der udføres på kritisk infrastruktur, herunder forsyningsinfrastruktur, som ejes af infrastrukturforvalteren. Husets ejer eller beboer skal orienteres inden operationen.

*Stk. 2. Droneoperationer over beboelsejendomme og dertilhørende haver, gårdspladser og lignende, som er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må ikke finde sted uden ejers ellers dennes befuldmægtigedes samtykke, medmindre operationen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen, eller arbejde der udføres på kritisk infrastruktur, som ejes af infrastrukturforvalteren. Ved operationer nærmere end 2,5 meter fra beboelsejendomme, skal beboerne orienteres inden operationen.*

*Stk. 3. Droneoperationer nærmere end 2,5 meter fra beboelsejendomme, som ikke er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må ikke finde sted, medmindre operationen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen, eller arbejde der udføres på kritisk infrastruktur, som ejes af infrastrukturforvalteren. Beboerne skal orienteres inden operationen.*



## Side: 9

---

Nummer: 1 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 21:46:56 +02'00'

---

Rigspolitiet skal foreslå, at det overvejes om forbuddet i bestemmelsen rammer for bredt, eksempelvis kan boligforeninger, som er omkranset af bygninger, ikke kan foretage taginspektioner og lignende, eller landinspektører kan ikke foretage opmåling med drone på sådanne steder, uden en tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Nummer: 2 Forfatter: WRX34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 22:45:10 +02'00'

---

Rigspolitiet skal foreslå, at der i § 2 indsættes definitioner på henholdsvis huse og beboelsesejendomme, så der klart kan sondes mellem stk. 1 og stk. 2.

*Stk. 4.* Ved droneoperationer på arealer tilhørende beboelsesejendomme, som ikke er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, må operationer ikke finde sted nærmere end 2,5 meter fra beboelsesejendommen uden ejers eller dennes befuldmægtigedes samtykke, medmindre operationen sker som led i udførelse af arbejde eller virksomhed, som efter anden lovgivning giver adgang til ejendommen, eller arbejde der udføres på kritisk infrastruktur, som ejes af infrastrukturforvalteren. Ved operationer nærmere end 2,5 meter fra beboelsesejendomme, skal beboerne orienteres inden operationen.

*Stk. 5.* Droneoperatøren kan få samtykket efter stk. 2 eller 4 fra beboelsesejendommens bestyrelse, hvis bestyrelsen har fået fuldmagt til dette fra beboelsesejendommens ejere. Berører en droneoperation efter stk. 2 eller 4 kun en specifik lejlighed i en beboelsesejendom, kan denne lejligheds ejer give tilladelse til operationen.

*Stk. 6.* Fjernpiloten, som gennemfører operationen, skal som minimum have et certifikat for teoretisk viden.

*Stk. 1-4* gælder ikke, hvis droner flyver over det pågældende område i mindst 328 fods (100 meters) højde med mindst 5 m/s på vej til dronens bestemmelsessted.

*Stk. 8.* Stk. 1-4 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, når der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves over private ejendomme.

#### *Droneoperationer i nærheden af indsatssteder*

§ 22. Droneoperationer må ikke finde sted nærmere end 150 meter horisontal afstand fra indsatssteder, hvor politi og øvrige beredskabsmyndigheder arbejder, eller hvor operationen er i strid med disse myndigheders særlige fastsatte restriktioner.

*Stk. 2.* I det omfang Forsvaret deltager i en indsats, må droneoperationer ikke finde sted nærmere end 1000 meter horisontal afstand fra indsatsområdet, medmindre dronen anvendes til at udføre en kontraktuel opgave, og droneoperationen var i gang, før indsatsstedet blev etableret. Forstyrrer eller forhindrer dronen en indsatsopgave på indsatsstedet, herunder flyver hvor politi og øvrige beredskabsmyndigheder flyver, skal dronen straks landes.

*Stk. 3.* Stk. 1 og 2 gælder ikke for politiets, Forsvarets og beredskabsmyndigheders droner i det omfang, dronerne bruges under politiets, Forsvarets eller beredskabsmyndighedernes indsats.

#### *Droneoperationer i områder med adgangskontrol*

§ 23. Droneoperationer på områder, hvor færdsel kun kan foretages efter adgangskontrol, men hvor området ikke er omfattet af andre bestemmelser i kapitel 3, må kun finde sted ved udførelse af opgaver for ejeren eller den, der har råderet over området, i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse og kontrolopgaver af anlæg og ejendomme på området, medmindre der er indhentet tilladelse fra ejeren eller infrastrukturforvalteren af området.

*Stk. 2.* Fjernpiloten, som gennemfører operationen, skal som minimum have et certifikat for teoretisk viden.

## Side: 10

---

Nummer: 1 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 21:51:54 +02'00'

Rigspolitiet skal bemærke, at bestemmelsen formentligt vil give anledning til en betragtelig stigning i antallet af anmeldelser om droneflyvning, uagtet om flyvningen er lovlig eller ulovlig, hvilket vil give politiet et betydeligt merarbejde.

Rigspolitiet skal foreslå, at bestemmelsen først træder i kraft efter nærmere koordination med politiet, samt efter det er muligt at fjernidentificerer droner elektronisk og efter reglerne om logbog er trådt i kraft.

Rigspolitiet skal endvidere foreslå, at der iværksættes oplysningskampagner målrettet hele befolkningen om bestemmelsen med henblik på at forebygge en stigning i antallet af anmeldelser.

---

Nummer: 2 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 09-10-2023 11:33:50 +02'00'

Rigspolitiet skal bemærke, at det er nødvendigt med en angivelse af hvordan hastigheden måles, dvs. er det airspeed eller ground speed.

Rigspolitiet foreslår, at hastighedsmålingen er ground speed, så en reel hastighedsmåling er mulig, og politiet dermed opnå muligheden for at retsforfølge personer, der ikke flyver i overensstemmelse med bestemmelsen.

---

Nummer: 3 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 21:58:57 +02'00'

Rigspolitiet skal bemærke, at det kan være vanskeligt for en fjernpilot at se, hvorvidt Forsvaret deltager i en indsats.

Det er Rigspolitiets vurdering, at der bør være samme afstandskrav til et indsatssted uanset hvilke myndigheder, der er indsat.

Rigspolitiet foreslår, at afstanden fastsættes til 1000 meter horisontal afstand.

Rigspolitiet skal foreslå, at såfremt ovenstående forslag følges, da bør stk. 2 i udkastet til bekendtgørelsen slettes.

Rigspolitiet skal endvidere foreslå, at hvis stk. 2 fastholdes (forskellige afstande), da bør afstanden i stk. 1 ændres til 300 meter og det præciseres i stk. 2, at der altid som minimum skal holdes 300 meters afstand til indsatsstedet - dvs. et krav der også gælder for de igangværende droneoperationer.

---

Nummer: 4 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 10-10-2023 15:26:26 +02'00'

Rigspolitiet skal bemærke, at politiets undtagelse for stk. 1. og 2 følger af § 2 i bekendtgørelse nr. 2274 af 29. december 2019 om politiets anvendelse af droner, jf. luftfartsloven § 126 f, stk. 2.

Rigspolitiet vurderer, at det er nyttig information for andre, at politiets droner er undtaget for bestemmelserne i stk. 1 og 2, og at teksten derfor ikke bør ændres.

**Stk. 3.** Stk. 1 gælder ikke for droneoperationer i den specifikke kategori, hvis dronen flyver over det pågældende område i mindst 328 fods (100 meters) højde med mindst 5 m/s på vej til dronens bestemmelsessted, eller hvis der i den operative tilladelse, der skal flyves på basis af, er taget stilling til, om der må flyves over områder med adgangskontrol.

#### *Geografiske dronezoner*

**§ 24.** Når Trafikstyrelsen udpeger geografiske dronezoner efter artikel 15 i droneforordningen, skal disse udpeges af hensyn til sikkerheden (safety), privatlivets fred, miljøet eller sikkerheden (security).

*Stk. 2.* Geografiske dronezoner, der udpeges efter stk. 1, kan være tidsbegrænsede eller tidsubegrænsede.

*Stk. 3.* Udpegning af geografiske dronezoner i medfør af stk. 1 træder i kraft ved offentliggørelse. Eventuelle vilkår og/eller lempelser, samt tidsrum, som gælder for den geografiske dronezone, vil blive offentliggjort, samtidig med at den geografiske dronezone offentliggøres. Geografiske zoner offentliggøres på dronezoner.dk, jf. bilag 1.

*Geografiske dronezoner, hvor der kræves en forudgående tilladelse, før droneoperationer må foretages*

**§ 25.** Har en droneoperatør fået en tilladelse efter kapitel 3, skal tilladelsen og dokumentation for samtykke, når der skal gives samtykke, være til stede i operationsområdet og skal på anmodning forevises til politiet. Fjernpiloten skal tillige på forlangende fremvise sit dronecertifikat, hvis fjernpiloten skal have et dronecertifikat for at kunne flyve i området.

#### Kapitel 4

##### *Droneoperationer i den åbne kategori ved permanente menneskeskabte hindringer*

**§ 26.** Skal en droneoperatør udføre en opgave for den organisation, der er ansvarlig for en permanent, menneskeskabt hindring, må en droneoperatør operere en drone op til 15 m over hindringens højde, hvis den permanente, menneskeskabte hindring er højere end 105 m, eller hindringen er højere end 25 m og ligger i et flyvesikringskritisk område, jf. dog stk. 3.

*Stk. 2.* Fjernpiloten, der opererer dronen, skal

- 1) som minimum have et certifikat for teoretisk viden, jf. dog stk. 3,
- 2) flyve dronen VLOS og
- 3) kontrollere, at dronen er forudstyret eller har et flight termination system.

*Stk. 3.* Ligger hindringen mellem 5 km og 2 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller mellem 8 km og 2 km horisontal afstand fra en bane på en militær flyvestation, må dronen ikke operere i ind- og udflyvningen. Ligger hindringen længere væk end 5 km horisontal afstand fra en bane på en offentlig godkendt flyveplads eller 8 km horisontal afstand

## Side: 11

---

Nummer: 1 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 09-10-2023 15:54:32 +02'00'  
Se Rigspolitiets bemærkninger til § 21, stk. 7.

---

Nummer: 2 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 22:46:41 +02'00'  
Rigspolitiet skal generelt foreslå, at politiet på alle tider af døgnet og alle dage har digital adgang hos Trafikstyrelsen til at kunne få be- eller afkræftet, hvorvidt Trafikstyrelsen har givet en tilladelse i henhold til bekendtgørelsen. Politiet bør endvidere have digital adgang til oplysninger i tilladelsen.

fra en bane på en militær flyvestation, må dronen ikke gennembyrde ind- og udflyvningen til den offentlige godkendte flyveplads eller militære flyvestation, som den er fastlagt i planen, som transportministeren har godkendt. En fjernpilot, der opererer dronen i et flyvesikringskritisk område, skal have et kompetencecertifikat.

*Stk. 4.* Droneoperatøren skal orientere en offentlig godkendt flyveplads eller militære flyvestation om den planlagte droneoperation, hvis den menneskeskabte hindring ligger nærmere end 5 km fra den offentlige godkendte flyveplads eller 8 km fra en militær flyvestation.

## Kapitel 5

### Stat. flyvninger

**§ 27.** Reglerne i dette kapitel finder anvendelse på offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder, der som led i deres opgavevaretagelse flyver statsflyvninger med droner. Bestemmelserne i dette kapitel kan ikke anvendes, når den offentlige myndighed flyver dronen i erhvervsmæssigt øjemed.

*Stk. 2.* Offentlige myndigheder skal registrere sig som droneoperatør i henhold til artikel 14 i droneforordningen og skal have registreringsnummeret stående på samtlige droner tilknyttet myndigheden.

*Stk. 3.* Den offentlige myndighed har ansvaret for at sikre, at der sker adskillelse mellem den drone, som den offentlige myndighed flyver, og alle andre luftfartøjer.

**§ 28.** Trafikstyrelsen fastsætter efter aftale med den offentlige myndighed kompetence- og uddannelseskraV til de fjernpiloter, der skal flyve i henhold til dette kapitel.

*Stk. 2.* En offentlig myndigheds fjernpiloter skal efter gennemførelse af uddannelse løbende vedligeholde og udbygge deres flyvefærdigheder i henhold til dette kapitel.

*Stk. 3.* Fjernpiloter omfattet af stk. 1 og 2, må kun anvende drone i henhold til dette kapitel, hvis fjernpiloten har gennemført uddannelse i henhold til de procedurer, der aftales efter § 28.

### *Generelle sikkerhedsregler ved statsflyvninger*

**§ 29.** Droneoperationer efter reglerne i dette kapitel skal ske med agtpågivenhed, forsigtighed og iagttagelse af de flyvesikkerhedsrisici, som operationen kan medføre.

*Stk. 2.* Inden påbegyndelse af operationer efter dette kapitel, skal den offentlige myndighed foretage en operationel risikovurdering i overensstemmelse med bilag 3.

*Stk. 3.* I det omfang det aftales, at der skal ske en indberetning i tilfælde af havari eller nærved-havari, skal den offentlige myndighed udarbejde en hændelsesindberetning, der bl.a. indeholder oplysninger om operationen, risikovurderingen og afbødende foranstaltninger.

---

Nummer: 1 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 06-10-2023 10:19:30 +02'00'

Rigspolitiet foreslår af hensyn til forståelsen af, hvem der er omfattet af kapitel 5, at der indsættes en bestemmelse om, at der for politiet gælder særlige regler fastsat i henhold til luftfartslovens § 126 f, stk. 2.

*Stk. 4.* En hændelsesindberetning efter stk. 3 skal indrapporteres efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 376/2014 af 3. april 2014.

*Droneoperationer tæt på eller over flyvesikringskritiske områder og andre geografiske dronezoner*

**§ 30.** En offentlig myndighed kan foretage operative operationer over områder samt over flyvehøjder eller tættre på end de afstandskrav, der er fastsat for indehavere af kompetencecertifikat i § 9 og § 10 efter procedurer aftalt mellem den offentlige myndighed og Trafikstyrelsen.

*Stk. 2.* Hvis der ikke er fastsat en procedure i henhold til stk. 1, kan den offentlige myndighed på stedet aftale vilkår for den konkrete droneoperation med relevante aktører.

*Stk. 3.* En aftale efter stk. 2 skal kunne dokumenteres.

**§ 31.** En offentlig myndighed kan foretage operative operationer over eller horisontalt tættre på end de afstandskrav, der er fastsat for områder og bygninger omfattet af §§ 9-21, § 23 og § 26. Beredskabsmyndigheder og Forsvaret kan foretage operationer over eller horisontalt tættre på end det afstandskrav, der er fastsat for indsatssteder i § 22. Beredskabsmyndighederne og Forsvaret skal koordinere med politiets indsatsleder for indsatsstedet.

*Stk. 2.* Den offentlige myndighed skal på forhånd advisere om operationen til en ejer eller forvalter af områder nævnt i stk. 1, hvis øjemedet ikke dermed forspildes.

*Stk. 3.* Overflyvning af områder, som anvendes af diplomatiske repræsentationer og internationale organisationer, der nyder særstilling, må ikke foretages uden samtykke fra den diplomatiske repræsentation eller den internationale organisation.

## Kapitel 6

### *Dispensation*

**§ 32.** Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne, herunder afstandskrav og kompetencekrav, i denne bekendtgørelse, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale bestemmelser på området. Rigspolitiet og Forsvarskommandoen skal høres, hvis Trafikstyrelsen dispenserer fra bestemmelserne i § 11, § 12 og § 14.

### *Digitale ansøgninger*

**§ 33.** Ansøgninger efter §§ 9-21, § 23 og § 26 og ansøgninger om tilladelser i den specifikke kategori skal indsendes via de blanketter, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed for ansøgerne på [www.virk.dk](http://www.virk.dk) eller på Trafikstyrelsens hjemmeside.



---

Nummer: 1 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 10-10-2023 14:37:15 +02'00'

Rigspolitiet skal bemærke, at der kan være andre myndigheder end de nævnte på et indsatssted.

Rigspolitiet foreslår, at sidste punktum erstattes med "Alle, der foretager flyvning nærmere end afstanden fastsat i § 22, skal koordinere flyvningen med politiets indsatsleder, og følge politiets anvisninger."

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan godkende, at borgere eller udenlandske virksomheder uden et elektronisk ID kan ansøge enten skriftligt på en anden måde end via de elektroniske blanketter eller mundtligt.

## Kapitel 7

### *Klageadgang*

**§ 34.** Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne bekendtgørelse kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed i henhold til bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

*Stk. 2.* Afgørelser truffet i medfør af § 17, stk. 1, § 18, stk. 1, og § 19, stk. 1, efter denne bekendtgørelse kan påklages til Trafikstyrelsen.

*Stk. 3.* Overlader Trafikstyrelsen kompetence til at træffe afgørelse efter § 11, stk. 3, § 12, stk. 2, § 13, stk. 3, § 15, stk. 1, eller § 16, stk. 3, til en anden myndighed, kan afgørelser truffet i medfør af disse bestemmelser påklages til Trafikstyrelsen.

## Kapitel 8

### *Straf*

**§ 35.** Overtrædelse af bestemmelserne i § 4, stk. 1, § 5, stk. 1-3, § 9, stk. 1-3, § 10, stk. 1-2 og stk. 5, § 11, stk. 1, § 12, stk. 1 og 3, § 13, stk. 1-2, § 14, § 15, stk. 1, § 16, stk. 1-2, § 17, stk. 1, § 18, stk. 1, § 19, stk. 1, § 20, stk. 1, § 21, stk. 1-4 og stk. 6, § 22, stk. 1 og 2, § 23, stk. 1 og 2, § 25 og § 26, stk. 1-3, straffes med fængsel.

*Stk. 2.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

### *Ikrafttræden*

**§ 36.** Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2024.

*Stk. 2.* Bekendtgørelse nr. 2253 af 29. december 2020 om supplerende bestemmelser til EU-forordning 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer ophæves.

*Stk. 3.* Kravet, om at en fjernpilot skal have 10 flyvetimer for at få en tilladelse i henhold til § 9, stk. 4, finder anvendelse fra 1. juli 2024.

**§ 37.** Bekendtgørelsen gælder ikke for Færøerne og Grønland.

## Side: 14

---

Nummer: 1 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 13-10-2023 22:09:57 +02'00'

Rigspolitiet skal foreslå, at der indføres konsekvenser ved gentagelsestilfælde, eksempelvis skærpede bødestrafte, konfiskation af udstyr eller inddragelse af droneoperatørens tilladelse for en given periode.

Rigspolitiet vurderer at skærpede konsekvenser vil være særligt relevante for overtrædelse af bestemmelser, der har der til formål at værne flyvesikkerheden, bl. a. § 9 og § 10.

---

Nummer: 2 Forfatter: wrx34877 Emne: Gul seddel Dato: 06-10-2023 12:09:59 +02'00'

Rigspolitiet skal bemærke, at stk. 2 mangler.

Trafikstyrelsen, den XX. XX 2023

X

/

## **Bilag 1**

### **1. Udpegning af geografiske dronezoner på [dronezoner.dk](http://dronezoner.dk)**

Geografiske dronezoner, jf. § 24, der udpeges efter bestemmelserne i kapitel 3 i bekendtgørelsen, kan som udgangspunkt findes på [www.dronezoner.dk](http://www.dronezoner.dk). Dog kan private ejendomme, der bebos af private, ikke findes på [dronezoner.dk](http://dronezoner.dk), selv om der som udgangspunkt ikke må flyves over disse ejendomme, uden at der er indhentet samtykke fra ejeren eller beboeren på ejendommen.

Indsatssteder kan ikke ses på [dronezoner.dk](http://dronezoner.dk), medmindre operationen er planlagt, eller politiet eller beredskabsmyndighederne har fået oprettet et restriktionsområde. Oprettelse af et restriktionsområde, vil der blive udsendt et NOTAM.

Trafikstyrelsen ajourfører [dronezoner.dk](http://dronezoner.dk), når styrelsen har godkendt en indsendt ansøgning om at få udpeget et område til en geografisk dronezone.

### **2. Fastsættelse af afstandskrav**

Afstandskrav fastsættes efter følgende metodik:

#### *2.1 Afstandskrav til offentlig godkendte flyvepladser og militære flyvestationer:*

Afstandskrav til lufthavne og baner i lufthavne fastsættes med udgangspunkt i hele banen og tekniske anlæg.

#### *2.2 Afstandskrav til helikopterflyvepladser (HEMS):*

Afstandskrav til helikopterflyvepladser fastsættes med udgangspunkt i midten af helikopterpladsen (H'et).

#### *2.3 Afstandskrav til sikringskritiske områder, herunder kongehusets residenser, kolonne 3 virksomheder, politistationer og forsvarrets områder:*

Afstandskrav fastsættes med udgangspunkt i matriklen (matrikelpolygonen), hvor bygningen ligger eller området, der beskyttes.

#### *2.4 Geografiske dronezoner uden afstandskrav*

Gælder en geografisk dronezone kun for området, men ikke for en zone omkring området, fordi der ikke er fastsat et afstandskrav, vil den geografiske dronezone kun dække området, oftest matriklen, hvor området ligger på.

Det gør sig f.eks. gældende ved udpegning efter § 13, stk. 2 (Rosenborg Slotshave (Kongens Have) m.fl., § 15 (støjfølsomme områder), § 16 (beskyttelse af dyrehold og dyreflokke), § 20 (områder, der er omkranset af bygninger), § 21 (private ejendomme, der bebos) og § 23 (områder med adgangskontrol).

En del af disse områder, f.eks. private ejendomme, der bebos, eller områder med dyrehold kan dog ikke ses som en geografisk dronezone på [dronezoner.dk](http://dronezoner.dk).

## Bilag 2

Nr.	Fuglebeskyttelsesområder	Lukkeperiode	Årsag*
F1	Ulvedybet og Nibe Bredning	1. februar – 1. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle + sæler (spættet sæl)
F2	Ålborg Bugt, nordlige del	1. februar – 30. september	Andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (spættet sæl)
F4	Rold Skov	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle
F5	Råbjerg Mile og Hulsig Hede	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F6	Råbjerg og Tolshave Mose	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F7	Lille Vildmose	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F8	Kysten fra Aggersund til Bygholm Vejle	15. marts – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F9	Nordre Rønner	1. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N+Ø) + spættet sæl)
F11	Hirsholmene	1. februar – 15. december og fra 15. november – 15. januar	Andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (gråsæl (N + Ø) + spættet sæl)
F12	Løgstør Bredning, Livø, Feggesund og Skarrehage	1. april – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F13	Østlige Vejler	1. februar – 1. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle + sæler (spættet sæl)
F15	Randers og Mariager Fjorde og Ålborg Bugt, sydlige del	1. marts – 30. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle + fældende fugle + sæler (spættet sæl)
F16	Tjele Langsø	1. oktober – 31. marts	Ekstra sårbare trækfugle
F17	Ålvand Klithede og Førby Sø	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F18	Vangså Hede	1. marts – 15. juli	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F19	Lønnerup Fjord	1. februar – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F20	Vestlige Vejler, Arup Holm og Hovsør Røn	1. februar – 1. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle + sæler (spættet sæl)
F21	Ovesø	1. februar – 31. august	Andre ynglefugle
F22	Hanstholm Reservatet	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F23	Agger Tange	1. februar – 1 september og 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F24	Hjarbæk Fjord og Simested Fjord	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (spættet sæl)

F25	Mågerodde og Karby Odde	15. marts – 31. juli	Andre ynglefugle
F26	Dråby Vig	15. marts – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F27	Glomstrup Vig, Agerø, Munkholm og Katholm Odde, Lindholm og Rotholme	1. februar – 1 september og 15. november – 15. januar	Andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F28	Agger Tange, Nissum Bredning, Skibsted Fjord og Agerø	15. november – 15. januar 15. februar – 15. april 20. maj – 1. september	Sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F29	Flyndersø og Skalle Sø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F31	Stavns Fjord	1. februar – 30. september	Andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F33	Salten Langsø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle
F34	Skovområde syd for Silkeborg	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F35	Mossø	1. april – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F36	Horsens Fjord og Endelave	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F37	Borris Hede	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F38	Nissum Fjord	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F39	Harboøre Tange, Plet Enge og Gjeller Sø	1. marts – 31. juli	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle
F40	Venø, Venø Sund	15. marts – 1. september	Andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F41	Stadil Fjord og Vest Stadil Fjord	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F42	Sønder Feldborg Plantage	1. april – 15. juli	Andre ynglefugle
F43	Ringkøbing Fjord	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F44	Uldum Kær, Tørring Kær og Ølholm Kær	1. april – 31. august	Ynglende rovfugle
F45	Skovområde ved Vejle Fjord	1. maj – 31. august	Ynglende rovfugle
F46	Randbøl Hede	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F47	Lillebælt	1. februar – 30. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle
F48	Hedeområder ved Store Råbjerg	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F49	Engarealer ved Ho Bugt	15. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F50	Kallesmærsk Hede og Grærup Langsø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle



F51	Ribe Holme og enge med Kongeåens udløb	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F52	Mandø	1. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F53	Fanø	1. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F54	Vejen Mose	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F55	Skallingen og Langli	15. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F56	Fiilsø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F57	Vadehavet	15. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F58	Hostrup Sø, Assenholm Mose og Felsted Vestermark	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F59	Pamhule skov og Stevning Dam	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F60	Vidåen, Tøndermarsken og Saltvandssøen	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F61	Kongens Mose og Draved Skov	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F62	Tinglev Sø og Mose, Ulvemose og Terkelsbøl Mose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F63	Sønder Ådal	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F65	Rømø	1. februar – 1. september og fra 15. november – 15. januar	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
F66	Lindet Skov, Hønning Mose og Plantage, Lovdrup Skov og Skrøp	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F67	Ballum og Husum Enge og Kamper Strandenge	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F68	Rinkenæs Skov, Dyrehaven og Rode Skov	1. april – 31. august	Ynglende rovfugle
F69	Kogsbøl og Skast Mose	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F70	Frøslev Mose	1. marts – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F71	Sydfynske Øhav	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F72	Marstal Bugt og den sydlige del af Langeland	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle

F74	Skove ved Brahetrolleborg	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F75	Odense Fjord	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F76	Æbelø og kysten ved Nærá	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F77	Romsø og sydkysten af Hindsholm	1. april – 15. juli	Andre ynglefugle
F78	Arreskov Sø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F79	Ertholmene	1. februar – 15. august	Andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø))
F80	Almindingen, Ølene og Paradisbakkerne	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F81	Karrebæk, Dybsø og Avnø Fjorde	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F82	Bøtø Nor	1. februar – 1. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F83	Kyststrækningen v. Hyllekrog-Rødsand	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F84	Ulvsund, Grønsund og Farø Fjord	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F85	Smålandshavet nord for Lolland	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F86	Guldborgsund	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F87	Maribosøerne	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F88	Nakskov Fjord og Inderfjord	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F89	Præstø Fjord, Ulvshale, Nyord og Jungshoved Nor	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + sæler (spættet sæl)
F90	Klinteskoven	15. april – 15. september	Ynglende rovfugle
F91	Holmegårds Mose og Porsmose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F93	Tystrup-Bavelse Sø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F94	Sejerø Bugt og Nekselø	15. marts – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle
F95	Skælskør Nor, Skælskør Fjord og Gammelsø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F96	Farvandet mellem Skælskør Fjord og Glæne	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F97	Hov Vig	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle

F98	Sprogø og Halsskov Rev	15. marts – 31. juli	Andre ynglefugle
F99	Saltbæk Vig	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle
F100	Tissø, Åmose og Hallenslev Mose	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F101	Søer ved Bregentved og Gisselfeld	1. april – 31. august	Ynglende rovfugle
F103	Gammel Havdrup Mose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F104	Ramsø Mose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F105	Roskilde Fjord, Kattinge Vig og Kattinge Sø	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F106	Arresø	1. februar – 30. september	Andre ynglefugle + ynglende rovfugle
F107	Jægerspris Nordskov	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle
F108	Gribskov	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F109	Furesø med Vaserne og Farum Sø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F110	Saltholm og omliggende hav	1. februar – 1. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle + sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
F111	Vestamager og havet syd for	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F114	Husby Sø og Nørresø	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F115	Flynder Å og heder i Klosterhede Plantage	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle
F116	Hammeren og Slotslyngen	15. april – 15. september	Ynglende rovfugle
F117	Store Åmose	1. februar – 30. september	Ynglende rovfugle
F118	Skjern Å	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F119	Klitheder mellem Stenbjerg og Lodbjerg	1. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F121	Stensbæk Plantage og Heder	1. februar – 31. juli	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F122	Sølsted Mose	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F123	Bøjden Nor	15. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F124	Listrup Lyng	1. februar – 31. august	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle
F125	Maden på Helnæs	15. marts – 15. juli	Andre ynglefugle
F127	Nordvestlige Kattegat	1. marts – 30. september	Ynglende rovfugle + andre ynglefugle + fældende fugle

H4	Hirsholmene, havet vest herfor og Ellinge Ås udløb	15. november – 15. januar 15. februar – 15. april 20. maj – 1. september	Sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)
H9	Strandenge på Læsø og havet syd herfor	15. november – 15. januar 1. februar – 1. september	Sæler (gråsæl (N + Ø) + spættet sæl)
H42	Anholt og havet nord for	1. februar – 1. september	Sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
H112	Hesselø med omliggende stenrev	1. februar – 1. september	Sæler (gråsæl (Ø) + spættet sæl)
H195	Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord	20. maj – 1. september	Sæler (spættet sæl)
H255	Sydlig Nordsø	15. februar – 15. april 20. maj – 1. september 15. november – 15. januar	Sæler (gråsæl (N) + spættet sæl)

\*Årsagskolonnen er opdelt i følgende 5 kategorier:

- Ynglende rovfugle: dækker over ynglende rovfugle og ugler
- Andre ynglefugle: dækker over forstyrrelsessårbare ynglefugle der ikke er indeholdt i ovenstående kategori
- Fældende fugle: dækker over fugle der i de enkelte områder er på udpegningsgrundlaget med kriterie F4, fordi forekomsten bidrager væsentligt til artens overlevelse i fældningstiden.
- Ekstra sårbare trækfugle: dækker over trækfugle der er særligt følsomme over for forstyrrelser i den periode de opholder sig i Danmark
- Sæler: dækker over gråsæl og spættet sæl. Gråsæl er opdelt i to bestande Nordsøbestanden (N) og Østersøbestanden (Ø).

## Bilag 3

### Operational risikovurdering for droneoperationer efter kapitel 5

En operationel risikovurdering skal omfatte:

- 1) Afklaring af droneoperationens karakter:
  - a. Kommer operationen til at foregå uden at flyve tæt på eller over de særlige områder, der er fastsat i denne bekendtgørelses §§ 9-21, § 23 og § 26.
  - b. Kommer operationen eksempelvis til at foregå over personer, uden for fjernpilots synsvidde (BVLOS) eller tæt på eller over særlige områder efter denne bekendtgørelses §§ 9-21, § 23 og § 26.
- 2) Identificering af risiciene ved operationen på jorden og i luften under hensyntagen til følgende:
  - a. I hvilket omfang aktiviteten kan være til fare for personer eller ejendom på jorden.
  - b. Den pågældende drones kompleksitet, præstationer og operationelle egenskaber.
  - c. Formålet med droneoperationen, dronetypen samt sandsynligheden for kollision med andre luftfartøjer.
  - d. Droneoperationens omfang og kompleksitet, herunder, hvis det er relevant, trafikmængde og type i luftrummet, hvor dronen skal flyve.
  - e. I hvilket omfang de berørte personer, der berøres af risiciene ved droneoperationen, har mulighed for at vurdere disse risici og udøve kontrol over dem.
  - f. Vejrforhold.
  - g. Fjernpilots erfaringer med den pågældende dronemodell, og evne til at håndtere eventuelle ugunstige betingelser for droneoperationen.
- 3) Identificering af en række mulige risikobegrænsende foranstaltninger.
- 4) Fastlæggelse af afbødende foranstaltninger og deres robusthed med henblik på at udføre droneoperationen uden unødvendig fare og med forsvarlig sikkerhed.



J.nr. 2030-28796  
Ref. MAELL/SEBAS  
Den 9. november 2023**Hørings svar til høring over udkast til bekendtgørelse om  
supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU)  
2019/947 om regler og procedurer for operation af  
ubemandede luftfartøjer (Dronebekendtgørelsen)**

Miljøstyrelsens bemærkninger til udkast til dronebekendtgørelsen fremgår nedenfor.

**Faglig baggrund for dronebekendtgørelsens § 15, samt bekendtgørelsens bilag 2**  
Miljøstyrelsen er blevet opmærksom på ny faglig viden vedrørende trækfugles følsomhed over for droner.

I høringsversionen af dronebekendtgørelsens bilag 2 er alle fuglebeskyttelses- og habitatområder med udpegningsarter, der er sårbare over for forstyrrelser, listet som områder med sæsonbestemt droneflyvningsforbud. Disse udpegningsarter blev vurderet til, i denne sammenhæng, at være fugle og sæler i deres yngle- og fældesæson. Da det primært er i yngle- og fældesæsonen, at fugle og sæler er stationære og sårbare over for forstyrrelse, vurderede Miljøstyrelsen, at bilag 2 til dronebekendtgørelsen skulle omfatte de fuglebeskyttelses- og habitatområder, hvor arterne yngler og fælder.

I mellemtiden er Miljøstyrelsen blevet opmærksom på flere, nyere undersøgelser, som peger på, at flere arter af vade- og vandfugle under træk også er særligt sårbare over for forstyrrelser fra droner. Nye rapporter, som sammenfatter erfaringer med brug af droner til overvågning af fugle i Danmark, påpeger, at også rastende trækfugle kan påvirkes af droneflyvning.

Det er derfor Miljøstyrelsens vurdering, at naturområder med droneflyvningsforbud fremover bør dække både de fuglebeskyttelses- og habitatområder, som har drone-forstyrrelsessårbar, ynglende og fældende fugle og sæler på udpegningsgrundlag, og de fuglebeskyttelsesområder, der har forstyrrelsessårbar trækfugle på udpegningsgrundlaget. De drone-forstyrrelsessårbar trækfugle er i denne sammenhæng vurderet til primært at være vand- og vadefugle.

Bilag 2 omfatter, i sin nuværende form (høringsversionen) 114 fuglebeskyttelsesområder, hvoraf nogle også er habitatområder udpeget for sæler. Derudover er der 6 habitatområder udpeget for sæler, som ikke overlapper med fuglebeskyttelsesområder. Der er i høringsversionen ikke taget højde for den nye viden, som tyder på, at trækfugle på rast (især vadefugle og gæs) er mere sårbare over for forstyrrelse med droner end først antaget.

Såfremt der skal tages højde for den nyere viden om trækfugles sårbarhed over for droneforstyrrelser, bør bilag 2 opdateres, så også alle områder med sårbare trækfugle inkluderes. Dette vil betyde, at der

vil være 121 fuglebeskyttelsesområder listet på bilag 2. For mange af områderne vil det derudover betyde, at lukkesæsonen udvides med 1-2 måneder, således at områderne ikke åbner efter endt yngle-/fælde-sæson den 31. august eller 1. september, men er lukket frem til 31. oktober.

Miljøstyrelsen foreslår derfor, at bilag 2 opdateres, så samtlige 125 fuglebeskyttelsesområder er omfattet og lukket i hele yngle-, fælde- og træksæsonen. Dette vil for de fleste fuglebeskyttelsesområder betyde, at der er lukket fra den 15. marts eller 1. april og frem til den 31. oktober. Dette vil være den løsning, som sikrer en langt mere generel beskyttelse af fugle, men samtidig også den mest administrativt simple løsning, også for droneoperatører at navigere i.

## **Bilag 2**

I Bilag 2, oversigt over områderne, skal der stå "fuglebeskyttelses- og habitatområder" i første række og ikke kun fuglebeskyttelsesområder.

Det er desuden Miljøstyrelsens vurdering, at bilag 2 skal ses som en vejledende oversigt, der kan ændres, såfremt områdernes udpegningsgrundlag ændres.

## **Høringsbrevet**

I høringsbrevet står "Miljøstyrelsen har anmodet om, at bestemmelsen er mere fleksibel, f.eks. ved at nogle områder ikke er udpeget hele tiden, men er åbne de dele af året, hvor der ikke er behov for at beskytte f.eks. ynglende fugle. Bilag 2 fastsætter, hvilke områder der er omfattet af bestemmelsen, og miljøministeren kan i bilaget fastsætte, om et område er dynamisk, dvs. åbent på visse tidspunkter af året, eller der altid kræves en tilladelse fra Trafikstyrelsen."

Til dette bemærkes, at Miljøstyrelsen ikke har anmodet om mere fleksibilitet, men anmodet om, at grundlaget for reglerne opdateres, så alle relevante områder sikres beskyttelse inden for de relevante tidspunkter af året. Miljøstyrelsen mener desuden, at det bør fremgå, at der kan foretages ændringer i bilag 2, såfremt der fremover f.eks. kommer nye beskyttelseskrævende arter på udpegningsgrundlaget i de i bilag 2 listede områder.

## **Dronebekendtgørelsens § 16**

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at dronebekendtgørelsens § 16 skal krydshenvises til § 15. Endvidere bør ordlyden af § 16, stk. 2 præciseres, således, at der med "*herunder også fugle*", også forstås ansamlinger af vildtlevende fugle.

## **Belysning af juridiske rammer**

Det er Miljøstyrelsens vurdering, 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 forsætlig 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.



## Simone Holst

---

**Fra:** KM Styrelse <2.kt@km.dk>  
**Sendt:** 13. september 2023 08:25  
**Til:** ts Info  
**Cc:** Simone Holst  
**Emne:** Til Trafikstyrelsen - tilbagemelding på høring over ny dronebekendtgørelse (KM F2.: 324956)

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 1952677

Til  
Trafikstyrelsen

Att.: Simone Holst

Journalnummer: 2022-087428

Kirkeministeriet skal hermed meddele, at ministeriet ikke har nogen bemærkninger til den fremsendte høring over ny dronebekendtgørelse.

Med venlig hilsen

**Tina Hass Hansen**  
Chefkonsulent



**Kirkeministeriet**

T: 3392 3390 / km@km.dk

Frederiksholms Kanal 21 / 1220 København K



## Simone Holst

---

**Fra:** SDFI - Direktionssekretariat  
**Sendt:** 19. september 2023 12:11  
**Til:** Simone Holst  
**Cc:** Sune Fredskild  
**Emne:** SV: Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring

**Sag:** 2022-087428  
**Sagsdokument:** 1969662

Kære Simone

Tak for muligheden for at kommentere på bekendtgørelsen. Vi har dog ikke bemærkninger i denne omgang.

Mvh.  
Chris Gold Nielsen

**Fra:** Simone Holst <[shol@trafikstyrelsen.dk](mailto:shol@trafikstyrelsen.dk)>  
**Sendt:** 7. september 2023 16:00  
**Emne:** Udkast til ny dronebekendtgørelse i høring

Til høringsparterne på listen

Hermed sendes en ajourført dronebekendtgørelse (bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer) i høring.

Høringsmateriale samt udkastet kan findes på høringsportalen her:  
[Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)

Høringsfristen er **den 6. oktober 2023**.

Det forventes, at den ajourførte dronebekendtgørelse skal træde i kraft den 1. januar 2024.

Venlig hilsen

Simone Holst  
Specialkonsulent, jurist  
Luftfart 1

**Trafikstyrelsen**  
**Danish Civil Aviation and Railway Authority**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V.

Tlf.: 4178 0464  
[shol@trafikstyrelse.dk](mailto:shol@trafikstyrelse.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

