

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

Dato: 28-02-2025
Sagsnr.: 2024-175997
Dokumentnr.: 2641845
Sagsbehandler: SHOL

Til høringsparterne

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af dronebekendtgørelsen

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

Høringsfristen er den 4. april 2025.

Formål og ophav

Dronebekendtgørelsen er blevet revideret i 2023, og en ny og opdateret dronebekendtgørelse trådte i kraft den 1. januar 2024. Efter høringsperioden er Trafikstyrelsen blevet opmærksom på flere udfordringer i forhold til afstandskravene til offentlige godkendte flyvepladser, ligesom det i løbet af det år, som bekendtgørelsen har været gældende, er blevet tydeligt, at der er behov for at ændre nogle af bestemmelserne på baggrund af de oplysninger, henvendelser samt erfaringen, styrelsen har fået. Udkast til ændring af bekendtgørelsen sendes derfor i høring. Nedenfor kan I læse om de foreslåede ændringer.

Kort liste over emner i bekendtgørelsen

Udkastet indeholder bestemmelser om

1. Opdatering af de gældende afstandskrav omkring offentlig godkendte flyvepladser (§ 9, stk. 1-2 og § 9 a)
2. Ændring af § 9, så der igen kan flyves i området mellem 8-5 km af en militær flyvestation, når fjernpilotten har et A2-certifikat (et kompetencecertifikat) samt ikke flyver højere end maksimalt 40 meter over banehøjde.
3. Ny bestemmelse om afstandskrav omkring offentlig godkendte vandflyvepladser (§ 9 b)
4. Ændring af forsikringskravet for droner under 250 g (ændringer i § 4)
5. Pressens mulighed for flyvning med droner (§ 20, stk. 4 samt ny § 30 a)



6. Kapitlet om statsluftfartøjer præciseres (kapitel 5)
7. Der indsættes en bestemmelse om fortøjede droner (§ 3, stk. 3)
8. Der indsættes en bestemmelse om, at en droneoperatørregistrering er gældende 3 år (ny § 4 a)
9. Mindre ændringer i bekendtgørelsen

Uddybning af indholdet i udkastet til ændringen af dronebekendtgørelsen

1. Opdatering af de gældende afstandskrav omkring offentlig godkendte flyvepladser (bekendtgørelsens § 9, stk. 1-2 og § 9 a)

Trafikstyrelsen har under høringen af dronebekendtgørelsen i 2023 modtaget et høringssvar fra Københavns Lufthavn om flyvning uden for 5 km zonen omkring offentlig godkendte flyvepladser. Københavns Lufthavn har påpeget, at det er problematisk, at droner, der flyver længere væk end 5 km af en flyveplads, må flyve 120 meter over terræn. Dette er et sikkerhedsmæssigt problem, fordi bemandede luftfartøjer i værste tænkelige situationer, f.eks. hvis et fly har problemer med en motor, kan risikere, at flyet kun vil flyve 100 meter over banehøjde. Det betyder, at et fly og en drone kan risikere at støde sammen, fordi de kan flyve i samme højde.

Trafikstyrelsen har derfor undersøgt, hvor højt over banehøjde en drone maksimalt bør kunne flyve fra 2-8 km af en offentlig godkendt flyveplads ud fra de højder, som bemandede luftfartøjer flyver i. På baggrund af dette foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse (§ 9 a for VMC-flyvepladser¹), så IMC-flyvepladser² og VMC-flyvepladser kan have forskellige afstandskrav. På den måde strammes der kun på afstandskravene ved en offentlig godkendt flyveplads, i det omfang det er nødvendigt.

Det foreslås for så vidt angår IMC-flyvepladser³ (ændringerne i § 9, stk. 1-2), at den maksimale flyvehøjde er følgende, når fjernpiloten har et A2-certifikat:

- 1) 120 meter over terræn fra 8 km indtil 6 km horisontal afstand af banen uden for arealer, der ligger i ind- og udflyvningen, som den er publiceret på www.droneregler.dk,
- 2) 100 meter over banehøjde fra 8 km indtil 6 km horisontal afstand af banen i ind- og udflyvningen, som den er publiceret på www.droneregler.dk,
- 3) 40 meter over banehøjden fra 6 km indtil 3 km horisontal afstand af banen, og
- 4) 30 meter over banehøjde fra 3 km indtil 2 km horisontal afstand af banen.

I forhold til ovenstående er:

Nr. 1 og 4 viderefører gældende ret.

Nr. 2 er en ændring både af flyvehøjden og afstandskravet. Indtil nu har droner kunne flyve 120 meter over terræn 5 km væk fra en offentlig godkendt flyveplads. Trafikstyrelsen har efter en beregning af bemandede luftfartøjers ind- og udflyvning vurderet, at flyene kan flyve ned til

¹ VMC-flyveplads: En offentlig godkendt flyveplads, som af luftfartøjer kan anvendes under visuelle vejrforhold.

² IMC-flyveplads: En offentlig godkendt flyveplads, som af luftfartøjer kan anvendes under instrumentvejrforhold.

³ IMC-flyvepladser er: København, Aalborg, Aarhus, Billund, HCAA, Bornholm, Esbjerg, Kolding og Roskilde flyvepladser



ca. 120 meter over banehøjde i dette område. Droner må derfor ikke flyve så højt, at de kan risikere at flyve ind i et bemannet luftfartøj, der er på vej ned eller op.

Nr. 3 ændrer fra 5 til 6 km, mens flyvehøjden er den samme (40 meter over banehøjde). Begrundelsen er, at et bemannet luftfartøj, der er under ind- eller udflyvning kan ligge i 45 meters højde (når de flyver lavt) fra 6 km.

For så vidt angår VMC-flyvepladser⁴ (den foreslåede § 9 a) er der ikke behov for helt så strikte afstandskrav som IMC-flyvepladser. Det foreslås derfor, at droner omkring VMC-flyvepladser ikke må flyve nærmere end 4 km af en VMC-flyveplads.

Det foreslås dog, at en fjernpilot med et A2-certifikat må flyve:

- i 4-3 km horisontal afstand af flyvepladsen op til 40 meter over banehøjden, og
- i 3-2 km horisontal afstand af flyvepladsen op til 30 meter over banehøjden.

For Thisted flyveplads foreslås det, at højdebegrænsningen på 40 meter skal gælde ud til 6 km omkring flyvepladsen, da pladsens hindringsplan er længere end på de andre VMC-flyvepladser, og fly derfor kan være længere tid om at nå op over 40 meters højde.

2. Ændring af § 9, stk. 3, så der igen kan flyves i området mellem 8-5 km horisontal afstand af en militær flyvestation

Trafikstyrelsen har ved en fejl ikke fået videreført bestemmelsen om, at en fjernpilot, som har et A2-certifikat kan flyve i området mellem 8-5 km horisontal afstand af en militær flyvestation i en maksimal højde af 40 meter over banehøjden, i dronebekendtgørelsen, som trådte i kraft den 1. januar 2024.

Trafikstyrelsen fik udarbejdet en generel dispensation, som gjorde det muligt at flyve i dette område, da fejlen blev opdaget, og bestemmelsen foreslås indsat i dronebekendtgørelsen igen med denne ændring.

3. Ny bestemmelse om afstandskrav omkring offentlig godkendte vandflyvepladser – den foreslåede § 9 b

Offentlige godkendte vandflyvepladser har ikke tidligere været offentliggjort i AIP, men er i løbet af 2024 blevet offentliggjort. Det betyder, at det bliver tydeligere, at reglerne for offentlig godkendte flyvepladser skal overholdes omkring disse flyvepladser. Det vil i realiteten betyde, at det meste af København og en større del af Aarhus vil blive lukket for flyvning med droner, eller flyvningerne vil blive besværliggjort i områderne.

Trafikstyrelsen har undersøgt, hvordan der flyves ved disse flyvepladser. Vandflyveren anvender 5 punkter, der flyves via, når den skal lande. Vandflyveren kan først gå under 1000 fod, når disse punkter er nået. Det giver derfor mening at tage udgangspunkt i disse punkter, når der skal fastsættes regler, så det sikres, at vandflyverens ind- og udflyvning er sikker, og at dronerne ikke flyver i disse områder, når der flyves.

⁴ Alle andre offentlige godkendte flyvepladser end de flyvepladser, som nævnes i note 3.



Det foreslås derfor, at der indsættes en bestemmelse om flyvning i området, hvor vandflyvere lander og letter, og at der indsættes bilag med områderne omkring vandflyvepladsens landingsområder. I bilaget indtegnes de områder, der er omfattet af reglerne. Det foreslås, at der inden for det optegnede område ikke må flyves med droner, dog med den undtagelse, at en fjernpilot med et A2-certifikat må flyve med drone i området, når vandflyveren ligger til dok eller er uden for de optegnede områder. Derudover indsættes der en bestemmelse om flyvning over land, så en fjernpilot med A2-certifikat må flyve dronen under bygningers eller andre hindrings højde, hvis dronen har et flight termination system eller er fortøjet.

Trafikstyrelsen er pt. i gang med at teste, om vandflyverens flyvninger kan følges på www.dronezoner.dk, så droneoperatører kan følge vandflyverens position på hjemmesiden (eller dronezoner). På denne måde vil droneoperatøren kunne se, om det er muligt at sætte drone op i området.

Det forventes, at påvirkningen af droneoperationer vil være mindre, fordi tidsrummene, hvor vandflyveren flyver i området, ikke er længerevarende, dvs. flere timer ad gangen, men at vandflyveren forholdsvis hurtigt vil være ude af området eller er landet i området og dermed snart lægger til dok. Samtidig er det også begrænset, hvor mange områder over land påvirkes. Størstedelen af området er således ude over vand, hvor det må forventes, at der flyver færre droner. Der er desuden indsat en bestemmelse om, at der kan flyves på områder inde på land, selv når en vandflyver er på vej ind- eller ud af området, hvis dronen er fortøjet og flyver under bygningers eller hindrings højde.

4. Ændring af forsikringskravet for droner under 250 g

Trafikstyrelsen har i løbet af 2024 fået flere spørgsmål omkring forsikring af droner, som vejer under 250 g, fordi både droneoperatører og branchen vurderer, at en forsikring på 0,75 mio. SDR (Special Drawing Rights) er meget høj for droner under 250 g.

Trafikstyrelsen foreslår derfor, at bestemmelsen ændres, så der indsættes en undtagelse for droner under 250 g, hvorefter en privatperson, som flyver med en drone, der vejer under 250 g, skal have en forsikring. Forsikringen skal have objektivet ansvar, men kan godt være i den almindelige ansvarsforsikring, hvis forsikringsselskaberne tilbyder dette. Der fastsættes ikke noget krav om, hvor meget forsikringen skal dække.

5. Pressen muligheder for flyvning med droner (den foreslåede § 20, stk. 4 samt den foreslåede § 30 a)

Trafikstyrelsen har det seneste år oplevet et større pres i forhold til pressen, der har brug for tilladelser her og nu pga. en nyhed, f.eks. i forbindelse med Nordic Waste skreddet og branden på Børsen.

Det foreslås derfor, at der indsættes regler for pressen, så pressen i situationer, når en nyhed har en hastende karakter eller er af særlig væsentlig betydning for offentligheden, vil få lettere ved at få en tilladelse til at flyve med droner. Samtidig foreslås det også, at der indsættes regler omkring pressens adgang til at flyve med droner ved indsatssteder. Bestemmelsen bør kun kunne bruges, når det er nyheder af hastende karakter, dvs. at den ikke skal kunne bruges ved forudsigelige situationer, f.eks. Grundlovsdag, 1. maj arrangementer, Folketingets åbning, kongelige, politikeres eller andre kendtes fødselsdage, årsmøder, der ligger fast i datoen



tidligt, osv. Med hastende karakter forstås også begivenheder, som planlægges med meget kort frist, f.eks. et statsbesøg, som pressen først får oplysninger om med få dages varsel eller lignende begivenheder.

Det foreslås desuden, at der indsættes en bestemmelse, så pressen kan få en længerevarende generel tilladelse til nyheder af hastende karakter, så pressen ikke skal ansøge om tilladelse for de områder, som tilladelsen gælder for, hos Trafikstyrelsen. Pressen skal stadig indhente samtykke hos forvalteren af den pågældende geografiske dronezone, men dette vil som regel kunne gøres noget hurtigere, end når der skal indhentes en tilladelse via Trafikstyrelsen.

Med pressen forstås i udgangspunktet de medier, der er omfattet af medieansvarslovens § 1, dvs. medier, der trykker indenlandske periodiske skrifter, lyd og billedprogrammer og tekster, billeder og lydprogrammer, der periodisk udbredes til offentligheden, hvis de har karakter af at være en nyhedsformidling. Derudover vil det dække over medier fra andre lande, der er dækket af noget tilsvarende i det land, de hører hjemme i.

6. Kapitlet om statsluftfartøjer præciseres

Af det gældende kapitel 5 fremgår det, at Trafikstyrelsen skal give tilladelse til, at offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder (herefter skrives der (beredskabs)myndigheder om begge) kan flyve efter reglerne for statsluftfartøjer (kap. 5 i dronebekendtgørelsen). Det fremgår desuden, at (beredskabs)myndigheden skal sikre adskillelse mellem (beredskabs)myndighedens statsluftfartøjer (droner) og civil luftfart (både bemandede luftfartøjer og ubemandede luftfartøjer).

Ordlyden i flere bestemmelser kan imidlertid misforstås, så det læses som, at (beredskabs)myndighederne bør betale for den tilladelse, de får, fordi ordet tilladelse også anvendes i de sammenhænge, hvor styrelsen giver en virksomhed tilladelse til f.eks. at flyve kommercielt på den ene eller anden måde. Forskellen er imidlertid, at de opgaver, som løses, er myndighedsopgaver, som skal løses af hensyn til statens sikkerhed eller andre former for sikkerhed. Opgaver, som falder ind under reglerne om statsluftfartøjer er: militær-, told, politi, eftersøgnings- og rednings, brandsluknings-, grænsekontrol- og kystvagtsaktiviteter eller lignende aktiviteter og tjenester.

Meningen med bestemmelsen og resten af kapitlet er at fastsætte rammer for, at en (beredskabs)myndighed og Trafikstyrelsen kan aftale procedurer og uddannelseskrav til fjernpiloter, der flyver efter reglerne, med de (beredskabs)myndigheder, der har brug for at kunne flyve efter reglerne for statsflyvning for at sikre, at de har de rette kompetencer og forståelse for, hvordan de skal flyve og ansvaret, der følger med flyvningen.

Der foreslås derfor, at bestemmelserne i kapitel 5 præciseres, så det fremgår tydeligt, at der skal indgås en aftale mellem (beredskabs)myndigheden og Trafikstyrelsen i stedet for at anvende begrebet tilladelse. Ændringen har ikke betydning for, at en (beredskabs)myndighed skal have en aftale på plads med Trafikstyrelsen, før myndigheden må flyve efter reglerne. Det præciseres desuden, at det er Trafikstyrelsen som myndighed for luftfart samt (beredskabs)myndigheden, der indgås en aftale med, som sammen skal vurdere, hvordan der sikres adskillelse mellem (beredskabs)myndighedens droner, som bruges til statsflyvning, og civile luftfartøjer.



Kapitlet foreslås præciseret flere steder, så det er mere tydeligt, at der skal være fastsatte procedurer, før der må flyves, m.m. Bestemmelserne er dermed en ramme for den aftale, som skal foreligge mellem Trafikstyrelsen og (beredskabs)myndigheden.

Offentlige myndigheder og beredskabsmyndigheder kan flyve efter reglerne i kapitel 5, når de løser en myndighedsopgave, men ikke, hvis de flyver en drone i erhvervsmæssigt øjemed. Erhvervsmæssigt øjemed betyder, at dronen anvendes til at løse en opgave, som også ville kunne løses af en privat droneoperatør, f.eks. at tage billeder af kommunale bygninger eller andre situationer. Dette skal sikre, at der ikke kan skabes ulige konkurrencevilkår mellem myndigheder og virksomheder.

Politiet er pt. ikke omfattet af reglerne i kapitel 5, idet politiet har sin egen bekendtgørelse om anvendelse af droner, jf. bekendtgørelse nr. 2274 af 29. december 2020 om politiets anvendelse af droner. Politiet er derfor pt. ikke omfattet af § 25, stk. 1, selv om der står "politi" under opgavevaretagelsen. Alligevel er ordet "politi" bibeholdt i ordlyden, fordi politiet samarbejder med andre myndigheder i visse af politiets indsatser. Der er derfor behov for, at disse myndigheder også kan flyve med statsluftfartøjer under indsatser, som enten er samarbejde med politiet eller under indsatser, hvor både politiet og f.eks. beredskabet begge arbejder på samme sted.

7. Der indsættes en bestemmelse om fortøjede droner (det foreslåede stk. 3 i § 3)

I grundforordningen er der fastsat en undtagelse for fortøjede luftfartøjer, som har en MTOM (maksimal startmasse) på 1 kg. Det betyder, at der er efterladt et område, hvor EU-landene selv må vurdere, om der er behov for national lovgivning.

Af hensyn til, at en droneoperatør kan anvende en fortøjning i en drone uhensigtsmæssigt, f.eks. kan lade den flyve BVLOS (uden for synsvidde) eller flyve den over personforsamlinger, foreslås det, at en fortøjet drone med et fremdriftssystem⁵ skal følge reglerne i droneforordningen (forordning 2019/947), luftfartsloven og dronebekendtgørelsen uanset dronens maksimale startmasse.

Dette betyder i praksis, at en droneoperatør, som anvender en drone med en fortøjning, skal anvende de regler, der gælder for den kategori, som droneoperatøren ønsker at flyve dronen i. Hvis f.eks. dronen skal flyves VLOS (inden for synsvidde) og maksimalt 120 m over terræn, skal dronen flyves efter reglerne i den åbne kategori og følge disse regler, mens droneoperatøren skal indsende en SORA-ansøgning til Trafikstyrelsen, hvis dronen f.eks. skal anvendes til at flyve BVLOS eller skal flyves højere end 120 meter over terræn.

8. Der indsættes en bestemmelse om, at en droneoperatørregistrering er gældende i 3 år ad gangen (den foreslåede § 4 a)

I droneforordningen er der ikke taget stilling til, hvor længe en droneoperatørregistrering skal være gældende. Det skal fastsættes i national ret.

⁵ Med et fremdriftssystem forstås, at dronen bruger en motor, som kan styre dronen, ligegyldigt hvilken slags motor der er tale om, og ligegyldigt hvilken form for energi der driver dronen (batteri, benzin, strøm osv.) Det har heller ikke betydning, hvilken retning dronen bevæger sig (op/ned/fremad osv.).



Med den foreslåede bestemmelse fastsættes, at en droneoperatørregistrering gælder 3 år, fordi det vil give et overblik over aktive droneoperatører. Andre MS har også fastsat, at droneoperatørregistreringen udløber efter et bestemt antal år. Dette varierer mellem 1 og 5 år, f.eks. har Norge og Sverige krav om fornyelse af operatørregistreringer hvert år, mens Finland giver mulighed for at vælge en registrering for 1, 3 eller 5 år. I Island gælder en registrering for 5 år. Droneoperatører, som ikke fornyer deres registrering, vil ikke længere stå i registret som droneoperatører og vil derfor ikke længere kunne flyve med droner, der vejer over 250 g eller har et kamera eller en anden sensor på dronen.

I tabellen nedenfor gives der et overblik over, hvilke droneoperatører der skal registrere sig som droneoperatør, og hvilke droneoperatører som kan være i registret på frivillig basis, fordi der ikke er krav om, at disse skal registreres. For så vidt angår legetøjsdroner bør disse droneoperatører ikke registres i registret over droneoperatører, fordi legetøjsdroner anvendes af og markedsføres til børn (det vil dermed typisk være de droner, som sælges i legetøjsbutikker eller i supermarketers legetøjsafdeling).

Registreringskrav for droneoperatører	
Over 250 g	Krav om registrering
Under 250 g m. kamera (C0 mærkede droner)	Krav om registrering
Under 250 g uden kamera (C0 mærkede droner)	Ikke krav om registrering
Legetøjsdrone*	Ikke krav om registrering – heller ikke, hvis der er kamera på dronen

* Legetøjsdroner er droner som er markedsført i overensstemmelse med direktivet om sikkerhedskrav til legetøj (direktiv 2009/48/EF) – dvs. dronen er specifikt fremstillet og markedsført til brug for børn.

9. Mindre ændringer i bekendtgørelsen

I bekendtgørelsens § 2 foreslås der indsat 3 nye definitioner for at gøre det entydigt, hvad disse begreber betyder i bekendtgørelsen. Det drejer sig om begreberne:

- Kommercielt formål: En opgave, der leveres af en droneoperatør, mod betaling eller en anden ydelse
- IMC-flyveplads: En offentlig godkendt flyveplads, som af luftfartøjer kan anvendes under instrumentalforhold (IMC)
- VMC-flyveplads: En offentlig godkendt flyveplads, som af luftfartøjer kan anvendes under visuelle vejrforhold (VMC)

I § 11 indsættes domstole som en del af de sikringskritiske områder, ligesom der også gives mulighed for, at andre myndigheders ejendomme kan beskyttes af en geografisk dronezone, hvis myndigheden kan godtgøre, at den geografiske dronezone er nødvendig af hensyn til sikkerhed (security eller safety), privatlivets fred eller miljøet. På denne måde ligestilles offentlige myndigheder med virksomheder, som allerede har denne mulighed.



Bestemmelsen foreslås indsat, så der ikke skal ændres i dronebekendtgørelsen, hver gang en offentlig myndighed henvender sig med en anmodning om at få en geografisk dronezone omkring myndighedens ejendom f.eks. af sikkerhedshensyn. Hvis myndigheden ikke er nævnt i dronebekendtgørelsen, kan en evt. overtrædelse af dronezonen ikke straffes med bøde.

Ved at indsætte muligheden for at andre myndigheders ejendomme kan beskyttes af en dronezone kan overtrædelsen ved at flyve nærmere end 150 meter af ejendommen straffes med bøde.

§ 12, stk. 5, om tilladelse til flyvning i nærheden af civillisteslotte, som bevogtes af forsvaret, flyttes til § 13 om militære områder. Ændringen er foretaget af praktiske hensyn for at gøre det helt entydigt, hvornår en droneoperatør skal have en tilladelse fra forsvaret. Der skrives desuden ind i den nye § 13, stk. 5, at tilladelsen skal indhentes hos Adjudantstaben for at sikre, at droneoperatører ved, hvem de skal henvende sig til for at få tilladelsen til flyvning i nærheden af civillisteslotte.

Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)

Ændringen medfører lidt øget omkostninger for virksomheder, som skal søge om tilladelse til at flyve i en geografisk dronezone, men det vurderes, at omkostningerne er meget begrænsede.

Principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering

Forordningen giver mulighed for at udpege dronezoner, men overlader det til MS at udpege disse, fordi den enkelte MS bedre kan vurdere, hvor der er behov for disse zoner. Forordningen opstiller dog grænserne for, hvad MS kan udpege en dronezone for. De fleste MS udpeger ligesom Danmark geografiske dronezoner.

Trafikstyrelsen vurderer, at overimplementeringen er af yderst begrænset karakter.

Ikrafttrædelse, høringsfrist m.v.

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2025.

Trafikstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@trafikstyrelsen.dk, cc. til shol@trafikstyrelsen.dk, **senest den 4. april 2025**, mærket j.nr. 2024-175997.

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://Høringsportalen), 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](http://www.trafikstyrelsen.dk) (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, Droneteamet