

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

Dato: 07-09-2023
Sagsnr.: 2022-087428
Dokumentnr.: 1809484
Sagsbehandler: SHOL

Til høringsparterne

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

Trafikstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer i høring.

Høringsfristen er den 6. oktober 2023.

Udkastet til bekendtgørelse erstatter den gældende dronebekendtgørelse, bekendtgørelse nr. 2253 af 29. december 2020 om supplerende bestemmelser til EU-forordning 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer (dronebekendtgørelsen).

Siden dronebekendtgørelsen trådte i kraft den 1. januar 2021, har Trafikstyrelsen fået erfaringer i anvendelsen og fortolkningen af både gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 og dronebekendtgørelsen. På baggrund af erfaringerne er der behov for, at flere bestemmelser i dronebekendtgørelsen ændres, og at der fastsættes en række nye bestemmelser.

Ændringerne vil få betydning for droneoperatører og fjernpiloter, der flyver med drone i Danmark.

Trafikstyrelsen har drøftet udkastet med de relevante myndigheder for at sikre, at styrelsen også har indarbejdet de relevante myndigheders kommentarer i udkastet.

Transportministeriet har igangsat en proces med at få udarbejdet en ny, national dronestrategi. Den nye dronestrategi forventes at beskæftige sig med en række overordnede emner og udfordringer på droneområdet. Disse emner og udfordringer bliver derfor ikke berørt i dette udkast til dronebekendtgørelse, men bekendtgørelsen vil senere blive ændret i det omfang, arbejdet med dronestrategien betyder, at der er behov for at ændre denne.



Formål og ophav

Udkastet strammer op på reglerne, hvor der er nødvendigt. Derudover fastsættes der regler, som gør det muligt at udpege nye geografiske dronezoner for at sikre områder og personer mod overflyvning af droner, hvor det er nødvendigt, f.eks. ved slotte og over områder, hvor der er adgangskontrol, der betyder, at en person ikke må gå ind på området.

Bekendtgørelsen ændrer endvidere reglerne om støjfølsomme områder, så de støjfølsomme områder kan være åbne og lukkede i de perioder, hvor det er nødvendigt, f.eks. for at beskytte ynglende fugle.

Endelig fastsættes der en bestemmelse om, at ansøgere skal anvende de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Dog med den undtagelse, at ansøgere, der ikke har elektronisk ID, kan ansøge på anden vis ved at rette henvendelse til Trafikstyrelsen.

Kort liste over emner i bekendtgørelsen

Den nye bekendtgørelse indeholder bestemmelser om:

1. Opdatering af de gældende afstandskrav, så disse strammes op, hvor der er behov for dette og præciseres, hvor dette er nødvendigt (s. 2)
2. Støjfølsomme naturområder og beskyttelse af dyrebestande (s. 4)
3. Nye bestemmelser om afstandskrav. (s. 5)
 - 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 (s. 6)
5. Droneoperationer ved permanente menneskeskabte hindringer (s. 7)
6. Krav om at føre logbog (s. 7)
7. Forlængelse af dronecertifikater (s. 7)
8. Krav om anvendelse af digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed (s. 8)
9. Regler for statsflyvninger (s. 8)
10. Ændring af forsikringskravet (s. 8)
11. Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen har overladt beføjelsen til (s. 9)

Uddybning af indholdet i udkastet til en ny dronebekendtgørelse

Ad 1: Opdatering af de gældende afstandskrav, så disse strammes op, hvor der er behov for dette og præciseres, hvor dette er nødvendigt

Trafikstyrelsen kan p.t. give tilladelse til, at en række afstandskrav kan fraviges. Det gælder f.eks. afstandskravene i § 6 (lægehelikopterflyvepladser (HEMS) samt offentlig godkendte flyvepladser og militære flyvestationer) og § 7 sikringskritiske områder, såsom Christiansborg, kongehusets residenser, ambassader, kolonne 3-virksomheder osv.

I bemærkningerne til lovforslaget, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for flyvning ved disse områder, fremgår det, at der som udgangspunkt ikke skal kunne flyves i



disse områder, men at der f.s.v.a. sikringskritiske områder kan gives tilladelse, hvis droneoperationen har et almennyttigt formål, og at der ved sikringskritiske områder i særlige tilfælde kan gives tilladelse til droneoperationer.

Flyvesikringskritiske områder:

I udkastet ændres § 6 om flyvesikringskritiske områder, så bestemmelsen bliver til 2 bestemmelser. § 9 fastsætter regler om droneoperationer ved offentlige godkendte flyvepladser og militære flyvestationer, og § 10 fastsætter regler for droneoperationer ved lægehelikopterflyvepladser (HEMS).

For begge bestemmelser gælder for at få en tilladelse, hvis en droneoperation ikke kan gennemføres efter stk. 1 eller 2, at droneoperationen har et almennyttigt, samfundsmæssigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål. Derudover skal fjernpilotten have et kompetencecertifikat (et A2 certifikat) og have fløjet mindst 10 timer på kompetencecertifikatet, hvis der skal flyves drone tættere på en offentlig godkendt flyveplads eller militær flyvestation.

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

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

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

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

I dag er en flyvehøjde op til 40 meter over banehøjden tilladt mellem 5-2 km fra flyvepladser og 8-2 km fra flyvestationer. Det kan i meget sjældne tilfælde bringe flyvesikkerheden for et bemannet luftfartøj i fare, fordi et bemannet luftfartøj, når det letter, stiger med en stigning på mindst 2 %. Stiger flyet ikke med mere end 2 % stigning de første 2 km, har flyet nået en flyvehøjde af 40 meter over banehøjden 2 km fra en offentlig godkendt flyveplads, dvs. den højde en drone må flyve i. Det betyder, at en drone i en værst tænkelig situation kan flyve ind i et bemannet luftfartøj.

Af hensyn til flyvesikkerheden indsættes der et stk. 3, så dronflyvning i arealet, hvor ind- og udflyvningen til offentlig godkendte flyvepladser og militære flyvestationer finder sted, kun må foregå op til 30 meter over banehøjden mellem 3-2 km fra flyvepladsen eller flyvestationen.

Den nye § 10 om flyvning tæt på lægehelikopterflyvepladser (HEMS) kan gennemføres efter stk. 1 eller 2 i bestemmelsen. Trafikstyrelsen kan give tilladelse til at stk. 1-2 fraviges, hvis droneoperationen har et almennyttigt, samfundsnyttigt, forskningsmæssigt eller kommercielt formål.



Bestemmelsen ligner § 9 og betyder, at droneoperatøren også her skal kunne begrunde hvordan droneoperationen har et almennyttigt, samfundsmæssigt eller forskningsmæssigt formål, og at fjernpiloten skal have et kompetencecertifikat (A2-certifikat). Og at droneoperatøren skal kunne begrunde, hvorfor en opgave, der har et kommercielt formål, ikke kan udføres på anden måde. Det gælder dog ikke, hvis det er hospitalet, der ønsker opgaven udført.

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

Der indsættes et nyt stk. 5 i bestemmelsen, hvorefter der ikke kan flyves nærmere end 2 km horisontal afstand ved Ringsted, Billund, Skive og Saltum lægehelikopterflyveplads (HEMS). Lægehelikopteren har base disse 4 steder og skal derfor kunne lette uden forsinkelse og har ikke tid til at vente på, at en drone skal lande.

Sikringskritiske områder:

I den gældende § 7 om sikringskritiske områder kan Trafikstyrelsen give tilladelse til, at en droneoperation kan foregå nærmere end 150 meter fra de sikringskritiske områder.

Bestemmelsen bliver til 3 bestemmelser (§§ 11-13). Bestemmelserne ændres endvidere, så Trafikstyrelsen kun kan give tilladelse i særlige tilfælde, hvilket betyder, at der stilles krav om, at droneoperationen har et samfundsmæssigt, kommercielt eller forskningsmæssigt formål, og at hvis formålet er kommercielt, at droneoperationen er nødvendig og formålet med opgaven forspildes, hvis den skal gennemføres på en anden måde end med en drone.

Betingelserne lægger sig op ad kravene i §§ 9 og 10 på den måde, at myndighedsopgaver altid vil falde ind under samfundsmæssige formål, og at droneoperationer med forskningsformål også kan gennemføres.

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

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

Ad 2: Støjfølsomme naturområder og beskyttelse af dyrebestande

Efter gældende ret kan en droneoperation under 300 meter over terræn i støjfølsomme områder kun finde sted, hvis Trafikstyrelsen har givet tilladelse, medmindre droneoperationen udfører nødvendige opgaver i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelse, offentlige overvågningsaktiviteter og kontrolopgaver af anlæg, ejendomme, skovbrug, landbrug og dyrehold.

Bestemmelsen (§ 15) ændres, så den ikke længere henviser til BL 7-15, men derimod omfatter danske fuglebeskyttelsesområder og habitatområder. Der kan dog stadig flyves med drone over området, hvis dronen flyver i mindst 300 meters højde, dvs. i den specifikke kategori.



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.

Der indsættes derfor et stk. 4, hvorefter droneoperationer er tilladt uden for de i bilag 2 nævnte fuglebeskyttelses- og habitatområders beskyttelsesperioder. En droneoperation, der gennemføres for at udføre opgaver for myndigheder eller den respektive grundejer vil dog altid være tilladt efter stk. 2 i bestemmelsen.

Derudover fastsættes der i bestemmelsen krav om, at en fjernpilot skal have et kompetencecertifikat for at sikre, at fjernpiloten har godt kendskab til reglerne og praktisk erfaring med at flyve.

Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen har også anmodet om, at der indsættes en bestemmelse (§ 16) om, at der ikke uden ejers samtykke må flyves over dyr eller dyreflokke i indhegning eller over dyrestande, herunder også fugle, der går løs, f.eks. i dyrehaver eller andre steder i naturen.

Det skyldes, at Naturstyrelsen oplever, at fjernpiloter flyver droner for tæt på fuglenes reder eller flyver tættere på dyrestande for at få dem til at løbe eller lette. Det stresser dyrene og gøres derfor forbudt.

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

Ad 3: Nye bestemmelser om afstandskrav.

Med udkastet fastsættes en mulighed for at udpege nye geografiske dronezoner ud over de muligheder, der findes pt. De foreslåede bestemmelser betyder, at der fremover kan fastsættes geografiske dronezoner over en række områder.

Ad a: Kulturarv: Der indsættes en ny § 13, stk. 1, om afstandskrav ved kultursteder, f.eks. Kronborg, Frederiksborg Slot, Koldinghus Slot m.fl., så disse steder kan beskyttes mod skader og således at personer, der besøger slottene, kan færdes uden at risikere at blive ramt af en drone.

Ad b: Visse parker: Områderne beskyttes af hensyn til de mange personer, der anvender områderne. Områderne er forbudte at flyve over det meste af året, fordi der er personforsamlinger i parkerne. Den foreslåede § 13, stk. 2, giver Slots- og Kulturstyrelsen mulighed for at forbyde flyvning i parkerne for at beskytte personerne i disse.

Ad c: Flyvning i område, der er omkranset af bygninger: Der indsættes en ny § 20 om flyvning i et område, der er omkranset af bygninger. Bestemmelsen er indsat for at give mulighed for



at flyve i områder, hvor det i dag kan være næsten umuligt at flyve, f.eks. på et stadion, hvor der er tilskuerrækker hele vejen rundt og mure omkring stadion. Bestemmelsen skal give mulighed for at flyve i området, hvis vilkårene i bestemmelsen er overholdt.

Ad d: Områder med adgangskontrol: Den gældende bekendtgørelse § 13 gælder for privatlivets fred. Bestemmelsen dækker derfor ikke over virksomheder eller andre områder, hvor der er bygninger eller beboelsesejendomme og hegn, hæk og mur og lignende.

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

Der indsættes derfor en ny bestemmelse (§ 23), hvorefter det som udgangspunkt er ulovligt at flyve ind over et område, hvor der er adgangskontrol, uden at droneoperatøren inden da har fået tilladelse fra områdets ejer eller fra den, der har råderet over området.

En fjernpilot, der ønsker at flyve nærmere områderne nævnt under a, b og c skal have et kompetencecertifikat, mens en fjernpilot, der ønsker at flyve i områder med adgangskontrol som minimum skal have et certifikat for teoretisk viden.

Ad 4: Ændring af afstandskrav til militære områder

I den gældende bekendtgørelse er der et afstandskrav på 300 meter til militære områder, herunder kongehusets residenser, som er under bevogtning af Forsvaret og midlertidige militære områder samt afstandskrav på 300 meter til militære luftfartøjer og flådefartøjer.

En fjernpilot kan efter samtykke fra Forsvaret flyve tættere på områderne.

Forsvaret har anmodet om, at afstandskravet ændres i den kommende bekendtgørelse, så der er 1000 meter til militære områder, herunder øvelsesområder, og midlertidige militære områder samt 1000 meters afstandskrav til militære luftfartøjer og flådefartøjer og militærkolonner.

Det foreslås derfor, at § 14 om afstandskrav til militære områder ændres, så der er et afstandskrav til militære øvelsesområder, midlertidige militære områder, f.eks. når en havn gøres til et militært område for en periode, militære luftfartøjer, flådefartøjer og militærkolonner. Bestemmelsen ændres, fordi de sensorer, som en drone flyver med i dag, også på 300 meter kan opfange militære hemmeligheder og derfor vil kunne spionere på Forsvaret, selv om de holder sig uden for de 300 meter. Der er derfor behov for, at afstanden til militære områder m.m. bliver større.

For fortsat at give mulighed for flyvning i byer vil afstandskravet fortsat være 300 meter, når Forsvarets ejendomme ligger i byer, f.eks. Christiansborg og Livgardens Kaserne ved Rosenborg Slot.

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



Kravet om 1000 meter horisontal afstand foreslås også at skulle gælde, når Forsvaret assisterer politiet på et indsatssted. I denne situation indsættes en undtagelse, så en igangværende opgave, som en droneoperatør løser for en klient, kan fuldføres, hvis opgaven er sat i gang inden indsatsstedet blev etableret. Dette gælder dog ikke, hvis flyvningen med dronen forhindrer eller forstyrrer en indsatsopgave på indsatsstedet. Det kan f.eks. ske, hvis politiet eller Forsvaret flyver med droner eller helikoptere på indsatsstedet, se § 22.

Derudover fastsættes der i bestemmelsen krav om, at en fjernpilot skal have et kompetencecertifikat for at sikre, at fjernpiloten har godt kendskab til reglerne og praktisk erfaring med at flyve.

En droneoperatør, der flyver i de geografiske dronezoner, der er fastsat omkring Forsvarets områder, skal være opmærksom på, at Forsvaret detekterer droner, og at dronen kan blive bragt ned, hvis der er tvivl om, hvorvidt droneoperatørens flyvning er lovlig.

Ad 5: Droneoperationer ved permanente menneskeskabte hindringer

Den foreslåede § 26 er ny og lægger sig op ad reglen i forordning 2019/947 om flyvning ved menneskeskabte hindringer (UAS.OPEN.010 i bilaget, del A). Bestemmelsen kan kun anvendes, hvor den, der har ansvaret for hindringen, har anmodet om flyvningen over hindringen, f.eks. for at få eftersat vinger på en vindmølle.

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

Ad 6: Krav om at føre logbog

Bestemmelsen om at føre logbog (§ 5) er ny og er indsat, så Trafikstyrelsen kan føre tilsyn med droneoperatører og fjernpiloter. Trafikstyrelsen har en forpligtelse til at føre tilsyn i droneforordningen. Logbogen kan hjælpe med denne forpligtelse. Logbogen kan endvidere anvendes i forbindelse med ansøgninger om flyvning med drone i § 9, stk. 4, hvor der er krav om, at fjernpiloten skal have fløjet mindst 10 timer.

Reglen gælder for alle droneoperatører, dvs. både for virksomheder og privatpersoner, men legetøjsdroner er undtaget kravet. Kravet om at føre logbog var gældende i de tidligere bekendtgørelser på området, og der vil derfor formentlig allerede være virksomheder i dag, der fører en form for digital/elektronisk logbog, og reglen vil derfor ikke have konsekvenser for dem, bortset fra at Trafikstyrelsen kan kræve at se logbogen i forbindelse med tilsyn.

Ad 7: Forlængelse af dronecertifikater

I forordningen står der i bilaget, del A, UAS.OPEN.070 om varigheden af de dronecertifikater (certifikat om teoretisk viden (A1/A3 certifikatet) eller kompetencecertifikat (A2 certifikatet)),



som udstedes af den kompetente myndighed (Trafikstyrelsen i Danmark) til fjernpiloter, der har bestået en prøve i den åbne kategori.

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

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

Ad 8: Krav om anvendelse af digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

Trafikstyrelsen forventer snart at stille en række digitale blanketter til rådighed for ansøgning om tilladelse til at flyve nærmere end de fastsatte afstandskrav i den gældende bekendtgørelse. Det er imidlertid ikke et krav, at en ansøger skal anvende disse, selv om det gør det lettere at vide, hvilke oplysninger Trafikstyrelsen skal have for at kunne behandle ansøgningen.

Transportministeren forventer i folketingsåret 2023-24 at fremsætte et lovforslag, der giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om, at digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, skal anvendes.

Den foreslåede § 33 fastsætter, at de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, skal anvendes ved ansøgninger. Blanketterne skal sikre, at ansøgere ved, hvilke oplysninger der skal indsendes, så Trafikstyrelsen kan behandle ansøgningerne hurtigere og mere effektivt.

Har en ansøger ikke et elektronisk ID kan borgeren henvende sig til Trafikstyrelsen og få mulighed for at ansøge på en anden måde. Det kan f.eks. være borgere, der er fritaget fra at skulle anvende elektronisk ID, f.eks. MitID, eller udenlandske virksomheder, som ikke har et elektronisk ID, der kan anvendes i en dansk løsning.

Ad 9: Regler for statsflyvninger

Baggrunden for de nye regler om statsflyvning i kapitel 5 (§§ 27-31) er for at gøre det lettere for Trafikstyrelsen og andre myndigheder, der ønsker at flyve efter disse regler.

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

Ad 10: Ændring af forsikringskravet

Bestemmelsen om forsikring (§ 4) ændres, så droneoperationen skal være dækket af en gyldig ansvarsforsikring i henhold til lov om luftfart og Europa-Parlaments og Rådets forordning (EF) 785/2004, så der stilles krav om, at droneoperationen skal være dækket af en gyldig ansvarsforsikring, der dækker passende i forhold til de skader, dronen kan forårsage. Ændringen betyder, at en forsikring ikke længere behøver være 0,75 SDR (Special Drawing rights), hvis det



f.eks. er en mikrodrone, der flyves med, og det er forsikringssekskabets vurdering, at en droneoperation med en mikrodrone ikke kan forårsage større skader.

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

Ad 11: Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen har overladt beføjelsen til

Der indsættes en bemyndigelse, så Trafikstyrelsen kan overlade beføjelser til at give tilladelser efter de enkelte bestemmelser til den myndighed, der skal give samtykke efter bestemmelsen. Beføjelsen indsættes, så det er tydeligt, at det er Trafikstyrelsen, der som udgangspunkt skal give tilladelse, selv om andre myndigheder skal give samtykke i enkelte tilfælde. Trafikstyrelsen kan overlade beføjelsen til at træffe afgørelser til de myndigheder, der ejer områderne, hvis det giver mening i de enkelte tilfælde.

Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)

Forlængelse af certifikater:

Det forventes, at ændringerne og de nye bestemmelser i dronebekendtgørelsen vil have begrænsede konsekvenser for erhvervslivet og borgere.

Fjernpiloter skal have forlænget deres certifikat en gang hvert 5. år. Hvis en fjernpilot har et certifikat for teoretisk viden, skal fjernpiloten tage en online prøve for at forlænge certifikatet. Det koster pt. 65 kr. for at tage onlineprøven.

En fjernpilot, der har et kompetencecertifikat, skal alene forlænge dette for fortsat at have både certifikatet for teoretisk viden og kompetencecertifikatet. Det koster pt. 65 kr. at tage prøven og dertil koster det et beløb for at gå op til prøven hos den udpegede private organisation eller virksomhed, som afholder prøven.

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

Gebyr for behandling af ansøgning:

Derudover er der indsat nogle nye bestemmelser med afstandskrav eller områder, der kan blive til geografiske dronezoner, hvor der skal gives tilladelse for at en drone kan flyves der. Der betales et gebyr på 1100 kr. pr. time for en ansøgning, men en del af ansøgningerne vil blive behandlet sammen med en ansøgning om en tilladelse i den specifikke kategori. Bliver en ansøgning i den specifikke kategori behandlet sammen med en konkret ansøgning efter dronebekendtgørelsen, vil ansøgeren typisk ikke opleve forlænget sagsbehandling, eller at det gebyrbelagte timeforbrug, og dermed det skyldige beløb, bliver større. Behandlingen af ansøgningen efter dronebekendtgørelsen vil derfor ikke kræve væsentligt ekstra arbejde.

Det forventes ikke, at der vil komme et stort antal nye ansøgninger pga. de nye afstandskrav, og det forventes, i det omfang der kommer en ansøgning, at behandlingen ikke vil være tids- eller ressourcetrækkende, og at sagsbehandlingstiden derfor sjældent vil overskride en til to timer.



Førelse af logbog

Der indsættes en bestemmelse om, at droneoperatører skal føre en logbog. De fleste droner registrerer automatisk de fleste af de oplysninger, som efterspørges i bestemmelsen. Derudover forventes det, at de fleste virksomheder, der anvender drone, allerede i dag fører en logbog for at kunne kontrollere anvendelsen af dronen, idet de tidligere gældende bekendtgørelser stillede krav om, at der skulle føres logbog. Det forventes desuden, at de fleste fører logbogen digitalt/elektronisk, idet langt de fleste droner i dag registrerer oplysningerne automatisk. Det forventes derfor, at bestemmelsen ikke har administrative konsekvenser for virksomhederne.

Erhvervsstyrelsens Let Byrder har vurderet, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Agil erhvervsrettet regulering

Det vurderes, at principperne om agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante.

Principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering

Erhvervsstyrelsen vurderer, at udkastet går lidt videre end princip 1 i vejledning om principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering om, at reguleringen ikke må gå videre end minimumsforpligtelserne i EU-reguleringen. OBR har vurderet, at de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved videreførelsen af overimplementeringen i dette tilfælde er af yderst begrænset karakter, hvorfor det vurderes, at bekendtgørelsesudkastet ikke sendes til ministergodkendelse i Erhvervsministeriet.

Overgangsperiode

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

I den gældende dronebekendtgørelse er der en overgangsregel, der udløber den 31. december 2023 for droner med en startmasse over 250 gram. Europa Kommissionen har ikke pt. planer om at forlænge denne overgangsperiode, hvorfor bestemmelsen forventes ophævet. Tidsperioden for praktisk at kunne forlænge overgangsperioden er desuden overskredet, hvilket understreger usandsynligheden i en forlængelse. Forlænges overgangsordningen, skal overgangsperioden indsættes i bekendtgørelsen igen, så droneoperatører ikke stilles dårligere i Danmark end i andre medlemsstater.



Ikrafttrædelse, høringsfrist m.v.

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

Trafikstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@trafikstyrelsen.dk, cc. til shol@trafikstyrelsen.dk, **senest den 6. oktober 2023**, mærket j.nr. 2022-087428.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Simone Holst på mail shol@trafikstyrelsen.dk eller til info@trafikstyrelsen.dk.

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

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

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

Med venlig hilsen

Simone Holst
Specialkonsulent, jurist
Luftfart 1
Trafikstyrelsen