

Trafikstyrelsen
Email. droner@trafikstyrelsen.dk
Cc. jalki@trafikstyrelsen.dk
lino@trafikstyrelsen.dk

02.03.2026

Høringsbidrag til udkast til en ny dronebekendtgørelse (præhøring)

Teleindustrien (TI) takker for muligheden for at give bemærkninger i præhøringen om den kommende dronebekendtgørelse.

Definition af infrastrukturforvalter

TI har tidligere givet bemærkninger til udkastet til lovforslag, hvor TI nævnte, at begrebet infrastrukturforvalter burde defineres. Loven kom dog ikke til at indeholde sådan en definition, og det er derfor positivt, at udkastet til bekendtgørelse indeholder en definition af begrebet infrastrukturforvalter. Den primære uklarhed er dog fortsat til stede, da definitionen beskriver, at infrastrukturforvalter er enhver myndighed eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning af infrastruktur. Hvad der i denne sammenhæng anses for at udgøre infrastruktur er dog ikke defineret separat eller inkluderet i definitionen. Ordet infrastruktur kan dække over mange typer af fysisk udstyr og installationer samt it-systemer, datamiljøer osv., og der skelnes i anden lovgivning ofte i sikkerhedsmæssig regulering mellem infrastruktur generelt og den samfundskritiske infrastruktur, som i disse tilfælde er nøje defineret.

Det bemærkes, at begrebet "offentlig infrastruktur" anvendes i bekendtgørelsens § 20-22 om henholdsvis jernbaner, offentlige veje og strømførende luftledninger, mens begrebet kritisk infrastruktur anvendes i § 24, stk. 2 og § 27, stk. 1-4, uden at dette begreb er defineret. Begrebet forsyningsinfrastruktur anvendes ligeledes i § 24, stk. 2.

TI opfordrer til, at definitionen af infrastrukturforvalter udbygges, så det fremgår præcist, hvilke typer af infrastruktur der er omfattet af den kommende bekendtgørelse.

Definition af sikringskritisk dronezone

Udkastet til bekendtgørelse indeholder en definition af sikringskritisk dronezone, og det fremgår af udkastets § 28, stk. 2, at områder, hvor en myndighed eller infrastrukturforvalter ønsker at indgå aftale om at kunne neutralisere ikke-samarbejdsvillige droner, skal være udpeget som en flyvesikringskritisk eller sikringskritisk geografisk dronezone, jf. udkastets kapitel 4 og 5.

For at gøre det klart, for hvilke dronezoner en aftale om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner kan indgås, bør det tydeliggøres, om sikringskritiske dronezoner udgøres af alle de områder, der nævnes i kapitel 4 og 5. Dette bør både ske gennem henvisning mellem definitionen og omtalen af dronezonerne, herunder en stringent anvendelse af begrebet sikringskritisk dronezone og ikke fx varianten sikringskritisk geografisk dronezone eller de øvrige omtalte zoner, der fx indgår i Kapitel 5.

Aftale om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner

Neutralisering af droner kan – alt efter neutraliseringsmetoden – forstyrre lovlig frekvensanvendelse, herunder brug af mobilnetterne til alarmopkald til 112 og anden samfunds-kritisk kommunikation.

TI finder det positivt, at forslaget § 28, stk. 5, fastslår, at Trafikstyrelsen kan stille krav i aftaler om neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner om orientering af relevante aktører, og at dette særligt gælder i forbindelse med neutralisering ved brug af elektromagnetiske modforanstaltninger. TI foreslår, at kravet styrkes, så der altid skal stilles krav om orientering af relevante aktører ved brug af elektromagnetiske modforanstaltninger.

TI finder det ligeledes positivt, at det fremgår af forslaget § 28, stk. 6, at det skal fremgå af aftalen, hvilke neutraliseringsmetoder myndigheden eller infrastrukturforvalteren kan gøre brug af.

TI opfordrer til, at elektromagnetiske modforanstaltninger kun tillades for infrastrukturforvaltere, hvis relevante personale har kendskab til den eksisterende, lovlige frekvensanvendelse, således at disse har de fornødne kompetencer til at foretage den konsekvensvurdering, som indgår i forslaget § 28, stk. 7, hvoraf det fremgår, at elektromagnetiske modforanstaltninger alene kan anvendes, når det kan dokumenteres, at der vil være begrænsede afledte konsekvenser for udenforstående i forbindelse med anvendelsen. TI opfordrer Trafikstyrelsen til at udarbejde vejledningsmaterialet til aftaleparterne, således at disse får hjælp til at lave en velfunderet konsekvensanalyse. Materialet kan med fordel udarbejdes i samarbejde med Digitaliseringsstyrelsen som frekvensmyndighed. Kendskab til den eksisterende, lovlige frekvensanvendelse bør dermed indgå i kompetencekravene i forslaget § 30.

Indberetning af forsøg på eller neutralisering af ikke-samarbejdsvillige droner

Forslagets § 38 indeholder en regel, om at forsøg på eller gennemførelse af neutralisering af en drone straks skal indberettes til Trafikstyrelsen. TI støtter, at der på denne måde bliver fulgt med i anvendelsen af de nye regler. TI bemærker, at det er væsentligt, at denne information deles af Trafikstyrelsen eller eventuelt Digitaliseringsstyrelsen med mobiloperatører eller andre enheder, der anvender frekvenser til samfundskritiske funktioner, og som potentielt kan være blevet påvirket af neutraliseringen, således at disse er bekendt med årsagen til en eventuel forstyrrelse.

Ansvarsfordeling og erstatningsansvar som følge af neutralisering af droner

Forslagets § 40 indeholder bestemmelser om erstatningsansvar, hvoraf det fremgår, at droneoperatøren er ansvarlig for skader som følge af forsøg på eller neutralisering af en ikke-samarbejdsvillig drone, men at den neutraliserende myndighed eller infrastrukturforvalter bliver erstatningsansvarlig, hvis skaden ikke er påregnelig for droneoperatøren, er forårsaget af den neutraliserende parts uagtsomhed eller forsæt, eller hvis droneoperatøren ikke kan identificeres.

TI finder ikke, at infrastrukturforvaltere, der retmæssigt, herunder indenfor rammerne af den indgåede aftale med Trafikstyrelsen, neutraliserer ikke-samarbejdsvillige droner, bør ifalde erstatningsansvar medmindre følgeskaden skyldes infrastrukturforvalterens groft uagtsomme eller forsætlige handlinger i forhold til følgeskaden. De foreslåede erstatningsregler bør derfor begrænses væsentligt i forhold til forslaget for at finde en rimelig balance, når infrastrukturforvaltere i dette tilfælde efter specifik aftale med en myndighed udfører opgaver af samfundsmæssige hensyn, der normalt ville blive foretaget af myndigheder, herunder politiet og Forsvaret.

Teleindustrien uddyber gerne overnævnte synspunkter og står naturligvis til rådighed for yderligere dialog.

Med venlig hilsen



Jakob Willer
Direktør