

Transportministeriet
Email: trm@trm.dk

Vedr. J.nr. 2025-2641

21.08.2025

Høringsbidrag til udkast til forslag til lov om ændring af forskellige love på transportministeriets område (Styrket beredskab på transportområdet)

Teleindustrien (TI) takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af forskellige love på transportministeriets område (Styrket beredskab på transportområdet).

TI har et stort fokus på sikkerhed på grund af de samfundskritiske funktioner, foreningens medlemmer varetager indenfor kommunikation.

TI's bemærkninger til denne høring vedrører forslaget om at fastsætte regler om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, dvs. udkastets § 6 med forslag om en ny § 126 i til luftfartsloven.

TI er overordnet set enig i, at der er behov for at kunne neutralisere sådanne droner, og støtter formålet med den foreslåede § 126 i luftfartsloven, som ifølge udkastets bemærkninger (s. 97) er at sikre, at en række offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere, der eksempelvis er ansvarlige for områder med kritisk infrastruktur, vil kunne bidrage til at beskytte den pågældende infrastruktur mod trusler. For at dette formål kan varetages på bedste vis, ønsker TI at påpege en række forhold, der bør tages højde for i forslaget for at sikre klarhed om de anvendte begreber samt i forhold til beskyttelse af telekommunikation.

Manglende definition af infrastrukturforvaltere

Det fremgår ikke klart af udkastet, hvem der vil kunne udgøre infrastrukturforvaltere, som dermed kan blive bemyndiget til at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner. Det nævnes i udkastet (s. 27), at transportministeren vil kunne indgå aftale med forvaltere af kritisk infrastruktur, blandt andet selskaber under Transportministeriet såsom infrastrukturforvaltere af lufthavne, metro, ved faste forbindelser og erhvervshavne, samt private infrastrukturforvaltere for eksempel for-

valtere af kolonne 3-virksomheder, dvs. virksomheder med meget store oplag af farlige stoffer.

2

TI foreslår, at begrebet infrastrukturforvaltere defineres i lovforslaget eller alternativt, at det beskrives mere udtømmende i bemærkningerne, hvilke typer af infrastruktur der kan være omfattet.

Frivillige aftaler om mulighed for neutralisering

Det nævnes i udkastet (s. 50), at de aftaler, som transportministeren indgår med myndigheder eller infrastrukturforvaltere, som udgangspunkt vil være frivillige, men at transportministeren på sit eget område vil kunne beslutte, at styrelser eller selskaber under Transportministeriet skal indgå sådan en aftale.

TI bemærker, at neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner, dvs. droner der opereres på en ulovlig måde eller med ulovligt formål, som udgangspunkt er en myndighedsopgave, som fx kan varetages af politiet eller forsvaret. Private selskaber bør derfor ikke kunne pålægges at udføre sådanne opgaver, men af hensyn til at kunne reagere på aktuelle trusler, bør selskaber indenfor den kritiske infrastruktur have muligheden for at indgå en aftale og få lov til at medvirke til løsning af opgaven, hvis de selv ønsker det.

Udpegning af geografiske dronezoner

I udkastet foreslås det, at det gøres muligt at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner, der vurderes at udgøre en trussel i en udpeget, geografisk dronezone (bl.a. udkastets s. 89 og s. 97).

Det er ikke defineret i udkastet, hvad en geografisk dronezone er, men det fremgår af dronebekendtgørelsen (BEK 1649/2023), at geografiske dronezoner er 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.

Det ses derfor ikke, at der på nuværende tidspunkt er mulighed i dronebekendtgørelsen for, at Trafikstyrelsen kan udpege geografiske dronezoner af hensyn til samfundskritisk infrastruktur ud over luftfartssektoren.

Bekendtgørelsen nævner – ud over udpegning af geografiske dronezoner – en række specifikke områder, hvor der ikke må flyves med drone. Det nævnes fx i bekendtgørelsens § 11, stk. 1, at Trafikstyrelsen kan bestemme, at droneoperationer ikke må finde sted nærmere end 150 meter fra bl.a. virksomheder, som Trafikstyrelsen efter en konkret ansøgning vurderer skal beskyttes. Jævnfør bekendtgørelsens definition af geografiske dronezoner og brugen af begrebet geografiske dronezoner i udkastet til lovforslag vil en sådan evt. tildeling af beskyttelse mod overflyvning dog ikke kunne give sådanne virksomheder mulighed for at neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner, da

sådanne områder ikke ses at falde under definitionen af geografiske dronezoner, jf. dronebekendtgørelsens § 2.

3

TI opfordrer til, at Transportministeriet beskriver i udkastet, i hvilket omfang der er sammenhæng mellem de gældende regler om geografiske dronezoner i dronebekendtgørelsen og de geografiske dronezoner, der omtales i udkastet.

Risikoen for forstyrrelse af radio- og telekommunikation

Det foreslås i udkastet, at lov om radioudstyr og elektromagnetiske forhold samt lov om radiofrekvenser ikke skal finde anvendelse på neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner (udkastets s. 97), samt at fravigelsen bl.a. vil give mulighed for jamming, som kan forårsage forstyrrelser i eksempelvis telenet og -tjenester af kortere varighed.

Som nævnt har TI forståelse for formålet med at kunne neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner, men TI ønsker at understrege, at det er afgørende, at en eventuel påvirkning af telenet og -tjenester bliver begrænset mest muligt. Særligt er det væsentligt at være opmærksom på en mulig påvirkning af mobilnettene, da disse bl.a. bruges til alarmopkald til 112 og anden samfundskritisk kommunikation. Selv en relativt kortvarig påvirkning af disse tjenester kan have stor konsekvens.

TI foreslår, at offentlige myndigheder og infrastrukturforvaltere, der bemyndiges til at neutralisere droner, inden aktiviteten gennemføres, skal undersøge, hvad de frekvenser, der kan blive påvirket af brugen af frekvenser / jammingen, benyttes til, og at myndigheden eller infrastrukturforvalteren skal sikre, at brugen / jammingen begrænses mest muligt, særligt hvis der er tale om frekvensanvendelse til mobilkommunikation eller beredskabskommunikation. Det kan tilføjes i de regler, det foreslås i udkastet, at Trafikstyrelsen kan fastsætte dette (udkastets s. 96).

Yderligere foreslås det, at kendskab til informationer om lovlig anvendelse af frekvenser, herunder særligt anvendelse til mobilnet og beredskabskommunikation, bør indgå som et af kravene til kvalifikationer hos de bemyndigede myndigheder og infrastrukturforvaltere, som det også forventes, at der vil blive fastsat regler om (ligeledes udkastets s. 96).

Orientering af relevante aktører ved neutralisering

I udkastet beskrives det, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om orientering af relevante aktører i forbindelse med neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner ved brug af elektromagnetiske modforanstaltninger, herunder undtagelse for kravet (udkastets s. 98). Det fremgår videre af bemærkningerne, at undtagelsen for kravet om orientering forventes at gælde visse myndigheder, såfremt hensynet til statens sikkerhed taler mod orienteringen.

I udkastet nævnes det, at baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at det ikke kan udelukkes, at fx jamming vil kunne forårsage forstyrrelser i telenet og -tjenester, og at det derfor er relevant at orientere repræsentanter for telebranchen, såfremt det vurderes, at neutraliseringen må antages at have forårsaget forstyrrelser i telenet og -tjenester. Det nævnes, at det eksempelvis kan være repræsentanter for telebranchen, der skal orienteres.

Teleudbyderne overvåger konstant deres mobilnet for at sikre tilgængeligheden af de kommunikationstjenester, der leveres via nettene. Umiddelbart er det teleudbydernes forventning, at en påvirkning fra brug af frekvenser / jamming i forbindelse med neutralisering af en drone vil kunne begrænses, så neutraliseringen kun vil få kortvarig og geografisk afgrænset betydning. Det afhænger dog af, hvordan neutraliseringen/ jammingen faktisk gennemføres. Uanset om påvirkningen kun er kortvarig, er det dog afgørende for teleudbyderne at få hurtig og klar besked om, at der var tale om en lovlig forstyrrelse, jf. den foreslåede lovændring, og ikke en anden type hændelse, som teleudbyderne dermed skal bruge ressourcer på at udrede.

For at sikre, at denne proces fungerer hurtigt og effektivt, opfordrer TI til, at processen for orientering og de specifikke kontaktpunkter drøftes mellem Transportministeriet/ Trafikstyrelsen og TI. Såfremt der måtte være særlige hensyn til fortrolighed om neutraliseringen, vil TI henlede opmærksomheden på, at informationer i disse tilfælde kan deles med særligt udvalgte, sikkerhedsgodkendte medarbejdere hos teleudbyderne. Det er derfor TI's forventning, at det i stort set alle tilfælde må være muligt at kunne orientere konkrete teleudbydere, hvis net eller tjenester er blevet påvirket af en neutralisering.

Metoder for neutralisering

Det nævnes i udkastet (s. 98-99), at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, med hvilke metoder neutraliseringen af ikke-samarbejdsvillige droner vil kunne foretages, og at denne regelfastsættelse har til formål at sikre, at myndigheder og infrastrukturforvaltere vil kunne bruge de nødvendige midler til neutraliseringen. I den forbindelse nævnes det, at der bl.a. kan fastsættes regler om brug af radiofrekvenser, som andre har tilladelse til at bruge. Udkastet nævner, at der evt. kan blive tale om, at visse metoder må bruges i udvalgte områder eller af udvalgte myndigheder og infrastrukturforvaltere.

Brug af frekvenser, herunder jamming, kan forstyrre samfundskritiske kommunikationstjenester, og det er derfor vigtigt, at transportministeren inddrager teleudbyderne i forberedelsen af reglerne om metoder for neutralisering, så det sikres, at der tages relevante hensyn til funktionaliteten af kommunikationstjenesterne. TI stiller sig til rådighed for sådanne drøftelser.

TI foreslår derudover, at Digitaliseringsstyrelsen inddrages i drøftelserne som den myndighed, der varetager frekvensområdet, samt at Styrelsen for Samfundssikkerhed også inddrages for at kunne bidrage

til varetagelse af samfundssikkerhedsmæssige hensyn på tværs af sektorer.

5

Indberetning om neutralisering

Udkastet indeholder et forslag om, at transportministeren kan fastsætte regler om indberetning af en myndighed eller infrastrukturforvalters forsøg på eller neutralisering af en drone. Indberetning forventes at skulle ske til Trafikstyrelsen og skal give styrelsen mulighed for at holde øje med antallet af neutraliseringer, metodevalg og eventuelle utilsigtede effekter, samt om der bliver neutraliseret droner uretmæssigt.

TI bemærker i den forbindelse, at det bør indgå i indberetningen og dermed evalueringen, om neutraliseringen har påvirket anvendelse af frekvenser og i givet fald, hvilke konsekvenser dette har haft for brugere af kommunikationstjenester såsom mobilnet.

Teleindustrien står naturligvis til rådighed for yderligere dialog og samarbejde om disse emner.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, reading 'Jakob Willer'.

Jakob Willer
Direktør