

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat

Notat

Sagsnr.: TS30301-00072

Dato: 18-12-2020

Høringsnotat

Dronebekendtgørelsen

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 3. april 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til EU-forordning 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (Dronebekendtgørelsen) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen. Høringsfristen udløb den 8. maj 2020.

På baggrund af de indkommende høringssvar, herunder i særdeleshed fra Forsvarsministeriet, Forsvaret, Justitsministeriet, Rigspolitiet samt Københavns Lufthavn, blev det besluttet at sende udkastet i en supplerende høring.

Den supplerende høring indebar, at afstandskravet til militære installationer blev forøget fra 150 meter til 300 meter. Endvidere blev opgaven med at give tilladelse til, at udføre dronemflyvning i sikringskritiske områder overført til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og der blev indsat en maksimal flyvehøjde på 100 meter i en afstand på en kilometer fra flyvesikringskritiske områder.

Udkastet til bekendtgørelsen blev sendt i supplerende høring i perioden den 5. november 2020 til og med 15. november 2020.

Styrelsen modtog bl.a. høringssvar fra Københavns Lufthavn, hvori fremgik et ønske om at afstandskravene til større lufthavne burde forøges, for i større grad at sikre den bemandede lufttrafik mod potentielle kollisioner med droner. Bekendtgørelsesudkastets § 6, som omhandler afstande til offentlig godkendte flyvepladser, blev på den baggrund væsentligt omformuleret.

Det blev besluttet at sende bekendtgørelsen i en yderligere supplerende høring i perioden 27. november 2020 til og med 6. december 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Erhvervsministeriet, Uddannelses- og Forskningsministeriet, Forbrugerrådet Tænk, Danske Beredskaber og Dansk Erhverv.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Forsvarsministeriet, Miljø- og Fødevareministeriet, Naturstyrelsen, Rigspolitiet, Naviair, Vejdirektoratet, Regionernes Akutlægehelikoptere, UAS Denmark, Geoforum, Falck, Focus Advokater, Københavns Lufthavne A/S, Holo A/S, Uni-Fly A/S, Rasmus Bissenbakker (privatperson), Jens Skinnerholm (privatperson), Peter Gramstrup (privatperson) WeFly ApS, Lorenz Technology ApS, Airborne Consult ApS, MyDroneAcademy ApS, AOPA DMU.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelt

1. Naturstyrelsen mener, at det er vigtigt, at de danske dronebrugere kan se gældende droneregler ét sted – i nærværende bekendtgørelse.

Styrelsen har valgt at henvise til den europæiske droneregulering og gøre det klart, at det er droneføreren (fjernpilotens) ansvar at denne regulering også skal efterleves. Det er ikke lovteknisk muligt, at "copy-paste" den europæiske droneregulering ind i bekendtgørelsen.

De europæiske droneregler kan se her:

<https://eur-lex.europa.eu/search.html?scope=EUR-LEX&text=2019%2F947&lang=da&type=quick&qid=1608116556137>

2. Danske Beredskaber har i den indledende høring noteret sig ændringerne i dronebekendtgørelsen og finder disse ændringer fornuftige. Danske Beredskaber påpeger dog, at styrelsen skal være opmærksom på ikke at skabe bureaukratiske hindringer for Beredskabets brug af droner.

Styrelsen tager det indkomne høringssvar til efterretning. Styrelsen henleder opmærksomheden på, at der er mulighed for, at forsvarsministeren fastsætter særlige regler for beredskabets brug af droner.

3. UAS Denmark, WeFly ApS og Lorenz Technology ApS, Airborne Consult ApS, MyDroneAcademy ApS, Peter Gramstrup (privatperson), påpeger, at de europæiske overgangsregler ikke muliggør brugen af

droner med en vægt på over 2 kg i byområder. På nuværende tidspunkt kan dronebevisindehavere i visse tilfælde flyve med droner med en vægt på helt op til 25 kg i bymæssigt område. De foreslår, at der udarbejdes nationale standardscenarier, der muliggør brugen af droner i vægtklassen 2-25 kg i bymæssigt område, idet nationale standardscenarier er gældende indtil 2. december 2023.

Endvidere fremhæver UAS Denmark, at der bør udarbejdes mere vejledende materiale om dron-flyvning.

Styrelsen har forståelse for den udfordring, som erhvervet står overfor i overgangsperioden til de europæiske droneregler. Styrelsen har iværksat udarbejdelse af det efterspurgte standardscenarie, som planlægges færdiggjort inden den 31. december 2020.

4. Miljø- og Fødevareministeriet spørger til, om der gælder særlige regler for natflyvning.

Natflyvning reguleres ikke særskilt, Hovedreglen i den åbne kategori for dron-flyvning er at dronen skal være indenfor synsvidde. Denne hovedregel gælder også om natten. Dette vil medføre, at flyvning med droner om natten kan finde sted – dog i praksis i reduceret omfang grundet belysningsforholdene.

5. Naviair spørger, om der er krav om registrering.

Forordning 2019/947 forpligter droneoperatører, som ejer en drone på over 250 g eller en drone, som anvendes i den specifikke kategori, til at blive registreret i styrelsens registreringssystem. Droneoperatøren modtager et registreringsnummer som påføres dronerne.

6. Geoforum påpeger, at politiets rolle er blevet reduceret i forhold til tidligere. Geoforum spørger om, hvorledes borgere kan få vished om de droneaktiviteter, de støder på, udføres af en kompetent person.

Det er korrekt, at politiets rolle bliver reduceret i forhold til dron-flyvning, idet der ikke anses for at være et behov for, at politiet involveres i alle former for dron-flyvning, som foregår inden for bymæssigt område.

Politiet vil fortsat have mulighed for at tjekke, om en fjernpilot er indehaver af den rette form for kompetencebevis.

7. Styrelsen for Digitalisering og Effektivisering bemærker, at bekendtgørelsesudkastet indeholder en lang række bestemmelser, hvortil der kræves stedbestemmelse i form af geodata. På den baggrund har Styrelsen for Digitalisering og Effektivisering en række generelle bemærkninger og anbefalinger om indhentning og anvendelse af stedbestemt information, som vedrører den efterfølgende administration af bekendtgørelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen takker for anbefalingerne og vil forsøge at anvende de offentlige tilgængelige data i administrationen af bekendtgørelsen, bl.a. til at fastslå terrænhøjde.

8. Landbrug og Fødevarer anbefaler, at dronedeflyvning uden for synsvidde muliggøres.

Dronedeflyvning uden for synsvidde muliggøres som dronedeflyvning i den specifikke kategori: En kategori som oprettes i henhold til artikel 5 i forordning (EU) 2019/947.

3. Anvendelsesområde af bekendtgørelsen - § 1

1. Naviair og Airborne Consult ApS foreslår, at bestemmelsen tager højde for, at bekendtgørelsen også supplerer efterfølgende ændringer til forordning (EU) 2019/947.

Styrelsen noterer sig ønsket og har sørget for, at der også refereres til de nuværende ændringer til forordning (EU) 2019/947. .

4. Definitioner - § 2

1. I den indledende og supplerende høring har Naviair foreslået en række yderligere definitioner samt præciseringer, bl.a. at begrebet "fjernpilot" anvendes i stedet for begrebet "dronefører".

Dette imødekommes mest muligt.

Focus Advokater påpeger, at der ikke er overensstemmelse mellem definitionen af en fjernpilot i bekendtgørelsen og i forordning (EU) 2019/945.

Dette imødekommes, og definitionen af fjernpilot tilrettes i overensstemmelse hermed.

2. Rigspolitiet påpeger, at definitionen på geografiske dronezoner bør præciseres, så det står klart, at luftfartssikkerhed både dækker security og safety.

Styrelsen imødekommer forslaget.

3

Focus Advokater påpeger i den supplerende høring, at der ikke er overensstemmelse mellem definitionen af en fjernpilot i bekendtgørelsen og i forordning (EU) 2019/945.

Dette imødekommes, og fjernpilotdefinitionen tilrettes i overensstemmelse hermed.

4. Vejdirektoratet ønsker, at begrebet infrastrukturforvalter defineres i § 2. Endvidere bør en række definitioner blive korreturlæst.

Styrelsen har imødekommet begge forslag. En infrastrukturforvalter bliver defineret som: Enhver myndighed eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning af infrastruktur.

5. Forsikring - § 4

1. Rasmus Bissenbakker (privatperson) og Airborne Consult ApS påpeger, at det er uklart, hvorfor hastighedsgrænsen for droner på under 250 g er sat til 50 km/t, for at være undtaget forsikringspligten. Men at en drone, som er C0-mærket (hvilket vil sige at den vejer under 250 g og har en hastighedsgrænse 19 m/s (68 km/t)), har en højere hastighedsgrænse, og stadig er undtaget fra forsikringspligten.

Styrelsen deler opfattelsen af, at der kan komme en skævvridning i undtagelsen til forsikringspligten, når der anvendes en form for hastighedsbetegnelse i bekendtgørelsen og en anden hastighedsbetegnelse i forordningsteksterne. Styrelsen ændrer hastighedsbetegnelsen (km/t) i bekendtgørelsen til den samme, som anvendes i forordningsteksterne (m/s). Hastighedsangivelsen på 50 km/t for droner på under 250 g erstattes med 19 m/s.

2. Modelflyvning Danmark forslår i sit høringssvar, at det præciseres, at det er droneoperationen, og ikke dronen, som skal være omfattet af en ansvarsforsikring.

Styrelsen imødekommer dette forslag, idet det kan forhindre en fejlagtig opfattelse af, at forsikringen skal dække skader på dronen.

6. Alderskrav - § 5

1. Geoforum bifalder, at alderskravet hæves til 15 år, men synes dog fortsat, at der er tale om en lav alder, som kan medføre uansvarlig flyvning. Naviair og Jens Skinnerholm spørger til grunden for, at alderskravet ikke er reduceret yderligere.

Alderskravet er sat ved den kriminelle lavalder. På den måde åbnes der op for, at flest mulige personer kan anvende droner, men stadig være ansvarlige for deres handlinger. Det skal dertil nævnes, at forordning (EU) 2019/947 fastsætter regler for flyvning med "legetøjsdroner" og for flyvning under opsyn.

7. Flyvesikrings kritiske områder - § 6

1. I den indledende høring påpeger Regionernes Akutlægehelikopter, at det ikke bør være muligt at flyve under lægehelikopterpladsens banehøjde, idet dette kan medføre, at piloten mister fokus, eftersom det

er svært at bedømme, om en drone befinder sig over eller under lægehelikopterpladsen.

Styrelsen imødekommer forslaget og fjerner muligheden for at flyve under lægehelikopterens banehøjde for at sikre luftfartsikkerheden for disse pladser.

2. Geoforum bemærker, at fjernelse af muligheden for at flyve under HEMS-pladsers banehøjde umuliggør droneflyvning på store dele af Østerbro.

Muligheden for at flyve droner under en HEMS-plads banehøjde, er blevet fjernet på baggrund af en safety-vurdering på baggrund et høringssvar fra Regionernes Akutlægehelikopter. Helikopterpiloterne har svært ved at vurdere, om en drone befinder sig over eller under HEMS-pladsens banehøjde. Dette kan potentielt medføre kollision mellem helikopter og drone.

3. Jens Skinnerholm påpeger, at HEMS-pladser kun bør påføre restriktioner på droneflyvningen, når disse pladser er i anvendelse.

Styrelsen vurderer, at det er mest sikkert, hvis de restriktioner, som en HEMS-plads påfører droneflyvningen, er permanente og ikke dynamiske. Dette skal ses i forhold til, at HEMS-pladsernes anvendelse i sagens natur er meget varierende og pludseligt opstående.

4. Københavns Lufthavn A/S har i den indledende høring bemærket, at den nuværende beskyttelse af offentlig godkendte flyvepladser ikke er tilstrækkelig i forhold til visse offentlig godkendte flyvepladser. Droneflyvning efter den kommende EU-regulering, hvor den generelle flyvehøjde forøges til 120 m, kan potentielt medføre kollision mellem droner og bemandede luftfartøjer nær sådanne offentlig godkendte flyvepladser.

På baggrund af det indkommende høringssvar, fastsætter styrelsen en "bufferzone" på 1 km rundt om flyvesikrings kritiske områder, og i denne "bufferzone" reduceres flyvehøjden for droner til 100 m.

5. I den første supplerende høring finder Geoforum og Miljø- og Fødevareministeriet, at den foreslåede tilføjelse til bestemmelsen om flyvesikrings kritiske områder omkring offentlig godkendte flyvepladser, med højdebegrænsning på 100 m, bliver svært at operationalisere for dronebrugerne, hvorfor den bør fjernes.

På baggrund af det indkomne høringssvar fra Københavns Lufthavn A/S omformuleres store dele af bestemmelsen vedrørende flyvesikrings kritiske områder omkring offentlig godkendte flyvepladser, jf. dog nedenstående pkt. 6 og 7.

6. I den første supplerende høring fremfører Københavns Lufthavn A/S, at det af styrelsen foreslåede flyvesikrings kritiske område om-

kring lufthavnen forsat ikke er stort nok. Lufthavnen anmoder om, at det flyvesikrings kritiske område omkring lufthavnen udvides fra 5 km til 8 km.

På baggrund af høringssvaret har styrelsen omformuleret store dele af § 6 vedrørende flyvesikrings kritiske områder omkring offentlig godkendte flyvepladser. På den baggrund har styrelsen udarbejdet en ny afgrænsning af et flyvesikrings kritiske område, som har samme virkning, som det Københavns Lufthavn har foreslået, men som ikke har samme restriktive indvirkning på mulighederne for dronflyvning. Den nye afgrænsning medfører bl.a., at det flyvesikrings kritiske område vil blive defineret ud fra den enkelte flyveplads ind- og udflyvningsflader og ikke kun ud fra en generel afstand til den offentlig godkendte flyveplads.

7. I den anden supplerende høring påpeger Naviair, at bekendtgørelsens bestemmelser vedrørende det flyvesikrings kritiske område omkring offentlig godkendte flyvepladser er blevet svært læseligt på grund af brugen af mange fagtermer, hvorfor mange fjernpiloter vil have svært ved at forstå og anvende bekendtgørelsen, som grundlag for deres dronflyvning. Endvidere vil det ikke være muligt for Naviair at have opdateret Droneluftrum eller have de fornødne ATS-instrukser og andre operationelle forhold klar til den 1. januar 2021.

På baggrund af Naviairs høringssvar vurderer styrelsen, at det vil være mere hensigtsmæssigt at anvende den første høringss formulering af § 6 i forhold til de flyvesikrings kritiske områder omkring offentlig godkendte flyvepladser. Formulering som blev udarbejdet på baggrund af København Lufthavns høringssvar og anvendt i den supplerende høringssrunde er blevet trukket tilbage.

7. Modelflyvning Danmark og Airborne Consult ApS vil foretrække, at beføjelsen til, at der gives tilladelse til at flyve indenfor et flyvesikrings kritiske område, uddelegeres til den relevante flyveplads eller til Naviair. UAS Danmark finder den nuværende ordning rimelig, men påpeger, at den bør smidiggøres.

Styrelsen har forsøgt i videst muligt omfang at imødekomme Modelflyvning Danmark og Airborne Consult ApS forslag. Dette gøres konkret ved, at styrelsen kan udarbejde en konkret procedure med relevante aktører (herunder flyvepladser og Naviair) om flyvning med droner indenfor aktørens respektive flyvesikrings kritiske område. Fjernpiloter vil da efterfølgende kunne flyve efter den fastsatte procedure, hvis disse blot indsender erklæring om efterlevelse af proceduren til styrelsen. Styrelsen bekræfter herefter modtagelsen, hvorefter fjernpiloten kan flyve efter proceduren.

8. Uni-Fly A/S påpeger, at energi-infrastruktur bør anses for at være et flyvesikrings kritiske område.

Styrelsen er ikke enig heri. Flyvesikrings kritiske områder er områder, hvori der er en generel forøget risiko for kollision mellem luftfartøjer (både bemandede og ubemandede). Styrelsen vurderer ikke, at denne forøgede risiko er til stede ved energi-infrastruktur.

9. AOPA DMU påpeger, at visse private flyvepladser bør omfattes af et flyvesikrings kritiske områder.

Styrelsen tager forslaget til efterretning og vil undersøge, om der er private flyvepladser der burde være omfattet af et flyvesikrings kritiske områder, og hvis det vurderes at være tilfældet, da på den baggrund optages i bekendtgørelsen ved en fremtidig ændring.

8. Sikringskritiske områder - § 7

1. Rigspolitiet har i deres indledende høringssvar påpeget, at det principielt bør være den nationale luftfartsmyndighed, som udsteder tilladelse til dronedeflyvning i sikringskritisk område, og ikke ejeren/beboeren/forvalteren af den bygning, som er omfattet af det sikringskritiske område.

Virksomheden MyDroneAcademy ApS påpeger omvendt, at en centraliseret tilladelsesordning vedrørende dronedeflyvning i og nær sikringskritiske områder vil skabe en unødigt bureaukratisk proces.

Styrelsen har imødekommet Rigspolitiets forslag. Den centraliserede tilladelsesordning er baseret på det forhold, at kolonne 3 virksomheder og ambassader og lignende, ikke kan give adgang til dronedeflyvning på områder uden for deres egen ejendom – dette er en myndighedsopgave. Det bliver derfor rettet til, at det er styrelsen, der varetager denne opgave.

2. I den første supplerende høring finder UAS Denmark og Geoforum det positivt, at styrelsen vil fremstå som central tilladelsesudstedende myndighed. De har bekymringer om, hvorvidt tilladelse kan gives inden for rimelig tid. Geoforum påpeger, at der bør meldes sagsbehandlingstider ud.

Styrelsen arbejder i samarbejde med Naviar på at digitalisere processen, hvilket forventes at smidiggøre processen. En digitaliseret proces forventes klar i løbet af 2021.

3. Naviar spørger til, om domstolene skal optages som et sikringskritisk område.

Justitsministeriet har ikke meldt dette ind som et behov, hvorfor domstolene ikke er optaget som sikringskritiske områder.

9. Militære installationer - § 8

1. I den indledende høring forslår Forsvarsministeriet og Forsvaret, at afstanden til militære installationer og fartøjer forøges fra 150 m til 300 m. I den supplerende høring anmoder Forsvarsministeriet yderligere om, at sikkerhedsafstanden til kongehusets residenser, som bevogtes af Forsvaret, også udvides til 300 m. Endvidere anmodes der om, at betegnelsen "installation" ændres til "område", samtidig med at betegnelsen "orlogsskibe og fartøjer" præciseres til "luftfartøjer og flådefartøjer".

Styrelsen har imødekommet Forsvarsministeriet og Forsvarets forslag og præciseringer. Imødekommelsen beror især på, at Forsvaret varetager opgaver i henhold til rigets sikkerhed, som kan kompromitteres pga. dronedeflyvning.

2. UAS Denmark, Geoforum og Jens Skinnerholm finder det uensigtsmæssigt, at Forsvarets *sikringskritiske områder* udvides så betydelig, og at droneoperationer besværliggøres, når der skal holdes en afstand på 300 m til orlogsskibe, når lokationen for skibet ikke er kendt.

Se ovenstående svar.

3. Naviair spørger til forskellen på samtykke og tilladelse i bestemmelsens stk. 1 og stk. 2.

Bestemmelsen ensrettes, så samme terminologi anvendes.

10. Støjfølsomme naturområder - § 9

1. Miljø- og Fødevareministeriet påpeger i den indledende høring, at det er vigtigt, at statslige overvågningsaktiviteter kan udføres i et støjfølsomt naturområde.

Dette er allerede muligt efter de nugældende regler, men styrelsen præcisere det yderligere.

2. UAS Denmark, Airborne Consult Aps og Jens Skinnerholm finder, at de følsomme naturområder besværliggør brugen af droner. Det foreslås, at miljøområderne revurderes både i udstrækning og hvad angår regler for flyvning heri. Endvidere bør der være mulighed for at foretage naturoptagelser.

Styrelsen er i dialog med Miljøstyrelsen om at få revurderet områderne, blandt andet med henblik på at der vil kunne foretages naturoptagelser.

3. Airborne Consult Aps foreslår, at Kravet om "under 300 m" udgår, eftersom droner i den åbne kategori kun må flyve i en højde af 120 m.

Styrelsen imødekommer forslaget.

11. Jernbane - § 10

1. Naviair påpeger at stk. 2 i denne bestemmelse bør følge samme struktur som § 7, stk. 2.

Forslaget imødekommes.

12. Veje - § 11

1. I den indledende høring finder UAS Denmark det uhensigtsmæssigt, at offentlige veje ikke må overflyves.

Styrelsen imødekommer UAS Denmarks forslag. Forbuddet om overflyvning af veje gælder således kun for veje med en hastighedsbegrænsning på over 70 km/t.

2. I den supplerende høring bifalder UAS Denmark lempelsen af reglerne vedrørende flyvning nær vej. UAS Denmark påpeger dog, at det bør være styrelsen, som giver tilladelse til overflyvning af veje.

Styrelsens finder det mest hensigtsmæssigt, at det er den pågældende vejmyndighed, som giver tilladelse til overflyvning af den respektive vej, idet denne vejmyndighed har kendskab til vejens anvendelse.

3. Scandinavian Avionics A/S, FALCK og Holo A/S påpeger, at bestemmelsen besværliggør brugen af droner i den specifikke kategori, hvorfor den bør præciseres til kun at omfatte dronflyvning i den åbne kategori.

Styrelsen er enig heri og forslaget imødekommes.

4. Airborne Consult ApS ønsker en præcisering af, at vejen ikke må overflyves, hvis hastighedsbegrænsningen på vejen er over 70 km/t, samt om bestemmelsen gælder alle veje eller kun offentlige veje.

Forslaget imødekommes. Bestemmelsen har kun til hensigt at regulere flyvning over offentlige veje.

5. Vejdirektoratet finder det positivt, at det hidtidige afstandskrav på 150 m til offentlige veje er blevet fjernet. I den anden supplerende høring ønsker Vejdirektoratet, at begrebet "fartgrænse" ændres til "hastighedsgrænse" for at være i overensstemmelse med færdselslovens terminologi.

Styrelsen imødekommer forslaget.

13. Frithængende elkabler- § 12

1. Naviair spørger til, om 5 m kravet gælder hele vejen "rundt" om elkablet

Kravet gælder hele vejen rundt om elkablet. Elkablet kan både over- og underflyves, så længe afstanden imødekommes.

14. Beskyttelse af privatlivets fred - § 13

1. Rigspolitiet fremhæver, at ejer ikke kan give tilladelse til flyvning med drone uden for dennes ejendom, hvorfor 5 m kravet til bygninger, som ikke er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende ikke kan lade sig gøre.

Styrelsen er enig heri. Bestemmelsen omformuleres, så dronedeflyvning kun må finde sted 2,5 m fra beboelsesejendomme, som ikke er afgrænset af hegn, hæk, mur eller lignende, og kun hvad angår indenfor beboelsesejendommens matrikel kan ejer/beboer give samtykke til afvigelse fra kravet.

2. Rigspolitiet finder ikke at begrebet "uheldssteder" er dækkende og derfor bør udskiftes med "indsatssteder".

Styrelsen imødekommer forslaget.

3. Airborne Consult ApS har i anden supplerende høring påpeget, at det kan være svært, at få kontakt til visse beboelsesejendommers ejer, hvorfor fjernpiloten også bør kunne kontakte administrator i forhold til dronedeflyvning efter § 13, stk. 2. Endvidere bør det præciseres yderligere, hvor reglen gælder.

Styrelsen imødekommer forslaget og indsætter og administrator i bestemmelsen. Endvidere er det blevet præciseret i bestemmelsen, at ejer/administrator kun kan give samtykke til dronedeflyvning nærmere end 2,5 meter fra en beboelsesejendom, hvis dronedeflyvningen foregår på beboelsesejendommens tilhørende areal (matrikel).

3. Miljø- og Fødevareministeriet spørger i den indledende høring, om bekendtgørelsens § 13, stk. 1 og 2 også omfatter fiskerfartøjer.

Det er styrelsens hensigt, at § 13, stk. 1 og 2 kun omfatter fast ejendom.

4. I den supplerende høring spørger Miljø- og Fødevareministeriet til, om overflyvning af marker må finde sted.

Det er styrelsens opfattelse, at det kun er det nærliggende areal omkring en bygning, såsom en have, gårdsplads eller lignende, som ikke må overflyves. Styrelsen præciserer dette i bestemmelsen.

5. Scandinavian Avionics A/S, FALCK, Holo A/S og Jens Skinnerholm påpeger, at bestemmelsen er til hinder for brugen af droner i den specifikke kategori, herunder især når der er tale om transportdroner.

Hensynet til beskyttelse af privatlivets fred kan ikke ensidigt tilsidesættes på baggrund af en risikovurdering, som det er tilfældet med veje, jernbaner, elkabler og lignende. Det er styrelsens vurdering, at afvigelse fra hovedreglen i denne bestemmelse altid beror på en konkret vurdering.

6. UAS Denmark påpeger i begge høringssvar, at reglen om at 3. mands ejendom ikke kan overflyves er stærk begrænsende for udviklingen af droneerhvervet. UAS Denmark angiver, at dette bør ændres, så der er mulighed for at overflyve 3. mands ejendom i en særlig højde.

Styrelsen finder at beskyttelsen af privatlivets fred må veje tungere end muligheden for at flyve med droner over 3. mands ejendom, hvorfor de nuværende regler opretholdes. Styrelsen vil som hidtil have mulighed for i særlige tilfælde at give mulighed for overflyvning af en eller flere 3. mands ejendomme.

7. I den supplerende høring påpeger Focus Advokater, at bestemmelsen ikke beskytter privatlivets fred tilstrækkelig i forhold opsamling af personfølsomme data, som bl.a. er omfattet af GDPR-forordningen og databeskyttelsesloven.

Bestemmelsen tilsigter kun at beskytte mod overflyvning af privat ejendom. Hvis fjernpiloten ønsker andet end at overflyve den pågældende private ejendom – f.eks. foretage videooptagning, fotografering eller lignende – da skal den relevante lovgivning - GDPR-forordning og databeskyttelseslov – naturligvis overholdes.

8. Naviair spørger til, hvor restriktionerne for uheldssteder fremgår, så det er let at finde for fjernpiloter.

Skiltning fra politiets side ved et uheldssted vil blive anset for at være tilstrækkelig offentliggørelse af disse områder i det konkrete tilfælde.

15. Geografiske dronezoner - § 14

1. Forsvarsministeriet ønsker bekræftelse på, om disse zoner kan anvendes til at oprette midlertidige dronefri områder, som kan anvendes til militær øvelse.

De geografiske dronezonerne kan anvendes til dette formål

2. Naviair spørger til, hvor styrelsen tiltænker at offentliggøre geografiske dronezoner.

Dette tiltænkes først og fremmest at blive offentliggjort på styrelsens hjemmeside, efterfølgende i andre relevante kanaler, såsom drone-luftrum.dk.

3. Naviair spørger ind til, hvad definitionen på en geografisk dronezone er.

Definitioner er: Et luftrumsudsnit afgrænset af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som letter, 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 Europa Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.

4. Naviair spørger til, hvorledes relevante aktører og myndigheder vil blive orienteret om zonerne. Naviair finder det endvidere væsentligt, at styrelsen fremlægger sine overvejelser om, hvorledes zonerne skal udformes.

Der er nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, som drøfter principperne for oprettelsen af de geografiske zoner. Heri indgår også en afklaring af, hvilke aftaler og procedure der skal indgås mellem de relevante myndigheder og aktører.

5. AOPA DMU og Erhvervsflyvningens Sammenslutning finder det bekymrende, at styrelsen kan oprette geografiske dronezoner, som kan have indvirkning på den almindelige bemandede luftfart, uden dette har været i høring.

En geografisk dronezone er en zone, hvori særlige vilkår for dronetrykning forekommer. Vilkårene vil fremgå af de specifikke zoner. Geografiske dronezoner har kun virkninger overfor droner (ubemandede luftfartøjer) og ikke for den bemandede luftfart. Disse geografiske dronezoner kan således ikke anvendes til at opsætte restriktioner for den bemandede luftfart.

Hvis det skønnes relevant i en konkret sag omkring oprettelse en geografisk dronezone, vil styrelsen anmode relevante organisationer i branchen om kommentarer dertil.

Ved etablering af geografiske dronezoner vil det dog ofte være nødvendigt, at etableringen kan ske hurtigt, hvorfor en eventuel høring i disse tilfælde da vil være ganske kort. I nogle tilfælde, hvor der akut er opstået behov for etablering af en geografisk dronezone for luftrumsbrugere med særlige behov, f.eks. Rigspolitiet eller Forsvaret, vil det ikke være muligt eller give mening at have en høringsproces.

16. Overgangsbestemmelser - § 15

1. Virksomhederne WeFly ApS og Airborne Consult ApS påpeger, at overgangsreglerne for dronebevis og dronetegn bør præciseres og gøres mere læsevenlige.

Styrelsen har forsøgt at imødekomme forslaget.

17. Klageadgang - § 17

1.AOPA DMU og Erhvervsflyvningens Sammenslutning finder det kritisabelt, at klageadgangen er afskåret i nærværende bekendtgørelsesudkast.

Transport- og Boligministeriets departement har besluttet at afskære klageadgangen på baggrund af udkastet af bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter (<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64508>).

18. Straf - § 18

1. Naviair spørger til, om styrelsen har sanktionsmuligheder i form af frakendelse af certifikat, karantæne eller konfiskation af drone.

Forordning (EU) 2019/947 giver mulighed for tilbagekaldelse og suspension af certifikater. Styrelsen har ikke mulighed for at konfiskere en drone.

Bilag 1

Erhvervsministeriet,
Forsvarsministeriet,
Miljø- og Fødevareministeriet,
Uddannelses- og Forskningsministeriet,
Forsvaret,
Naturstyrelsen,
Rigspolitiet,
Vejdirektoratet
Naviair,
Airborne Consult ApS,
AOPA DMU,
Danske Beredskaber,
Dansk Erhverv,
Erhvervsflyvningens Sammenslutning,
FALCK,
Focus Advokater,
Forbrugerrådet Tænk,
Geoforum,
Holo A/S,
Københavns Lufthavn A/S,
Lorenz Technology ApS
MyDroneAcademy ApS,
Regionernes Akutlægehelikoptere,

Scandinavian Avionics A/S,
UAS Denmark,
Uni-Fly A/S,
WeFly ApS