



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
CVS/fg

Vår ref
25/5287-

Dato
2. desember 2025

Svar på Dokument 8:27 S (2024-2025) om å styrke norske myndigheters kapasitet til å oppdage og avbryte uautorisert droneflyging

Jeg viser til brev av 10. november 2025 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité hvor Samferdselsdepartementet bes vurdere forslag i Dokument 8:27 S (2025-2026) fra representantene Ine Eriksen Søreide, Peter Frølich, Trond Helleland, Anne Kristine Linnestad, Erlend Larsen og Mahmoud Farahmand, om å styrke norske myndigheters kapasitet til å oppdage og avbryte uautorisert droneflyging.

Svaret er utarbeidet i samråd med Justis- og beredskapsdepartementet.

Innledningsvis vil jeg vise til at regjeringen i Meld. St. 15 (2024–2025) *Droner og ny luftmobilitet* har lagt grunnlaget for en trygg og målrettet innfasing av droner og ny luftmobilitet i Norge, der den store samfunnsnyttene ved lovlig og regulert dronebruk er tydelig understreket. Tiltak for bedre tilrettelegging for ønsket droneaktivitet vil samtidig gi myndighetene bedre oversikt og kontroll i luftrommet. Dette handler i stort om å etablere regulering, systemer og prosedyrer som muliggjør integrering av droner i luftrommet på en sikker og effektiv måte.

I meldingen er regjeringen samtidig tydelig på at uønsket og sikkerhetstruende droneaktivitet utgjør en trussel mot samfunnet på ulike måter, både med hensyn til nasjonal sikkerhet og samfunnssikkerhet. Representantene reiser i sitt forslag problemstillinger rundt behovet for å kunne oppdage og avbryte uautorisert droneflyging.

Til forslag 1:

Representantene foreslår at Stortinget ber regjeringen sikre at Avinor erstatter droneovervåkningssystemet DJI Aeroscope ved norske lufthavner med tilsvarende system fra land Norge har sikkerhetspolitisk samarbeid med.

Om systemet – ansvar, krav og risikovurderinger

Etter en markant vekst i dronetrafikken, særlig nær Oslo lufthavn, besluttet Avinor i 2022 å anskaffe dronedeteksjonssystemet fra den kinesiske produsenten DJI, som Avinor vurderte å være best egnet til å detektere droner fra den samme produsenten. Systemet er anskaffet for og benyttet av Avinor som beslutningsstøtte for selskapets flygeledere i håndtering av sivil droneaktivitet nær selskapets lufthavner. Systemet er ikke sammenkoblet med Avinors øvrige systemer, og er ikke et sikkerhets- eller forsvarssystem. Det er et sivilt system som er tillatt solgt i Norge og som også bedrifter og privatpersoner kan anskaffe og bruke. Avinor har vurdert at dette ikke er en anskaffelse etter sikkerhetsloven.

Avinors initielle risikovurdering tilsa at et hensiktsmessig risikoreduserende tiltak vil være å ikke koble det på noen av sine egne digitale systemer, og Avinor valgte derfor å legge alle data systemet samler inn i en skyløsning, som heller ikke er tilkoblet til noen av Avinors systemer. Avinor opplyser at de etter dette har iverksatt tiltak for å styrke driftsstabiliteten i systemet og bedre kontrollen med datahåndtering. Dataflyten legges nå til egen serverløsning i Norge, istedenfor den opprinnelige standard skyløsningen.

En arbeidsgruppe bestående av politiet Politiets sikkerhetstjeneste (PST), Etterretningstjenesten, Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM), Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og Forsvarets Forskningsinstitutt har nylig gjennomført grundige tekniske sikkerhetsundersøkelser for å avdekke om deteksjonssystemet har andre egenskaper enn å detektere droner. Arbeidsgruppens vurdering, etter tekniske undersøkelser, er at dette per nå er lite sannsynlig. Arbeidsgruppen anbefaler at Avinor fortsetter å bruke systemet i et flysikkerhetsperspektiv, gitt at de gjennomfører enkelte risikoreduserende tiltak som skal ivareta datasikkerhet og redusere sårbarhet. Disse tiltakene er Avinor i gang med å gjennomføre.

Det er ikke et krav i luftfartslovgivningen om å ha dronedeteksjonssystemer på lufthavner. Regelverket Avinor er underlagt har til formål å ivareta sikkerheten i den bemannede luftfarten. Dette regelverket er i hovedsak felleseuropeisk og totalharmonisert, og inneholder ikke konkrete krav knyttet til deteksjon eller håndtering av droner ved lufthavner. Avinor har, fordi de har ansvar for å sikre stabil og sikker drift av lufthavnene, valgt å anskaffe et dronedeteksjonssystem som et beslutningsstøttesystem for blant annet å bidra til bedre regularitet i flytrafikken.

Avinor har ikke ansvar for eller myndighet til å håndtere sikkerhetstruende droneaktivitet. Avinor har, som eier av kritisk infrastruktur, ansvar for å foreta risikovurderinger, ivareta flysikkerheten og beskytte egne verdier. Dette er også risikovurderinger som skjer basert på utstrakt dialog med norske sikkerhetsmyndigheter. God risikohåndtering og sikkerhetskultur

er i kjernen av Avinor sine oppgaver. Avinor opplyser at de har gjort løpende vurderinger av sikkerhetsrisikoen knyttet til sine dronedeteksjonssystemer.

Dronedeteksjonssystemet fra DJI er et kommersielt tilgjengelig system som fanger opp signaler som DJI-droner selv sender, og gir oversikt over bruken av slike droner i nærheten av lufthavner. Avinor opplyser at den informasjonen som systemet gir – som posisjon, retning og høyde – er samme informasjon som det dronene allerede kan dele i åpne radiosignaler. Avinor opplyser videre at om lag 90 prosent av dronene i Norge er fra DJI, og at systemet derfor har vært en praktisk og kostnadseffektiv måte å oppdage allmenhetens bruk av droner nær selskapets lufthavner – for eksempel i forbindelse med turisme eller eiendomsfotografering. Siden dronedeteksjonssystemet Aeroscope kun detekterer DJI-droner, vil trusselaktører som har evne til å benytte modifiserte, egenbygde eller militære systemer, ikke fanges opp av dette systemet.

Den siste tiden har det vært flere hendelser med mulige droneobservasjoner på flere europeiske lufthavner. Også på norske lufthavner er det jevnlig rapporter om droneobservasjoner. I 2024 detekterte Avinor sitt system snaut 6 000 droner innenfor 5 km radius fra sine lufthavner hvor det er forbudt å fly droner. Av disse anslås 1 av 3 droner å operere uten tillatelse. Dersom den detekterte dronen er uautorisert, iverksetter Avinor prosedyrer for gjeldende lufthavn, som blant annet inkluderer koordinering med lufttrafikkjentesten og politiet. Politiet får identifikasjon på droneoperatøren og kan velge å rykke ut for å få fjernet dronene og eventuelt illegge sanksjoner. Uten et dronedeteksjonssystem vil operative beslutninger måtte tas med ett verktøy mindre og i større grad baseres på visuell observasjon. Rapportering om droner basert på visuell observasjon, har vist seg ofte å ikke gi riktig informasjon. Med et deteksjonssystem får man bedre informasjon og kan ha en høyere regularitet på lufthavnene. Både Avinor og politiet vurderer at nytten av dette systemet er god.

Jeg har forsikret meg om at Avinor løpende vurderer risikoen ved å bruke et kinesisk dronedeteksjonssystem. Jeg har tillit til at Avinor er seg dette ansvaret bevisst, og til at vurderingene selskapet gjør er innenfor rammen av selskapets ansvar og oppgaver.

Alternative løsninger

Konsekvensene av å ikke ha dagens deteksjonssystem vil kunne være økt grad av driftsavvik. Det kan antagelig også føre til at droner som flyr nær lufthavner og annen nærliggende kritisk eller skjermingsverdig infrastruktur og objekter, og som i dag blir oppdaget av systemet, ikke lenger vil bli oppdaget. Uten mulighet til å identifisere, verifisere og lokalisere droner i nærheten av lufthavner vil man heller ikke fortsette å opprettholde et riktig bilde av hva som er en normalsituasjon for dronetrykning rundt lufthavner. Slik informasjon er nyttig både for Avinor selv og for politiet å ha kunnskap om. Det vil også bli vanskeligere å avklare om observasjoner av lys eller annet i luftrommet faktisk er droner eller ikke, om en dronetrykning er lovlig eller ulovlig, om den utgjør en faktisk flysikkerhetsrisiko og det vil bli svært mye mer krevende å identifisere dronepilot.

Avinor besluttet tidligere i høst å starte arbeidet med å vurdere anskaffelse av neste generasjon utstyr for dronedeteksjon. Alternative løsninger som foreløpig er vurdert, har ifølge Avinor betydelig høyere kostnader, både i anskaffelse og drift.

Andre samfunnsmessige konsekvenser av å fjerne dette deteksjonssystemet

Representantene fremhever i forslaget at det er problematisk at Avinors dronedeteksjonssystem er kinesisk. Teknologi fra stater vi ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med finnes mange steder i samfunnet. Spørsmålet om hvilken risiko dette innebærer må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Regjeringen mener at vi skal samarbeide og ha dialog med Kina på flere områder basert på våre interesser og våre verdier. Vi ønsker for eksempel handel, og samarbeid om det grønne skiftet. Samtidig utgjør Kina en økende sikkerhetsutfordring for Norge og våre allierte. Derfor skal vi utvise økt aktsomhet overfor Kina av hensyn til nasjonal sikkerhet. På visse sensitive områder skal samarbeid unngås. Det gjelder særlig kinesisk befatning med grunnleggende funksjoner og skjermingsverdige verdier som skaper vesentlige bindinger.

Vi skal redusere risiko og vår avhengighet av kinesiske aktører. Dette gjør vi best i tett samarbeid med våre nordiske naboer, nærstående europeiske land og andre allierte, og ved å styrke dialogen med næringslivet og andre norske samfunnsaktører.

I henhold til sikkerhetsloven skal virksomheter iverksette nødvendige sikkerhetstiltak for å opprettholde et forsvarlig sikkerhetsnivå. Virksomheten skal i tillegg foreta en vurdering av risiko for å avgjøre hvilke tiltak som er nødvendige for å beskytte objektet eller infrastrukturen. Jeg minner også om at Forsvaret gjennom sikkerhetsinstruksen er pålagt å gjøre risikovurderinger knyttet til skjermingsverdige objekter og infrastruktur. Det er gjennomført og gjennomføres risikovurderinger knyttet til systemer med kinesisk teknologi i nærheten av militært utstyr og infrastruktur. Der disse systemene er å anse som en risiko mot skjermingsverdige objekter, legges det inn risikoreduserende tiltak mot eventuelle sårbarheter.

Regjeringen er opptatt av at både offentlige og private virksomheter gjør gode sikkerhetsvurderinger og utviser økt aktsomhet overfor Kina og kinesiske aktører av hensyn til nasjonal sikkerhet. Dette er også budskapet i nasjonal sikkerhetsstrategi som ble lagt frem i år.

Et eventuelt pålegg om å erstatte Avinors dronedeteksjonssystem i tråd med representantene fra Høyres forslag, vil dessuten ikke i seg selv vil løse de underliggende utfordringene forbundet med bruk av kinesisk teknologi til dronedeteksjon i Norge. Det er ikke noe forbud mot bruk av dronedeteksjonssystemer i Norge, og DJI Aeroscope er i bruk av andre offentlige og private aktører i Norge. Det foreligger heller ikke noe forbud mot å fly kinesiskproduserte droner.

Det er videre verdt å bemerke at de mange DJI-dronene som finnes i Norge kan flys – lovlig eller ulovlig – i nærheten av lufthavner og annen infrastruktur, og kan fange opp og dele data

uavhengig av hvilket deteksjonssystem lufthavnene eventuelt benytter. Et pålegg om utskifting av Avinors system endrer derfor ikke risikoen knyttet til droner som allerede er i bruk i markedet. Konsekvensen uten et tilstrekkelig effektivt deteksjonssystem kan derfor bli at dronepiloter som tar bilder av og filmer kritisk og skjermingsverdige verdier, og som i dag ville blitt oppdaget av dronedeteksjonssystemet, ikke blir oppdaget og tatt hånd om av politiet.

Jeg vil også påpeke at Avinor er et aksjeselskap hvor selskapets ledelse og styre har ansvar for beslutninger om drift av selskapet. Et eventuelt pålegg i tråd med representantforslaget, ville bryte med rollefordelingen mellom staten som eier og selskapsledelsens ansvar for operative beslutninger. Avinor mottar ikke bevilgninger over statsbudsjettet til flysikringsvirksomheten. Kostnadene for anskaffelse av et eventuelt nytt og langt dyrere system må dekkes av Avinor, som får sine kostnader dekket av flyselskapene gjennom flysikringsavgifter.

Samlet vurdering

Arbeidsgruppen, som nylig har gjennomført sikkerhetsundersøkelser av dronedeteksjonssystemet, anbefaler at Avinor fortsetter å bruke systemet i et flysikkerhetsperspektiv, gitt at de implementerer risikoreduserende tiltak. Disse tiltakene er Avinor i gang med å gjennomføre.

Arbeidsgruppen anbefaler også at det gjøres nye risiko- og sårbarhetsanalyser med fokus på sikkerhetstruende dronehendelser. Dette vil være relevant i vurderingen av alternative eller supplerende systemer. Jeg forventer at Avinor gjennomfører slike vurderinger raskt.

Jeg har tillit til at Avinor sammen med sikkerhetsmyndighetene kommer frem til gode løsninger som også tar hensyn til risiko knyttet til nasjonale sikkerhetsinteresser. Jeg mener det er riktig å avvende Avinors beslutning basert på disse vurderingene.

Til forslag 2:

Representantene ber om at regjeringen utarbeider en oversikt over teknologi fra autoritære stater og andre stater Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med som brukes til å sikre lufthavner og annen kritisk infrastruktur i Norge.

Slik det fremkommer i Nasjonal sikkerhetsstrategi, må vi i dag håndtere mer komplekse spørsmål i skjæringspunktet mellom sikkerhet, økonomi og teknologi. I Nasjonal sikkerhetsstrategi sier vi også at vi skal utarbeide en oversikt over importavhengigheter i samarbeid med næringslivet. Å utarbeide en oversikt som også dekker teknologi fra autoritære stater og andre stater Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med vil også kunne være et nyttig verktøy.

Samtidig er det noen utfordringer knyttet til å sikre en oversikt som er tilstrekkelig oppdatert og korrekt for å kunne anvendes. Den teknologiske utviklingen går raskt, og utfordrer oss på stadig nye områder. Sårbarheter og trusler er i stadig endring, og våre verdier kan også

endre seg. Hvilken teknologi som benyttes for å sikre lufthavner, eller som benyttes av en virksomhet som eier eller råder over kritisk infrastruktur i Norge, vil derfor også være i stadig endring.

Hvilke stater som har et styresett som medfører at vi ikke finner det forsvarlig å benytte deres teknologi i kritisk infrastruktur, vil heller ikke være en statisk størrelse.

Det er derfor viktig at vi tilnærmer oss dette på en hensiktsmessig måte, og vårt viktigste verktøy til å beskytte våre verdier er vårt regelverk. Kritisk infrastruktur i Norge er delt mellom statlige, fylkeskommunale, kommunale og private aktører. Det er sektormyndighetene og eventuelle objekt-, infrastruktur- og systemeiere som må gjøre risikovurderinger, og basert på de verdiene de eier eller råder over, må vurdere hvilken teknologi som til enhver tid kan benyttes. Det må også vurderes i hvilken grad det er mulig å foreta risikoreduserende tiltak når eller hvis de benytter teknologi fra en autoritær stat eller en stat Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med. Disse tiltakene er en del av risikohåndtering som virksomhetene har ansvar for.

Til forslag 3:

Representantene ber regjeringen styrke analysemiljøene i PST som jobber med sammensatte trusler, med mål om å etablere en bedre nasjonal situasjonsforståelse.

Regjeringen har i løpet av de senere årene styrket PST med midler for å bidra til økt kapasitet og evne til å etablere en bedre nasjonal situasjonsforståelse knyttet til sammensatte trusler. Dette er også fulgt opp i regjeringens forslag til budsjett for 2026: I tillegg til en generell styrking av PST på 100 mill. kroner, ble det i budsjettet for 2026 også foreslått å bevilge til sammen 10 mill. kroner til PST, Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) og politiet for å øke situasjonsforståelsen når det gjelder sammensatte trusler gjennom nasjonalt etterretnings- og sikkerhetssenter (NESS). Ifm. Prop. 78 S (2021-2022), jf. Innst. 270 S (2021-2022), fikk PST økt bevilgning på 23 mill. kroner til økt kapasitet til å avdekke sammensatte trusler og etterretning i de tre nordligste fylkene i 2022. Bevilgning ble gjort varig i budsjettet for 2023 med 49,2 mill. kroner.

For å møte truslene vi står overfor er det nødvendig med tett samarbeid mellom en rekke aktører. PST samarbeider om analyser og situasjonsforståelse med en rekke aktører både i og utenfor Norge, især Etterretningstjenesten, NSM og det øvrige politiet. Samarbeid og informasjonsutveksling mellom PST og politiet er styrket de siste årene og bidrar til et bedre situasjonsbilde på sivil side for sammensatt virkemiddelbruk, som et av flere bidrag inn i NESS.

Til forslag 4:

Representantene foreslår at Stortinget skal be regjeringen utarbeide en oversikt over hvordan droneaktivitet kartlegges i Norge, og vurdere hensiktsmessigheten av å etablere et dronedeteksjonssenter i Norge. Til dette vil jeg påpeke at de aller fleste som flyr droner i Norge plikter å registrere seg hos Luftfartstilsynet via portalen flydrone.no. Unntak gjelder

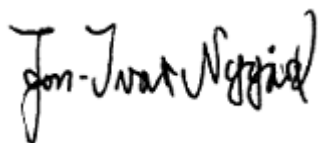
bare hvis dronen veier mindre enn 250 gram og ikke har kamera, eller hvis dronen er merket som leketøy.

Jeg viser også til at Avinor er i ferd med å lansere systemet Avidrone hvor alle som flyr drone kan registrere sine flygninger. Avidrone erstatter dagens system Ninox drone. Der Ninox drone primært dekker luftrommet rundt Avinors lufthavner, vil Avidrone på sikt kunne dekke luftrommet i hele landet, hvor alle som flyr drone kan registrere sine flygninger. Systemet vil være frivillig å bruke ved innføring, men regjeringen vil vurdere om og i hvilke deler av luftrommet bruk av dette eller tilsvarende system bør bli pålagt på sikt. Et slikt system vil gi god oversikt over den lovlige droneflygningen i Norge, samt gi et godt bilde av normalsituasjonen. Det felleseuropeiske rammeverket for digital og automatisert trafikkstyring av ubemannet luftfart (U-space) har som formål å sikre trygg, effektiv og koordinert integrasjon av droner i luftrommet gjennom tjenesteyting – inkludert fjernidentifikasjon av droner. Regjeringen arbeider med å legge til rette for etablering av U-space i Norge, og venter at Avidrone vil utvikles for å kunne levere funksjonalitetene som kreves i U-space og vil da måtte godkjennes av Luftfartstilsynet. Avinor og Luftfartstilsynet arbeider allerede aktivt med å skape oppmerksomhet rundt regelverket og oppfordrer dronepiloter til bruk av Ninox/Avidrone av flysikkerhetshensyn.

Når det gjelder ulovlig droneaktivitet i fredstid er det viktig å understreke at det er politiet som i kraft av sitt samfunnsoppdrag har ansvar for å identifisere, kartlegge og straffeforfølge dette på lik linje som med annen kriminalitet. I lys av den sikkerhetspolitiske situasjonen vi befinner oss i, er ulovlig droneaktivitet noe av det politiet prioriterer å ha ekstra oppmerksomhet på.

Som en oppfølging av Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi*, besluttet regjeringen blant annet å opprette en bredt sammensatt arbeidsgruppe på etatsnivå med oppdrag om å utrede et nasjonalt dronedeteksjonssenter. Arbeidsgruppen leverte sin anbefaling i sommer og den er til behandling i departementene. Anbefalingene har flere aspekter, som jeg ikke kan gå nærmere inn på før den er behandlet ferdig. Regjeringen mener likevel det er ett tiltak som vi bør iverksette umiddelbart: Den sikkerhetspolitiske situasjonen krever at politiets evne til å løse oppdrag knyttet til dronehendelser må økes. Regjeringen foreslår derfor ifm. nysalderingen av 2025-budsjettet å øke politiets budsjett med 30,3 mill. kroner til investeringer i materiell til bekjempelse av ulovlig droneaktivitet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård