

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

Notat

Dato: 02-05-2025

Sagsnr.: 2024-175997

Dokumentnr.: 3453740

Sagsbehandler: SHOL

Høringsnotat

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

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 28. februar 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 4. april 2025.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Foreningen af Rådgivende Ingeniører og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra CPH lufthavn, Danske Beredskaber, DI Transport, DTU Space Dronecenter, Erhvervsflyvningens sammenslutning, F&P (Forsikring og Pension), Fyens Stiftstidende, Geoforum, Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) og Dansk Svæveflyverunion (DSvU), Naviair og Regionernes Akutlægehelikopter samt fra Flemming Christensen.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Afstandskravene til offentlig godkendte flyvepladser

Naviair mener, at det er uklart, hvorfor der gælder forskellige afstandskrav og højder til offentlig godkendte flyvepladser og til militære flyvestationer. De oplever, at fjernpiloter bliver



forvirrede og tror, at de flyver efter reglerne, når de f.eks. flyver tæt på offentlig godkendte flyvepladser, hvor der også er en militær flyvestation. Det gør sig f.eks. gældende i Aalborg. De foreslår derfor, at kravene til offentlig godkendte flyvepladser (IMC-flyvepladser) og militære flyvestationer ensrettes, så der er samme højdekrav omkring disse.

Naviair anerkender, at der skal være strenge højderestriktioner for ind- og udflyvnings-sekto-
rerne. De vil dog opfordre til, at man bør skele til de hindringsfrie planer, når man vurderer, hvilke højderestriktioner der skal gælde på siden af baneretningerne. Naviair finder samtidig, at nogle af de fastsatte højdekrav ved Aalborg er for strikse, idet mange af de droner, som flyver ulovligt, er uden betydning for den bemandede flytrafik, og at den bemandede flytrafik flyver videre uden at blive påvirket af dronen, som flyver ulovligt.

Naviair mener endvidere, at det er uhensigtsmæssigt, at Thisted flyveplads som den eneste VMC-flyveplads får en særregel.

CPH lufthavn oplyser, at de er tilfredse med ændringerne omkring ind- og udflyvningssektoren omkring IMV-flyvepladserne. Lufthavnen konstaterer, at Trafikstyrelsen ikke har forholdt sig til deres bemærkninger omkring hældningskoefficienten på 1,2 % for Aeronautical Obstacle Charts på siderne af banen, og at der i 3 km horisontal afstand af flyvepladser kan flyves i 40 meters højde, mens AOC-planen ligger på 36 meters højde, og anmoder om at højden for flyvning sænkes.

Flemming Christensen foreslår, at bestemmelserne omkring offentlig godkendte flyvepladser (§ 9 og § 9 a) ændres, så der ikke længere henvises til "offentlig godkendt flyveplads" i bestemmelserne, idet de indsatte definitioner i § 2 om IMC-flyvepladser og VMC-flyvepladser, netop defineres ved at være offentlig godkendte flyvepladser.

DI Transport kan tilslutte sig præciseringerne og udvidelserne omkring de flyvesikringskritiske områder. De er ligeledes tilfredse med, at der er gjort et arbejde for at sikre, at København og Aarhus ikke skal blive lukket ned for flyvning med droner i forbindelse med, at der fastsættes geografiske dronezoner for offentlig godkendte vandflyvepladser.

DI Transport forudsætter dog også, at det skal sikres, at lufthavne selv kan være i stand til at udføre droneaktiviteter også inden for hegnet, selv om dronezonerne gælder.

DTU Space kommenterer på ændringen omkring militære flyvestationer, og at det i bekendtgørelsen fremgår, at der må flyves indtil 2 km af en militær flyvestation, mens høringsbrevet kun skriver noget om flyvning fra 8-5 km af en militær flyvestation.

Erhvervsflyvnings Sammenslutning noterer sig, at der er taget højde for flyvning ved vandflyvepladser.

Danske Beredskaber ønsker at få en undtagelse for flyvning i zonen omkring offentlig godkendte vandflyvepladser, idet fastsættelsen af den geografiske zone, som dækker en del af København og Aarhus kan få stor betydning for deres arbejde under indsats i byerne, så de f.eks. under en indsats må kunne flyve op til 3 meter over bygningers højde.

Trafikstyrelsens kommentarer: Trafikstyrelsen har i arbejdet med at fastlægge højderestriktionerne set på hindringsfladerne omkring offentlig godkendte flyvepladser, herunder spørgsmålet om hældningskoefficienten på 1,2 % for Aeronautical Obstacle Charts på siderne



af banen, og at der i 3 km horisontal afstand af flyvepladser kan flyves i 40 meters højde, mens AOC-planet ligger på 36 meters højde.

Trafikstyrelsen vurderer, at droner kan flyve i 40 meters højde på siden af banerne, uden at dette skal publiceres. Det skyldes, at denne højdebegrænsning gælder for hindringer, og at droner ikke er en hindring. En drone skal derfor flyve væk eller lande, hvis et bemannet luftfartøj i en nødsituation skulle befinde sig i området. Styrelsen har ligeledes vurderet, at Navi-airs ønske om, at man altid skal se på hindringsfladerne, kan betyde, at der skal tages særskilt hensyn til hindringsfladerne ved hver enkelt flyveplads, og at det derfor kan gøre reglerne unødigt begrænsende for droneoperatørerne og endnu sværere at følge.

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at nogle droneoperatører ikke er klar over, at et område kan være dækket af flere geografiske dronezoner, og at de derfor kun sætter sig ind i en dronezones betingelser og dermed kan flyve for højt i forhold til andre. Trafikstyrelsen er klar over, at dette især kan gøre sig gældende omkring Aalborg, fordi den offentligt godkendte flyveplads også er en militær flyvestation, og at området derfor ud til 8 km omkring flyvepladsen har en højderestriktion på 40 meter over banehøjde pga. den militære flyvestation. Trafikstyrelsen har derfor også ændret § 8 for at gøre droneoperatørerne opmærksomme på, at de er forpligtet til at følge den mest restriktive regel, hvis der er flere dronezoner i samme område.

Trafikstyrelsen er ligeledes klar over, at en ensretning måske vil kunne gøre det lettere at forstå for droneoperatører og fjernpiloter, men det vil i givet fald også betyde, at droneoperatørerne vil skulle begrænses unødigt i en lang række områder, f.eks. ved at blive begrænset til at flyve i 40 meters højde over banehøjde, selv om dronen flyves f.eks. 7 km af en VMC-flyveplads, hvor de ellers ville kunne flyve i 120 meters højde over terræn.

Bekendtgørelsen vil således blive unødigt restriktiv for droneoperatører, hvis der ikke fastsættes forskellige regler for forskellige dronezoner. Men ens regler for en type dronezone, f.eks. for de offentligt godkendte flyvepladser, kan også betyde, at reglerne et sted kan synes unødigt restriktive, fordi de bemandede luftfartøjer flyver ind over en by, mens det et andet sted i landet foregår ud over åbent land. Det vil dog blive unødigt kompliceret, hvis der hvert sted i landet skal tages hensyn til særlige forhold, og droneoperatørerne derfor vil skulle sætte sig ind i et særligt regelsæt, hvis de skal flyve et nyt sted i landet.

Trafikstyrelsen er derfor også opmærksom på, at det skal være meget tydeligt omkring Thisted flyveplads, at den geografiske dronezone er 6 km omkring flyvepladsen. Særbestemmelsen skyldes, at Thisted flyveplads' landingsbane er længere end andre VMC-flyvepladsers landingsbaner. Det er derfor nødvendigt at have en bredere geografisk dronezone omkring Thisted flyveplads. Da denne flyveplads er den eneste, der har en så lang landingsbane, kan det ikke retfærdiggøre, at alle andre VMC-flyvepladser får en geografisk dronezone, der er 6 km omkring flyvepladsen. Droneoperatørerne vil samtidig kunne se de geografiske dronezoner på www.dronezoner.dk og har derfor mulighed for at orientere sig om, hvor langt ud dronezonen dækker.

For så vidt angår flyvning omkring militære flyvestationer er der i bekendtgørelsen indsat en bestemmelse om flyvning mellem 8-5 km horisontal afstand af militære flyvestationer. Ændringen skyldes, at bestemmelsen ved en fejl var faldet ud af dronebekendtgørelsen i 2024, og at den nu er indsat igen. Der kan altså flyves indtil 2 km af militære flyvestationer i henhold til de allerede gældende regler.



Trafikstyrelsen er enig med DI Transport, at det er vigtigt, at offentlig godkendte flyvepladser også har mulighed for at anvende droner til de opgaver, hvor det giver mening. Styrelsen har fået flere ansøgninger om flyvning på selve flyvepladserne og arbejder derfor også sammen med flyvepladserne for at sikre, at de kan anvende droner, men så det også samtidig sikres, at bemandet luftfart ikke bringes i fare.

I forhold til Danske Beredskabers ønske om at få en særskilt undtagelse ind i bestemmelsen om offentlig godkendte vandflyvepladser er dette ikke nødvendigt, da Danske Beredskaber allerede vil være omfattet af undtagelser i forhold til geografiske dronezoner i kapitel 5 til dronebekendtgørelsen.

De nævnte bemærkninger giver herefter Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, så der ikke længere står "offentlig godkendte flyvepladser" i bestemmelserne, fordi definitionen af IMC og VMC flyvepladser indsættes med forslaget.

3. Private flyvepladser

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) og Dansk Svæveflyverunion (DSvU) finder, at der også bør fastsættes en bestemmelse omkring private flyvepladser, der er VMC-flyvepladser, så der ikke kun er en opmærksomhedszone på 3 km omkring disse flyvepladser, men så der bliver fastsat en geografisk dronezone omkring disse flyvepladser på 1 km.

Trafikstyrelsens kommentarer: Der er i dag opmærksomhedsområder omkring private flyvepladser, så droneoperatører og fjernpiloter skal være opmærksomme på bemandet luftfart, som anvender de private flyvepladser. Der er imidlertid en stor del af disse pladser, som ikke bliver benyttet dagligt, og det er derfor en stor byrde, som kan føles unødvendig for droneoperatørerne, hvis deres droner ikke må flyves tæt på private flyvepladser, fordi der kan komme et bemandet luftfartøj. Det vil desuden give ekstra udgifter for droneoperatørerne og for Trafikstyrelsen, hvis styrelsen skal behandle ansøgninger i de tilfælde, hvor droneoperatører ønsker at flyve nærmere på private flyvepladser end f.eks. 1 kilometer af pladsen, hvis der bliver fastsat en geografisk dronezone omkring disse pladser.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

4. Akutlægehelikopteren

Regionernes Akutlægehelikopter ønsker, at der indsættes stk. 6 i § 10 i bekendtgørelsen, hvori der skal gælde et tilsvarende afstandskrav på 1000 meter horisontal afstand fra akutlægehelikopterne for droneoperationer, som der gør for militære luftfartøjer, som det fremgår af § 13, stk. 3, i bekendtgørelsen, dog uden muligheden for at indhente tilladelse fra Regionernes Akutlægehelikoptere for at fravige dette afstandskrav.

Regionernes Akutlægehelikopter ønsker at få tilføjet "Regionernes Akutlægehelikopter" under definitionen af et "indsatssted", samt at få tilføjet en definition af en "Lægehelikopterflyveplads", hvorved definition præciserer, at der er tale om en HEMS base og en heliport/hospital heliport.



Trafikstyrelsens kommentarer: En række af Regionernes Akutlægehelikopters bemærkninger ligger uden for ændringen af dronebekendtgørelsen, idet ændringsønskerne henhører til andre bestemmelser end de foreslåede ændringer. Trafikstyrelsen tager derfor ikke deres ændringsønsker i betragtning i denne omgang, men vil se på, om det er noget, der skal ændres, når dronebekendtgørelsen skal ændres næste gang.

Regionernes Akutlægehelikopter anfører, at de mener, at de også bør være nævnt i bestemmelsen om indsatsområder, idet de også har opgaver i forbindelse med en indsats. En lægehelikopter vil typisk blive tilkaldt i forbindelse med en indsats, hvor Politiet eller beredskabet allerede arbejder, og det vil være Politiet eller beredskabet, som bør sikre, at lægehelikopteren kan lande og lette på en sikker måde, herunder sikre, at der ikke flyver droner i området, når lægehelikopteren skal lande og lette. Lægehelikopteren vil derfor ikke blive indskrevet i dronebekendtgørelsen, men der vil stadig skulle tages hensyn til denne. Se også bemærkningerne til pressens flyvning ved indsatssteder, pkt. 5.

Trafikstyrelsen vil se på, om der kan indsættes en definition af "akutlægehelikopterflyveplads" i dronebekendtgørelsen. Styrelsen har imidlertid ikke fundet en entydig definition på dette endnu, så definitionen vil først blive sat ind i bekendtgørelsen ved en senere lejlighed.

5. Pressens flyvning – indsatssteder

Fyens Stiftstidende foreslår, at undtagelsen i § 20, stk. 4, om pressens adgang til flyvning ved indsatssteder ændres, så pressen skal legitimere sig med et gyldigt pressekort, og at de skal have tilladelse fra det stedlige Politis vagtcentral eller Politiets indsatsleder på stedet, når der flyves. De begrundet dette med, at professionelle pressefolk har et gyldigt pressekort, og at det kun bør være professionelle mediefolk, der kan anvende undtagelsen.

DI Transport kan som udgangspunkt tilslutte sig pressens adgang til indsatssteder, men finder at adgangen bør være ekstra restriktiv i enkelte situationer, f.eks. hvis der sker alvorlige haverier og ulykker i og omkring lufthavne, hvor der må være et ekstraordinært hensyn til rednings- og opklaringsarbejdet.

Regionernes Akutlægehelikopter ønsker, at det indsættes i undtagelsen i § 20, stk. 4, at hvis en akutlægehelikopter tilkaldes, skal dronen landes, inden helikopteren ankommer, og at dronen først må sættes i luften igen, efter akutlægehelikopteren har forladt indsatsstedet. De spørger, hvordan Politiet får viden om, at en droneoperation, som pågår inden for 1000 meter horisontal afstand til et indsatssted, er en lovlig droneoperation, og hvordan der sikres kommunikation mellem fjernpiloter og indsatsledelsen.

Danske Beredskaber påpeger, at Politiet ikke altid er først til stede på et indsatssted, og at der derfor bør tages hensyn til dette. Danske Beredskaber ønsker derfor også et generelt forbud mod flyvning på indsatssteder, da det udgør en ekstra og unødvendig sikkerhedsrisiko, f.eks. hvis der er brand med røg.

Trafikstyrelsens kommentarer: Trafikstyrelsen imødekommer de to ændringsforslag fra Fyens Stiftstidende.



Trafikstyrelsen er opmærksom på, at der kan være situationer, hvor Politiet eller redningsberedskabet skal have mulighed for at arbejde, uden at medierne er til stede på f.eks. et ulykkesområde eller et andet indsatssted. Det er derfor i udgangspunktet ulovligt at flyve i området, medmindre Politiet har givet tilladelse. Det vil også derfor altid være muligt for Politiet eller indsatslederen at sige nej, hvis pressen ikke må flyve med drone i området omkring indsatsstedet.

For så vist angår Regionernes Akutlægehelikopteres ønske om ændring til § 20, stk. 4, vurderer Trafikstyrelsen, at Regionernes Akutlægehelikopter allerede vil være dækket af, at pressen kun må flyve i det omfang dronen ikke forstyrrer, forhindrer eller på anden måde er til gene for en indsats på indsatsstedet. Hvis en drone forhindrer, at en akutlægehelikopter kan lande eller lette, vil det være Politiets opgave i samarbejde med beredskabsindsatsen at afgøre, hvornår dronen skal lande, og sikre kommunikation med pressen som følge heraf.

Hvis en drone anvendes til at løse en opgave længere væk fra indsatsstedet, f.eks. 8-900 meter fra stedet, og droneoperatøren f.eks. ikke er vidende om, at der pågår en indsats, må Politiet i samarbejde med lægehelikopteren vurdere, om denne drone skal landes, hvis den er til fare for lægehelikopteren, og Politiet må kontakte droneoperatøren for at få dronen bragt til landing.

De nævnte bemærkninger giver herefter Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, så der indsættes en definition i dronebekendtgørelsen om, hvad pressen er. Bemærkningerne giver endvidere anledning til, at bestemmelsen ændres, så det er Politiet eller indsatslederen, der skal kontaktes. På den måde kan det sikres, at hvis beredskabet er de første på et indsatssted, kan indsatslederen give tilladelse til, at der kan flyves eller nægte dette, hvis det f.eks. er for farligt pga. f.eks. røg i området.

6. Pressens flyvning – hastende behandling

Geoforum finder det bemærkelsesværdigt, at der indsættes et kapitel 5 a om behandling af ansøgninger fra pressen i situationer af hastende karakter eller af særlig væsentlig betydning for offentligheden, idet også andre droneoperatører kan have behov for hastende behandling af en ansøgning, f.eks. i forbindelse med skader af tagkonstruktioner i forbindelse med ekstremt vejr.

Regionernes Akutlægehelikopter anfører, at de ønsker at skulle give samtykke, hvis Trafikstyrelsen dispenserer fra § 10 vedrørende afstandskrav til en HEMS.

Danske Beredskaber anfører, at de ønsker, at der er generelt forbud mod flyvning på indsatssteder, og at de derfor skal kontaktes, hvis de er indsat i en indsats.

Trafikstyrelsens kommentarer: Trafikstyrelsen er opmærksom på, at andre droneoperatører kan have behov for, at deres ansøgning kan have hastende karakter og derfor bør behandles hurtigt. Styrelsen bestræber sig på at behandle en ansøgning hurtigt, hvis en ansøgning er begrundet i forhold til, hvorfor der er behov for dette. I de tilfælde, hvor det f.eks. er, fordi der er sket en miljøulykke, som f.eks. Nordic Waste sagen, vil Trafikstyrelsen være behjælpelig med at sikre, at droneoperatøren får en tilladelse hurtigst muligt, så arbejdet kan gå i gang. Trafikstyrelsen oplever dog også, at visse droneoperatører anmoder om hurtig sagsbehandling,



fordi de har været for længe om at indsende en ansøgning eller ikke har beregnet sagsbehandlingstid, når de har accepteret en opgave.

For at kunne hastebehandle en ansøgning, som indsendes af pressen, skal alle relevante samtykker være sendt med, f.eks. samtykke fra en Politistation eller fra en infrastrukturejer eller forvalter. Pressen skal ud over at have medsendt evt. samtykker, også kunne begrunde, hvorfor sagen skal hastebehandles, dvs. kunne forklare, hvorfor en nyhed har en hastende karakter eller er af særlig, væsentlig betydning for offentligheden, som pressen ikke kunne have forudsat. En anmodning om hastebehandling af en ansøgning til flyvning i et militært område, vil skulle sendes til Forsvarskommandoen.

Hvis et nyhedsmedie indsender en ansøgning om tilladelse til flyvning i en geografisk dronezone, og anmoder om hastebehandling, men ikke har indsendt evt. samtykke fra områderne, vil Trafikstyrelsen kontakte de relevante infrastrukturejere for at få deres samtykke. Det kan f.eks. ske ved at ringe til disse, hvis det er nødvendigt, men vil normalt blive gjort via den normale proces.

Hvis et nyhedsmedie derimod anmoder om at få en mere generel tilladelse fra Trafikstyrelsen, så nyhedsmediet ikke behøver at ansøge om en tilladelse, før nyhedsmediets droner skal flyves i sikringskritiske området, vil styrelsen behandle ansøgningen uden at kontakte de relevante forvaltere eller ejere af dronezonerne, fordi nyhedsmediet skal kontakte disse områder for at få samtykke til flyvningen, når de skal flyve på basis af den generelle tilladelse, nyhedsmediet har fået.

Trafikstyrelsen vil i forbindelse med et tilsyn sikre sig, at det eller de relevante samtykke(r) er indhentet, før der flyves, og tilladelsen kan blive taget fra nyhedsmediet, hvis der ikke er indhentet de relevante samtykker.

§ 30 a vil derfor ikke være relevant for pressen at anvende, når der pågår en indsats, idet pressen kan henvende sig direkte til Politiet eller indsatslederen og få tilladelse til at flyve, hvis Politiet eller indsatslederen vurderer, at det er sikkert. Der kan derfor også tages hensyn til, om det f.eks. er sikkert at lade pressen flyve i et område, hvor der f.eks. er røgudvikling.

7. Forsikring for droner

F&P ser positivt på, at man har valgt at differentiere kravet om forsikringssum for mikrodroner ejet af privatpersoner, men anfører, at den lempede forsikringsmulighed bør gælde for både hjemmebyggede droner samt købte mikrodroner.

De har desuden indsendt et forslag på en bestemmelse, som er mere enkel at læse og forstå for forsikringsselskaberne i forhold til, hvad de skal forsikre.

Trafikstyrelsens kommentarer: Bestemmelsen er sat op som den foreslåede for at sikre, at forsikringsselskaber ikke er forpligtede til at forsikre droner, som er kommet ulovligt på markedet. Fra den 1. januar 2024 må der kun sælges droner, som er C-mærkede samt ikke C-mærkede droner, som er kommet på markedet inden den 1. januar 2024. Trafikstyrelsen er dog indforstået med at ændre bestemmelsen, så ordlyden, som F&P har foreslået, anvendes i stedet.



De nævnte bemærkninger giver herefter Trafikstyrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

8. Statsluftfart

Danske beredskaber anfører, at der ikke altid er en indsatsleder på et indsatssted, f.eks. hvis beredskabet er i gang med efterslukning af en brand. Beredskabet anfører, at deres fjernpiloter har fået en særlig uddannelse og er fuldt ud kompetente til at vurdere reglerne og sikre koordination, også i forhold til Politiet og ejere/forvaltere af områder.

Danske beredskaber finder, at øvelser også bør falde under flyvning med statsluftfartøjer, og anfører endvidere, at det tidligere ikke var en pligt altid at indberette hændelser, men at man kunne have en bagatelgrænse for, hvad der skulle indberettes.

Trafikstyrelsens kommentarer: Trafikstyrelsen er pt. i gang med at udarbejde aftaler med Danske beredskaber om flyvning efter kapitel 5. I disse aftaler bør mange af de punkter, som danske beredskaber anfører, håndteres. Trafikstyrelsen vurderer, at øvelser og træning i vidt omfang kan falde ind under reglerne om flyvning med statsluftfartøjer, idet øvelser og træning er nødvendig for at kunne flyve sikkert, når opgaverne skal løses. Aftalerne vil derfor også håndtere dette, ligesom de kan håndtere, hvis der er en evt. bagatelgrænse for, hvilke hændelser der bør indberettes til Trafikstyrelsen.

9. Øvrige bemærkninger

Geoforum skriver, at de gerne ser, at flere infrastrukturejere i de sikringskritiske områder selv godkender flyvningerne, så Trafikstyrelsen ikke skal behandle ansøgningen.

Geoforum finder desuden, at en registrering som droneoperatør bør være gældende i 5 år, så registreringsperioden gælder lige så lang tid som et certifikat som fjernpilot gælder.

Trafikstyrelsens kommentarer: Der er indsat en mulighed for delegation i bestemmelserne om sikringskritiske dronezoner, jf. f.eks. § 11, stk. 3. Trafikstyrelsen har ligeledes talt med flere af de infrastrukturejere, som kunne være relevante i forhold til at delegerede afgørelseskompetencen til. Disse infrastrukturejere var ikke interesserede i at overtage opgaven med at udstede afgørelser. Trafikstyrelsen varetager derfor fortsat opgaven med at give tilladelse.

Trafikstyrelsen finder, at 3 år er en passende periode, da den ikke er så lang, at der vil være mange droneoperatørregistreringer, som bliver forældede, f.eks. fordi droneoperatøren ikke længere flyver med drone, eller fordi reglerne ændrer sig.

Samtidig er beløbet for at blive registreret som droneoperatør ikke så stort, at det vil være en byrde på droneoperatørerne, at de skal forny deres registrering. Styrelsen vil arbejde for at gøre det enkelt at forny en registrering. Geoforums bemærkninger giver herefter ikke anledning til at ændre dronebekendtgørelsen.



Bilag 1

Advokatsamfundet

AOPA (Dansk Motorflyver Union)

Billund Lufthavn

Bornholms Lufthavn

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Danmarks Naturfredningsforening

Danmarks Tekniske Universitet (DTU)

DI Byggeri

Danske Beredskaber

Danske Havne

Danske Regioner

Dansk Erhverv (DroneDanmark)

Dansk Faldskærms Union

Dansk Hanggliding og Paragliding Union

Dansk Industri

Dansk Iværksættere

Dansk Ornitologisk forening

Dansk Standard

Dansk svæveflyver Union

Dansk UL-Flyver Union

Regionernes Akutlægehelikopter

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Esbjerg Lufthavn

Forbrugerrådet TÆNK

Force Technology

Foreningen af Rådgivende Ingeniører

Forsikring og Pension

Friluftsrådet

HCA (testcentret) (UAS Denmark)

Karup Lufthavn (Midtjyllands Lufthavn)



KL (Kommunernes Landsforening)
Kolding Lufthavn
Kongelig Dansk Aeroklub
KZ og Veteranfly Klubben
Københavns Lufthavne A/S
Københavns Universitet
Landdistrikternes Fællesråd
Lemvig Lufthavn
Lolland Flyveplads
Læsø Flyveplads
Modelflyvning Danmark
Morsø Flyveplads
Naviair
Odense Robotics
Randers Flyveplads
Ringsted Flyveplads
Roskilde Lufthavn
Rådet for Grøn omstilling
Rådet for Sikker Trafik
Rådet for større flyvesikkerhed
Sammenslutningen af danske småøer
Samsø Flyveplads
Sindal Flyveplads
Skive Lufthavn
SMVDANMARK
Stauning Lufthavn
Syddansk Universitet
Sønderborg Lufthavn
Teknologisk Institut
Thisted Lufthavn
Tønder Flyveplads



Vandflyveren (Nordic Seaplanes)

Vesthimmerlands Lufthavn

Viborg Flyveplads

Vojens Lufthavn

Ærø Flyveplads

Aalborg Lufthavn

Aalborg Universitet

Aarhus Lufthavn

Aarhus Universitet