



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Numer powiadomienia : 2026/0317/DK (Denmark)

Projekt rozporządzenia w sprawie przepisów uzupełniających do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (rozporządzenie w sprawie dronów)

Data otrzymania : 25/06/2026

Koniec zawieszenia : 28/09/2026 (28/12/2026)

Message

Wiadomość 001

Informacja od Komisji - TRIS/(2026) 1681

dyrektywa (UE) 2015/1535

Powiadomienie: 2026/0317/DK

Powiadomienie o projekcie tekstu przez państwo członkowskie

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Ne zahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20261681.PL

1. MSG 001 IND 2026 0317 DK PL 25-06-2026 DK NOTIF

2. Denmark

3A. Erhvervsstyrelsen

Langelinie allé 17

2100 København Ø

Danmark

+45 35 29 10 00

notifikation@erst.dk

3B. Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

1577 København V
Danmark
Tlf.: 72218800
Att. Jacqueline Leisner Kiefer, jalki@trafikstyrelsen.dk, 23289492

4. 2026/0317/DK - T10T - Transport lotniczy

5. Projekt rozporządzenia w sprawie przepisów uzupełniających do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych (rozporządzenie w sprawie dronów)

6. Produkt w ramach UE: SBSP (systemy bezzałogowych statków powietrznych) – bezzałogowe statki powietrzne (drony).

7.

8. Rozporządzenie zawiera dodatkowe i uzupełniające przepisy dotyczące formalnych i operacyjnych zasad wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi (dronami) w duńskiej przestrzeni powietrznej, w uzupełnieniu do przepisów określonych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji systemów bezzałogowych statków powietrznych. Rozporządzenie określa również wymogi techniczne dotyczące użytkowania dronów w duńskiej przestrzeni powietrznej, uzupełniające wymogi określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich. Projekt nowego rozporządzenia w sprawie dronów wprowadza wymóg techniczny, zgodnie z którym wszystkie drony o masie powyżej 250 g muszą podczas lotu na terenie całej Danii posiadać aktywny system zdalnej identyfikacji, a drony o masie poniżej 250 g muszą posiadać taki system w strefach lotów dronów o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego i bezpieczeństwa ogólnego. Wymóg ten ma zastosowanie zarówno do lotnictwa cywilnego, jak i do lotnictwa państwowego innego niż lotnictwo wojskowe. Systemy zdalnej identyfikacji są już obowiązkowym wymogiem UE dotyczącym produktów dla niektórych dronów, ale nie wszystkich. Dlatego też Dania wprowadza obecnie bardziej rygorystyczne wymogi w porównaniu z UE.

9. Zgłoszone przepisy mają służyć ogólnemu interesowi bezpieczeństwa publicznego, ochronie życia i zdrowia ludzkiego oraz bezpieczeństwu lotnictwa, w tym zarówno bezpieczeństwu lotu, jak i bezpieczeństwu lotnictwa ogólnie.

Celem projektu jest zapewnienie możliwości identyfikacji dronów i operatorów dronów w sytuacjach i na obszarach, gdzie brak widoczności elektronicznej może stanowić zagrożenie dla lotnictwa załogowego, działalności lotniskowej, infrastruktury krytycznej lub innych aspektów bezpieczeństwa. Projekt wprowadza zatem wymogi dotyczące zdalnej identyfikacji/widoczności elektronicznej w odniesieniu do konkretnie określonych dronów (zob. załącznik 1) i operacji, w przypadku których mające zastosowanie przepisy UE same w sobie nie zapewniają widoczności elektronicznej w zakresie uznanym za niezbędny w świetle duńskich warunków bezpieczeństwa i ochrony.

9a. Środek ten jest odpowiedni do osiągnięcia tego celu, ponieważ wymóg zdalnej identyfikacji umożliwia szybszą identyfikację dronów i ich operatorów w sytuacjach, w których eksploatacja dronów może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa lub kontroli ruchu lotniczego.

Wymóg ten dotyczy w szczególności ryzyka, że starsze modele dronów oraz małe drony mogą być eksploatowane bez systemu zdalnej identyfikacji. W związku z tym służby ratunkowe i zarządcy lotnisk mogą mieć większe trudności z szybką oceną operacji z użyciem dronów w przestrzeni powietrznej wrażliwej pod względem bezpieczeństwa lub ochrony lub w jej pobliżu, wokół portów lotniczych lub w pobliżu infrastruktury krytycznej, a także z zarządzaniem takimi operacjami. Przepisy te wspierają zatem ten cel w sposób bezpośredni i ukierunkowany oraz są konsekwentnie wdrażane, ograniczając ten wymóg do tych dronów i operacji, w przypadku których potrzeba zapewnienia widoczności elektronicznej jest uzasadniona z punktu widzenia bezpieczeństwa.



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

9b. Przepisy te uznaje się za konieczne, ponieważ obowiązujące przepisy UE nie wymagają zdalnej identyfikacji we wszystkich istotnych przypadkach. Dotyczy to na przykład starszych modeli dronów, dronów budowanych prywatnie oraz dronów oznaczonych symbolem „C”, których masa nie przekracza 250 g. Duński Urząd Transportu rozważał mniej inwazyjne alternatywy, w tym utrzymanie obecnych przepisów, dobrowolne stosowanie zdalnej identyfikacji oraz kampanie informacyjne skierowane do społeczeństwa. Rozwiązania te nie są uznawane za wystarczające, aby zapewnić organom i zarządom lotnisk możliwość identyfikacji dronów i operatorów dronów w sytuacjach krytycznych dla bezpieczeństwa. Zakres tego wymogu jest ograniczony, tak aby nie miał on szerszego zastosowania, niż jest to konieczne.

9c. Uznaje się, że przepisy te nie nakładają na obywateli ani podmioty gospodarcze obciążenia, które byłoby nieproporcjonalne do zamierzonego celu. Kwestie związane z bezpieczeństwem lotnictwa, ochroną lotnictwa oraz bezpieczeństwem publicznym mają istotne znaczenie, zwłaszcza w sytuacjach, gdy niezidentyfikowane drony mogą wpływać na lotnictwo załogowe, funkcjonowanie portów lotniczych lub inne obszary o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa. Obciążenie związane z tym wymogiem uznaje się za niewielkie. Ponadto wymóg ten ma charakter ukierunkowany, tak aby loty hobbystyczne, rekreacyjne oraz operacje komercyjne o niższym ryzyku, w których wykorzystywane są drony o masie poniżej 250 g, mogły być nadal prowadzone bez konieczności zdalnej identyfikacji w przypadkach, w których nie występują odpowiednie obawy dotyczące bezpieczeństwa (w szczególności poza obszarami kontroli ruchu lotniczego i obszarami o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa, a także na obszarach Natura 2000 [pod warunkiem uzyskania zezwolenia od Duńskiego Urzędu Transportu]). W związku z tym Urząd Transportu uważa, że korzyści wynikające z tego wymogu przewyższają ograniczone koszty związane z jego spełnieniem.

10. Odniesienia do tekstu podstawowego:

11. Nie

12.

13. Nie

14. Nie

15. Tak

16.

Aspekty TBT:

Projekt jest przepisem technicznym lub procedurą oceny zgodności.

Projekt wpłynie znacząco na handel międzynarodowy

Aspekty SPS: Nie

Komisja Europejska

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

e-mail: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu