



STORTINGET

Innst. 256 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:88 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen revidere dronestrategien slik at den tar hensyn til den teknologiske utviklingen som har foregått, og den forventede utviklingen fremover. Revideringen bør være tverrdepartemental og tverrsektoriell slik at en oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnsikkerheten, samtidig som den legger til rette for utvikling av ubemannet luftfart i Norge. En slik utvikling av ubemannet luftfart bør inkludere hele næringskjeden fra forskning og produksjon av droner, hensiktsmessig regelverksutvikling og etablering av en sikker luftfart på tvers av militær og sivil sektor.
- Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en revidert dronestrategi i løpet av 2024.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, Guro Holm Skillingstad, viser til Representantforslag 88 S (2023–2024) fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi. Videre viser komiteen til statsråden sitt svarbrev, datert 27. februar 2024. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen merker seg at det er kommet fem høringsinnspill. Høringsinnspillene viser et stort engasjement og har i seg mange nyttige synspunkter, vurderinger og konkrete forslag for å sikre en samfunnstjenlig og bærekraftig utvikling av dronevirksomheten.

Komiteen merker seg at statsråden i sitt svarbrev understreker at i arbeidet med Meld. St. 10 (2022–2023) Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi («Luftfartsmeldingen») ble det hentet inn innspill fra luftfartsnæringen og dronebransjen som spesielt var knyttet til hvilke dronerelaterte tema som var viktig å behandle i meldingen.

Komiteen merker seg også at Luftfartstilsynet i tildelingsbrev for 2024 er bedt om å opprette et sikkerhetsforum for droner i løpet av 2024, samt prioritere arbeidet med sikker integrering av droner i luftrommet for å kunne videreutvikle dronevirksomheten.

Komiteen registrerer at Samferdselsdepartementet den 31. januar 2024 annonserte en styrket innsats mot ulovlig droneflyging, noe som blant annet betyr at Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet i fellesskap vil se på arbeidsfordeling mellom Luftfartstilsynet og politiet når det gjelder forebygging av ulovlig droneflyging.

Komiteen vil understreke at det er et stort potensial i norsk dronenæring og markedet for dronetjenester.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er opptatte av sikker og god integrering av bemannet og ubemannet luftfart, og i statsrådens sitt svarbrev, datert 27. februar 2024, vises det til flere måter dette følges opp på.

Den 29. mars 2024 var det høringsfrist for et forslag til ny forskrift rettet mot bemannet og ubemannet luftfart. Dette forslaget til forskrift tar opp i seg flere av de problemstillingene representantene begrunner sitt forslag med.

Disse medlemmer viser også til at det i statsrådens svarbrev opplyses om at Avinor allerede er i gang med å utvikle neste generasjon dronetrafikkstyrings-systemer, som er tenkt designet for å imøtekomme behovene for både bemannet og ubemannet luftfart. Dette systemet skal gjelde både i kontrollerte og ikke-kontrollerte luftrom. Det vil også i løpet av 2024 bli innført regler knyttet til plikten salgssteder har til å informere om hvilke krav som stilles for å fly droner i Norge.

Disse medlemmer vil understreke at en rekke tiltak er iverksatt og at det i løpet av 2024 vil komme flere initiativ knyttet til bedre sikkerhet og kontroll og oppdatert regelverk knyttet til droneaktivitet. Statsråden har også understreket at han vil vurdere behovet for en oppdatert fremstilling av alt arbeidet som pågår og hvordan Stortinget kan bli orientert på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen revidere dronestrategien slik at den tar hensyn til den teknologiske utviklingen som har foregått, og den forventede utviklingen fremover. Revideringen bør være tverrdepartemental og tverrsektoriell slik at en oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnssikkerheten, samtidig som den legger til rette for utvikling av ubemannet luftfart i Norge. En slik utvikling av ubemannet luftfart bør inkludere hele næringskjeden fra forskning og produksjon av droner, hensiktsmessig regelverksutvikling og etablering av en sikker luftfart på tvers av militær og sivil sektor.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en revidert dronestrategi i løpet av 2024.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser videre til at når det gjelder rekreasjonsflyvning må det ryddes opp i den gjeldende regelverksmengden, samt søknads- og registreringsplikter som kan fremstå som formålsløse. Disse medlemmer mener at regelverksforvaltning her svekker respekten for slike reguleringer, noe som gjør at folk heller unnlater å registrere flyvninger.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen umiddelbart igangsette et arbeid med å forenkle regelverket rundt rekreasjonsflyvning med droner, med den hensikt å avgrense regelverket til hva som er formålstjenlig, samt å styrke forståelsen for gjenværende reguleringer.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg alle de positive enkeltelementene regjeringen har intensjoner om å gjøre for dronebransjen. Også høringen om å innføre et felleseuropeisk regelverk om U-space i norsk rett er et godt tiltak. Problemet er at tiltakene er isolerte elementer som mangler en samlet og helhetlig overbygning. Dronebransjen etterlyser en helhetlig og tverrdepartemental strategi, slik strategien fra 2018 ble utformet.

Disse medlemmer merker seg at samtlige av høringsinnspillene støtter en revisjon av den nasjonale dronestrategien. Flere av høringsinstansene sier at strategien fra 2018 var god, men at den for lengst er utdatert. De mener at en oppdatering vil kunne ta inn den utviklingen som har skjedd de siste seks årene, og spisse de problemstillingene man står overfor nå i 2024. Bærum kommune skriver at de

«ser potensiale for innsparinger i milliardklassen i offentlig forvaltning. En slik innsparing og effektivisering av offentlig sektor betinger at det legges til rette fra statsforvaltningen for nettopp dette.»

Tiepoint AS etterlyser på sin side et nasjonalt miljø for testing og sertifisering av droner, noe som vil skape grunnlag for industrien til å fortsette den raske utviklingen. Forskningsinstituttet NORCE skriver at:

«Vi kan derfor på grunnlag av vår erfaring og kunnskap støtte vi [sic] forslagsstillernes vurdering av at Norges dronestrategi (2018) skiller seg fra luftfartsmeldingen (2023) gjennom at Norges dronestrategi var tverrdepartemental. Luftfartsmeldingen er ikke verken tverrdepartementalt forankret eller innrettet med hensyn til verken mulighetsrommet eller trusselbildet som droner representerte i 2023.»

Disse medlemmer merker seg at salgsstedene ikke er pålagt å informere kjøpere om hvilke krav det er

til å fly droner i Norge. For en vanlig forbruker er en drone et leketøy eller et kamera beregnet til å ta bilder fra nye vinkler og posisjoner. For denne store gruppen kjøpere er det ikke intuitivt naturlig å ta sertifikat for å kunne fly drone. Det er ekstra vanskelig å nå denne gruppen gjennom Luftfartstilsynets kampanjer. Disse medlemmer oppfordrer regjeringen til å gjøre kravene om sertifikat kjent på en enda bedre måte enn tidligere.

Disse medlemmer merker seg at det mangler nasjonale retningslinjer og bøtesatser for ulovlig bruk av droner. Dette bør regjeringen rydde opp i.

Disse medlemmer merker seg videre hvor viktig droner er som del av det grønne skiftet. En rekke oppgaver som i dag løses med blant annet helikopter, kan løses utslippsfritt med droner. Droner kan også brukes til å kontrollere om bygninger er tilstrekkelig isolert – som noen eksempler på hvilke muligheter droner har i det grønne skiftet. Man vil være tjent med en utredning som ser på mulighetene droner kan ha i det grønne skiftet.

Disse medlemmer merker seg artikkelen i Nordlys den 16. februar 2024, som forteller at politiet må bruke store ressurser på turister som ikke kjenner til de norske reglene eller hvor det er flyforbud med droner. I løpet av årets seks første uker var det meldt inn minst 22 tilfeller av ulovlig droneflygning. De som blir tatt, får inndratt drone og en bot på 12 000 kroner. I 15 av sakene politiet behandlet i 2023, ble turister utvist fra Norge i to år for brudd på straffeloven. Samtidig må politiet avslutte mange straffesaker. NRK meldte den 11. mars 2024 at fire kinesiske turister var under etterforskning for å ha tatt ulovlige bilder med droner i nærheten av NATO-kaia i Tromsø i forbindelse med øvelse Nordic Response, men fikk beholde utstyret da politiet avsluttet saken fordi politiet ikke fant noe som indikerer at de kinesiske turistene hadde gjort noe ulovlig. De kinesiske turistene skal ha forklart i avhør at de savner mer informasjon om hvor det er ulovlig å fly med drone.

Disse medlemmer merker seg at Avinor i 2023 avdekket 1 450 uautoriserte flygninger nær norske flyplasser.

Disse medlemmer merker seg at det er komplisert å finne oversikter over hvor det er flyforbud, og at en må inn i flere kilder for å finne ut om det er flyforbud. Det vil alltid være droneflygerens ansvar å følge norsk regelverk. Samtidig kan storsamfunnet gjennomføre enkle tiltak som reduserer unødvendige konflikter. Å samle regelverk og skilte forbudssoner hvor det er populært å fly, er to av flere enkle tiltak som kan utføres. Det er for eksempel forbudt å fly drone over Jomfruland i Kragerø. Besøkende må enten reise dit med egen båt eller med fergen fra Kragerø. Om bord i fergen er det ikke skiltet eller på annet vis gjort kjent at det er droneforbud på øya. På fergekaiene er det heller ikke skilt eller

oppslag om forbudet. Det bør derfor utvikles løsninger som gjør det enklere å fly droner lovlig.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen varslet en styrket innsats mot ulovlig droneflygning i januar 2024. Dette ble også varslet i stortingsmelding om Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi (Meld. St. 10 (2022–2023)), som ble lagt frem for ett år siden. Disse medlemmer merker seg også at forslagene til ny lov om elektronisk kommunikasjon som regjeringen Solberg sendte på høring i 2021, ikke er oversendt Stortinget til behandling. Politiet har heller ikke fått nødvendige hjemler eller verktøy til å nøytralisere droner. Disse medlemmer merker seg at regjeringen bruker for lang tid på å styrke den nasjonale innsatsen mot ulovlig droneflygning. Dette er viktige tiltak som bør løses i nærmeste fremtid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter forslagsstillernes intensjon om at rammeverk rundt bruk av droner må tilpasses utviklingen. Disse medlemmer mener i særlig grad at hensyn knyttet til beredskap og sikkerhet har endret seg siden den gjeldende dronestrategien ble laget. Den sikkerhetspolitiske situasjonen gjør at rammeverk for bruk av droner rundt kritisk infrastruktur må strammes inn.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det er positivt at man får revidert regjeringens dronestrategi slik at regelverk og utvikling i større grad samsvarer. Mer bruk av droner kan ha positive samfunnskonsekvenser, men reguleringer bør også vurderes. Dette medlem vil påpeke viktigheten av at en revidert strategi må vurdere begrensninger for bruk av drone i områder der bruken fører til forstyrrende støy, og om kommuner kan få mulighet til å begrense bruken av droner innenfor kommunegrensen.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen revidere dronestrategien slik at den tar hensyn til den teknologiske utviklingen som har foregått, og den forventede utviklingen fremover. Revideringen bør være tverrdepartemental og tverrsektoriell slik at en oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnsikkerheten, samtidig som den legger til rette for utvikling av ubemannet luftfart i Norge. En slik utvikling av ubemannet luftfart bør inkludere hele næringskjeden fra forskning og produksjon av droner, hensiktsmessig regelverksutvikling og etablering av en sikker luftfart på tvers av militær og sivil sektor.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en revidert dronestrategi i løpet av 2024.

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen umiddelbart igangsette et arbeid med å forenkle regelverket rundt rekreasjonsflyvning med droner, med den hensikt å avgrense regelverket til hva som er formålstjenlig, samt å styrke forståelsen for gjenværende reguleringer.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:88 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen om revisjon av Norges dronestrategi – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. april 2024

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Jone Blikra

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
24/376-

Dato
27. februar 2024

Dokument 8:88 S (2023-2024) om revisjon av Norges dronestrategi

Jeg viser til brev av 13. februar 2024 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité hvor Samferdselsdepartementet bes vurdere forslag i Dokument 8:88 S (2023-2024) fra representantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland og Erlend Larsen, om revisjon av Norges dronestrategi.

Jeg vil først knytte noen kommentarer til bakgrunnen for forslaget, før jeg avslutningsvis vurderer selve forslaget. Representantene skriver at de oppfatter det slik at Meld. St. 10 (2022-2023) «Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi» (heretter «luftfartsmeldingen») først og fremst bygger videre på Norges dronestrategi (heretter «2018-strategien») kapittel 2 om «luftfartsregulering av dronevirksomhet og flysikkerhet», uten i vesentlig grad å berøre de øvrige kapitlene. Dette stemmer ikke. I luftfartsmeldingen var droner et av flere temaer som skulle behandles. Vi hentet derfor inn innspill fra luftfartsnæringen og dronebransjen spesielt om hvilke dronerelaterte temaer som var viktig å behandle i luftfartsmeldingen i arbeidet med meldingen. 2018-dronestrategien er imidlertid også fremdeles relevant.

Representantene hevder at dronebransjen har en utfordring med å utvikle en felles sikkerhetskultur, og at operatørene innen ubemannet luftfart i liten grad har bakgrunn fra bemannet luftfart og kjenner lite til sikkerhetskulturen derfra. Det kan, som representantene påpeker, være deler av dronebransjen hvor det kan være utfordringer med å utvikle en sikkerhetskultur, og at det i dronebransjen som i andre bransjer er aktører som bevisst eller ubevisst opererer i strid med regelverket. Jeg oppfatter også at disse utfordringene diskuteres og står høyt på dagsorden innad i dronebransjen. Myndighetene skal være gode pådrivere og samarbeidspartnere for sikkerhet gjennom regelverk, veiledning, dialog og tilsyn, men det er viktig at bransjen selv tar ansvar for å utvikle en god sikkerhetskultur.

Her vil jeg nevne at Luftfartstilsynet i tildelingsbrev for 2024 er bedt om å opprette et sikkerhetsforum for droner i løpet av 2024. Når det gjelder representantenes forslag om å

vurdere jevnlig sikkerhetsstudier, så har Luftfartstilsynet overfor Samferdselsdepartementet uttrykt at det for dronesegmentet fortsatt er begrenset med historikk og tilfang av trafikkdata og hendelsesrapporter med videre. Både bransjen og myndighetene jobber fremdeles med implementeringen av nytt droneregulativ, og Luftfartstilsynets råd er at en sikkerhetsstudie på droneområdet kan på nåværende tidspunkt være for tidlig. Jeg vil gjennom etatsstyringsdialogen påse at Luftfartstilsynet følger opp dette på egnet måte.

Representantene skriver videre at «droneoperatører opplever at Luftfartstilsynet og Havarikommisjonen ikke samler tilstrekkelig og relevant ny kunnskap på grunnlag av rapporterte hendelser med det formål å øke sikkerheten og samfunnets forståelse for bruk av droner.» Det er som representantene skriver viktig å avklare forventningene mellom operatører og myndigheter på dette området, og det er et forhold som jeg oppfatter at bransjen og myndighetene allerede er i dialog om. Dette er også en problemstilling som jeg vil følge opp i den faglige etatsstyringsdialogen med Luftfartstilsynet.

Videre holder Luftfartstilsynet årlige konferanser om sikker integrering av droner i luftrommet. Konferansen i 2023 ble avholdt i forbindelse med Aviation Safety Week 2023, blant annet for å legge til rette for dialog og samarbeid om sikkerhet mellom aktører fra bemannet og ubemannet luftfart.

Når det gjelder behovet for sikker og effektiv integrering av bemannet og ubemannet luftfart, så er dette noe denne regjeringen i luftfartsmeldingen har satt som en av sine hovedprioriteringer for dronevirksomheten i Norge. Dette følges opp på flere måter. Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrev for 2023 og 2024 bedt Luftfartstilsynet prioritere arbeidet med sikker integrering av droner i luftrommet for å kunne videreutvikle dronevirksomheten. 20. desember 2023 sendte Luftfartstilsynet på høring forskrift om gjennomføring av felleseuropeisk regelverk om U-space i norsk rett, og krav til en integrert digital luftfartspublikasjon rettet mot bemannet og ubemannet luftfart. Høringsfristen er satt til 29. mars 2024. Forslaget til forskriften har blant annet til formål å adressere utfordringer knyttet til økende trafikk med bemannede og ubemannede luftfartøyer i de laveste delene av luftrommet. Forslaget omfatter en tjeneste som er tenkt, så langt det er mulig, å vise hvor det er lovlig å fly, og hvilke andre som flyr i det samme luftrommet via en nettbasert applikasjon.

Avinor er i gang med utviklingen av neste generasjon dronetrafikkstyringsystem som er ment å kunne tilby tjenester i både kontrollert og ikke-kontrollert luftrom, og som videre er tenkt designet for å kunne imøtekomme behovene til både bemannet og ubemannet luftfart.

Representantene peker videre på enkelte utfordringer med det de betegner «det man kaller åpen kategori (ikke-profesjonell flygning)». Jeg vil presisere at reglene i åpen kategori gjelder droneoperasjoner med lavest risiko. Dette omfatter det meste av rekreasjonsflygning, men også profesjonell flygning med mindre droner hvor formålet typisk er å ta bilder eller video fra luften. For å kunne fly i denne kategorien er det krav om registrering hos Luftfartstilsynet, og avhengig av hvilken type drone man flyr og hvor nært man flyr folk, er det også krav om gjennomført nettkurs og eksamen (gratis) og eventuelt eksamen avlagt på en trafikkstasjon.

Den delen av dronebransjen som utfører avanserte luftfartsoperasjoner, med tidvis høy risiko, flyr etter reglene i såkalt «spesifikk kategori» og er underlagt tilsyn og kontroll fra Luftfartstilsynet.

Aktører i markedet har gitt tilbakemeldinger om at regelverket for åpen kategori kan fremstå komplisert, særlig for nye dronepiloter uten luftfartsbakgrunn. Reglene er en del av den felleseuropeiske reguleringen av droneoperasjoner som er gjennomført i norsk rett, og Luftfartstilsynet har instruktive oversikter og lett tilgjengelige veiledere på sine nettsider. Luftfartstilsynet startet også på tampen av 2023 en kampanje for å få flere dronepiloter til å registrere seg, kalt «Ta dronelappen».

Representantene etterlyser også en plikt for salgssteder til å informere kjøpere om hvilke krav som stilles for å fly droner i Norge. Til dette vil jeg opplyse at informasjonsskriv kreves vedlagt for droner som kommer til salg på hele det felleseuropeiske markedet gjennom felleseuropeiske regler som blant annet innebærer at masseproduserte droner for bruk i åpen kategori kommer inn under øvrig felleseuropeisk produkt- og markedsføringsregulering. De aktuelle dronereglene ventes gjennomført i Norge i løpet av 2024.

Når en er kjent med registreringskravet finnes det ingen aktverdige grunner for å unnlate å registrere seg som dronepilot, og dette er første steg enhver som ønsker å fly drone må gjennomføre. Gjennom registreringsprosessen får man samtidig informasjon om regelverket og foranledning til å sette seg inn i akkurat hvilke krav som gjelder for den type drone og de typer operasjoner man ønsker fly.

Når det gjelder representantenes forslag om å vurdere krav til skilting og informasjon på utsatte steder og ved skjermingsverdige objekter, vil jeg kommentere at det ved en rekke lufthavner, skjermingsverdige objekter og turistattraksjoner allerede benyttes informasjons- eller forbudsskilt. Aktører tilknyttet reiselivet, slik som Visit Norway, kan bidra til å nå ut til store grupper turister og oppnå resultater ved å aktivt formidle informasjon om droneregelverket til turister. I den sammenheng er det viktig at Luftfartstilsynet kan gi råd og veiledning til aktører som vurderer bruk av skilting. Dette vil jeg følge opp i etatsstyringsdialogen med Luftfartstilsynet. Jeg vil også nevne den tidligere nevnte nettbaserte applikasjonen som blant annet har til formål å vise hvor det er lovlig å fly, vil kunne være et godt virkemiddel for å oppnå det jeg oppfatter representantene ønsker vurdert gjennom en skiltplikt.

Representantene skriver også at det blant operatører og ansvarlige for lufthavner blir etterlyst bedre rutiner for å kontrollere at regelverket for åpen kategori blir fulgt opp. Til dette vil jeg understreke at håndhevingen av reglene som gjelder for åpen kategori skal som et utgangspunkt gjøres av politiet, og at reglene ikke legger opp til at luftfartsmyndigheten skal føre kontroll med disse operatørene. Det er like fullt et bredt samfunnsansvar å sikre trygge og ansvarlige droneoperasjoner, og politiet kan ikke alene løse alle utfordringer knyttet til droneflyging som ikke gjøres i henhold til regelverket.

I pressemelding av 31. januar 2024 annonserte Samferdselsdepartementet en styrket innsats mot ulovlig droneflyging, basert på anbefalinger fra en tverrdepartemental arbeidsgruppe som har sett på hvordan staten kan bidra til forebygging og bekjempelse av ulovlig droneflyging. I dette ligger blant annet at Samferdselsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet i fellesskap vil se på hensiktsmessig arbeidsdeling mellom Luftfartstilsynet og politiet når det gjelder forebygging av ulovlig droneflyging. Utarbeidelse av sentrale retningslinjer for effektiv håndheving av flyforbud og revisjon av bøtedirektiv, som representantene tar opp, vil også naturlig inngå som del av den styrkede innsatsen.

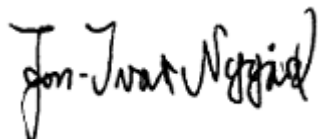
I denne sammenhengen, og som svar på representantenes spørsmål om oppfølgingen av luftfartsmeldingens punkt om at regjeringen vil se på «hvilket ansvar lufthavnoperatørene kan få og skal ha for å nøytralisere droner som flyr ulovlig», vil jeg nevne at regjeringen har besluttet at en egen arbeidsgruppe skal se på hvilket handlingsrom også andre aktører enn politiet kan benytte for å beskytte seg mot ulovlig droneaktivitet. Det er kun politiet som ved makt kan ta ned droner, så arbeidsgruppen skal vurdere mindre inngripende tiltak.

I luftfartsmeldingen er regjeringen tydelig på at vi vil sikre en bærekraftig og samfunnstjenlig utvikling av dronevirksomheten, at vi vil legge til rette for integrering av ubemannet luftfart, og at vi vil se på virkemidler for at offentlige oppdragsgivere vektlegger fordelene ved bruk av dronetjenester i forbindelse med tildeling av kontrakter. Luftfartsmeldingen beskriver potensialet i norsk dronenæring og markedet for dronetjenester, samt hva som skal til for å ta ut dette potensialet

Jeg mener luftfartsmeldingen sammenholdt med 2018-strategien i det vesentlige dekker de sentrale utfordringene og mulighetene dronevirksomheten i Norge står overfor. Både 2018-strategien og luftfartsmeldingen følges opp i flere kanaler. Dette gjøres blant annet gjennom en styrket innsats mot ulovlig droneflyging, gjennom Luftfartstilsynets sikkerhetsinformasjons- og regelverksarbeid på droneområdet, og gjennom Samferdselsdepartementets etatsstyring av Luftfartstilsynet slik jeg har beskrevet gjennom mine kommentarer til bakgrunnen for forslaget.

Utviklingen på dronemarkedet er dynamisk og går raskt, både teknologisk og regulatorisk. Med utgangspunkt i det jeg har redegjort for i dette svaret, vil jeg vurdere behovet for en oppdatert samlet fremstilling av alt arbeidet som pågår, og hvordan Stortinget kan bli orientert på en god måte.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård