



Innst. 310 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:66 S (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand om en mer miljøvennlig og bærekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnyttelse

Til Stortinget

Sammendrag

Luftfarten er sentral i et velfungerende samfunn. Luftfarten er en del av kollektivtransporten i Norge. Flytrafikken er nødvendig for effektiv mobilitet. Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner og flysikringstjenester. Luftfarten skal tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem med god tilkomst for alle. I tillegg skal transportsystemet dekke samfunnets behov for transport og fremme utvikling.

Flyselskapene har tatt viktige grep i mer miljøvennlig retning, med tiltak som reduserer drivstoffbruken og økt bruk av bærekraftig biodrivstoff. Forslagsstillerne mener denne utviklingen bør stimuleres. Utredninger viser at produksjon av biojet er mulig i Norge, men at kostnadene for produksjon i oppstartsårene vil ligge høyere enn forventet markedspris for fossilt brennstoff. Forslagsstillerne mener at staten må bidra med insentiver slik at en får fortgang i etablering av bærekraftig jetdrivstoff i Norge.

Forslagsstillerne mener det er viktig at Norge har et flytilbud som er riktig dimensjonert og godt tilpasset. Avinor har i dag en forutsigbarhet og frihet til å møte et marked i endring. Forslagsstillerne mener det

er behov for en samlet kartlegging av flyplasskapasiteten i Østlandsområdet, hvor blant annet Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge inngår. Forslagsstillerne mener det vil være behov for å se helhetlig på tilbringertjenester, ved at styrking av flytogkapasitet til Moss Lufthavn Rygge og Sandefjord Lufthavn Torp vurderes. Likeledes bør behovet for en tredje rullebane på Gardermoen vurderes.

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen utarbeide et opplegg til en ordning som skal sørge for at produksjon av bærekraftig biodrivstoff til norsk luftfart intensiveres. Målet skal være at all innenlands luftfart skal ha minimum 50 prosent innblanding av bærekraftig biodrivstoff innen 2030.
2. Stortinget ber regjeringen foreta en kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et fremtidsperspektiv.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Jensen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Willfred Nordlund, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at luftfarten spiller en viktig rolle, og at flytrafikken er sentral i et velfungerende samfunn. Luftfarten er en del av kollektivtransporten i Norge,

og flytrafikken er helt nødvendig for effektiv mobilitet i og utenfor landets grenser.

Komiteen viser til at Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner og flysikringstjenester. Luftfarten skal tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem med god tilkomst for alle. I tillegg skal transportsystemet dekke samfunnets behov for transport, og fremme nasjonal og regional utvikling.

Komiteen viser til at Norge er et langstrakt land, og folk i Norge er avhengige av fly for å komme seg raskt og effektivt rundt i landet. Komiteen ser derfor på flyrutene som en viktig del av kollektivtilbudet, ikke minst i Distrikts-Norge.

Komiteen registrerer at flyselskapene de senere år tatt viktige grep i mer miljøvennlig retning. Tiltak som reduserer drivstoffbruken, er bra for luftfartens økonomiske bærekraft, samtidig som det sparer miljøet for utslipp. Økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et fremtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Denne utviklingen bør stimuleres og intensiveres.

Komiteen er fornøyd med at luftfarten tar klimaansvar, og at Avinor satser på Biodrivstoff, og på Oslo Lufthavn, som den første flyplassen i verden er dette nå gjort tilgjengelig. Avinor har satt av 100 mill. kroner over en 10-årsperiode til satsing på biodrivstoff, og ser for seg en konkurransedyktig pris i 2020–2025.

Komiteen viser til at flere industrielle aktører arbeider med å utvikle produksjon av syntetisk biojet. Med store tilganger på biomasse fra skog har Norge, og Norden, gode forutsetninger for slik produksjon. Teknologiene er kjente, men må utvikles videre gjennom storskalaproduksjon. På sikt vil også alger (mikro og makro) være relevant råstoff for biodrivstoff. Utredninger, blant annet et felles prosjekt mellom flybransjen og Avinor, viser at produksjon av biojet er fullt mulig i Norge. Kostnadene for slik produksjon i oppstartsårene vil ligge høyere enn forventet markedspris for fossilt brennstoff.

Komiteen mener derfor det er viktig med insentiver slik at en får forgang i etablering av bærekraftig jetdrivstoff i Norge. Økonomisk støtte til produksjon av biodrivstoff i en oppstartsperiode kan bidra sterkt til utvikling av en ny bioindustri i Norge, styrke norsk skogindustri, samt gi et viktig bidrag til en mer klimavennlig luftfart.

Komiteen viser til at Avinor selv har satt seg mål om at biodrivstoff skal utgjøre 30 prosent av alt flydrivstoff i 2030.

Komiteen viser til svarbrev fra departementet datert 21. april 2016, der det vises til at flygninger innen EU/EØS er omfattet av kvotesystemet for klimautslipp fra luftfarten og at dette utgjør om lag 80 prosent av utslippene. Klimautslippene fra innen-

lands luftfart i Norge er ilagt CO₂-avgift. I henhold til klimaforliket skal også Norge arbeide «for å få inkludert luftfart i et bindende internasjonalt klimaregime».

Komiteen viser videre til forslagsstillernes forslag om å foreta en kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et fremtidsperspektiv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Venstre viser i denne sammenheng til svarbrev fra departementet datert 21. april 2016, der de svarer at denne kartleggingen allerede er utført som en del av grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018–2029, som en del av vurderingen for en tredje rullebane ved Oslo Lufthavn.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, mener det er viktig å legge vekt på å gjøre Oslo Lufthavn til et sterkt knutepunkt for å kunne utvikle gode sammenhengende rutesystemer som dekker behovene også i Distrikts-Norge, og hindre trafikkoverføring til utenlandske knutepunkt som for eksempel København, Stockholm, Amsterdam, London, Frankfurt.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, mener Sandefjord og Moss lufthavner er gode lufthavner for sine regioner, men kan ikke fylle rollen som et nasjonalt luftfartsknutepunkt.

Komiteens medlem fra Venstre vil ha en luftfart med redusert CO₂-utslipp, og merker seg målsettingene til Avinor om biodrivstoff. Men dette medlem mener likevel at biodrivstoff ikke vil løse all forurensning fra fly, og derfor er det riktig å avgiftsbelegge utslipp fra luftfarten. Dette medlem mener at billettprisene er svært lave, og at en lav oljepris bidrar til det. Derfor er dette medlem glad for å ha fått flertall sammen med blant andre Høyre og Fremskrittspartiet for en miljøavgift på flyreiser, som en del av et grønt skatteskitte hvor forurensning koster mer, mens det samtidig gis lavere skatt på inntekt. Dette medlem mener vi trenger betydelig høyere avgifter på det vi vil ha mindre av, nemlig forurensning og CO₂-utslipp, og langt mindre skatt på det vi vil ha mer av, nemlig arbeid, bedrifter og miljøvennlig adferd.

Dette medlem mener luftfarten bør stimuleres til å ta i bruk mer miljøvennlige energikilder. Både 2. generasjons biodrivstoff og hydrogenløsninger må stimuleres. I statsbudsjettet for 2016 fikk Venstre gjennomslag for å gi 25 prosent i rabatt på landingsavgiften for fly som har minimum 25 prosent biodrivstoff.

Dette medlem viser til Lufthansa, SWISS, Austrian Airline, Germanwings, Eurowings, Brussels Airlines, SAS og KLM som har inngått avtaler om biojetdrivstoff. Resultatet er at disse selskapene som deltar i det grønne skiftet, kommer bedre ut og vil kunne tilby lavere priser til sine kunder.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Venstre og Senterpartiet, viser for øvrig til budsjettinnstillingen for 2015 (jf. Innst. 13 S (2014–2015), der komitéflertallet uttalte:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil påpeke at det haster med å avklare nødvendig areal for tredje rullebane ved Oslo Lufthavn.»

Flertallet legger fortsatt dette til grunn.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, mener det er viktig at Norge har et flytilbud som er riktig dimensjonert og godt tilpasset befolkningens og næringslivets behov nå og i fremtiden. Behov, reisemønstre og befolkningssammensetning endrer seg over tid, og luftfartens infrastruktur må være i kontinuerlig utvikling. Dette flertallet viser til at Avinor har en forutsigbarhet og frihet til å møte et marked i endring. Det gjør det mulig å legge rasjonelle og fornuftige investeringsplaner for fremtiden ut fra forventet markedsutvikling og storsamfunnets behov. Dette flertallet mener samtidig at det er en overordnet myndighetsoppgave å vurdere luftfartens samlede behov og de samlede ressursene i et overordnet perspektiv, også hva gjelder den infrastruktur som ikke inngår i Avinors portefølje. Dette flertallet har merket seg svarbrevet fra statsråden hvor behovet for en tilleggsutredning er nevnt som en mulighet. Dette flertallet mener det er behov for en uavhengig utredning som gir en samlet kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet, hvor blant annet Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge inngår. I denne sammenheng må det også sees nærmere på de ikke-statlige flyplassenes rammebetingelser og hva som skal til for å sikre at det også i fremtiden er plass til ikke-statlige aktører.

Dette flertallet fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en uavhengig kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et fremtidsperspektiv. I denne sammenheng må det også sees nærmere på de ikke-statlige flyplassenes plass i norsk luftfart.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti mener økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et fremtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Denne utviklingen bør stimuleres og intensiveres.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettforliket mellom regjeringen og samarbeidspartiene der det ble enighet om å redusere startavgiften med 25 prosent for fly som benytter 25 prosent bærekraftig biodrivstoff, med sikte på å erstatte denne ordningen med et omsetningskrav for bærekraftig biodrivstoff i flydrivstoff fra 1. januar 2018.

Dette flertallet vil også vise til at Enovas fond for klima, fornybar energi og energiomstilling er nær doblet siden 2013 og nærmer seg 70 mrd. kroner. Avkastningen fra dette fondet kan også benyttes til å støtte pilotanlegg og teknologiutvikling knyttet til null- og lavutslippsløsninger for flytrafikken. Innovasjon Norges miljøteknologiordning er nær tredoblet siden regjeringen Stoltenberg IIs forslag til statsbudsjett for 2014, og bidrar gjennom dette til å støtte en rekke bedrifter innenfor miljøvennlig transport, herunder også produksjon av biodrivstoff.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg kunngjøringen 19. april 2016 fra selskapene Elkem, Treklyngen, Avinor og energiselskapet Vardar, som nå inngår et samarbeid på Hønefoss for å utvikle en helt ny verdikjede for industriell produksjon av trekull og bioolje. Prosjektet kan skape nytt liv for skognæringen på Follum. Målet med innovasjonsprosjektet «Norwegian Wood» er å utvikle en helt ny verdikjede for industriell foredling av hele trestokken. I første omgang vil det bli gjennomført en mulighetsstudie for et industrielt pilotanlegg for pyrolyseproduksjon av trekull og bioolje på Follum. I tillegg vil det bli produsert energi til varme og kraftproduksjon. Prosjektet har fått støtte fra Innovasjon Norge. Flertallet mener dette er et godt eksempel på at det finnes vilje og kapital til å satse på produksjon av bærekraftig biodrivstoff i Norge, og mener det er viktig at myndighetene legger til rette for at det utvikles kommersielle markeder for produksjon og bruk av biodrivstoff i Norge.

Flertallet har også merket seg at det pågår spennende teknologiutvikling innenfor internasjonal luftfart, der man også jobber med elektriske løsninger. Det er derfor for tidlig å si hvilke teknologiske løsninger som vil vinne frem i fremtiden. Flertallet vil likevel påpeke at det er sannsynlig at bære-

kraftig biodrivstoff vil være et viktig tiltak for å redusere utslippene fra luftfarten i Norge, og at Norge har god tilgang på biologiske ressurser og industrielle miljø som er i stand til å løfte en slik satsing.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere om virkemidlene som i dag finnes for utvikling, produksjon og bruk av bærekraftig biodrivstoff og andre null- og lavutslippsløsninger, er tilstrekkelige, og eventuelt foreslå nye konkrete tiltak, slik at luftfarten kan bidra til utslippsreduksjoner som er nødvendige for at Norge skal kunne innfri sine utslippsforpliktelser om 40 prosent reduksjon innen 2030 i samarbeid med EU, og melde tilbake til Stortinget i forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2018–2029.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et fremtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Denne utviklingen bør stimuleres og intensiveres. Disse medlemmer mener derfor at staten må bidra med insentiver slik at en får fortgang i etablering av bærekraftig jetdrivstoff i Norge. Økonomisk støtte til produksjon av biodrivstoff i en oppstartsperiode kan bidra sterkt til utvikling av en ny bioindustri i Norge, styrke norsk skogindustri, samt gi et viktig bidrag til en mer klimavennlig luftfart. De samfunnsmessige gevinstene er betydelige, og kan bidra til en sunn vekst for luftfarten som fremmer konkurransekraft og velferd i et land som er svært avhengig av god mobilitet nasjonalt og internasjonalt.

Komiteens medlem fra Venstre mener jernbanepolitikk og luftfartspolitik er to sider av samme sak. Tog må i mye større grad erstatte fly innenlands i Sør-Norge. Det er god miljøpolitikk å utnytte eksisterende infrastruktur på Rygge og Torp, fremfor å bygge ny rullebane på Gardermoen. Dette medlem mener at et nytt Intercity-nettverk vil føre til at flyplassene på Rygge og Torp vil bli knyttet

enda tettere opp mot sentrale deler av Østlandet, og dermed få et utvidet omland. Dette medlem mener at en sammenkobling av Vestfoldbanen, landets mest trafikkerte jernbanestrekning, med Sørlandsbanen også vil forkorte reisen til Oslo fra Sør-Vest-Norge. Derfor mener dette medlem at ny rullebane 3 på Gardemoen må utsettes utover neste nasjonale transportplan 2018–2029.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen foreta en uavhengig kartlegging av flyplasskapasiteten på det sentrale Østlandsområdet i et fremtidsperspektiv. I denne sammenheng må det også sees nærmere på de ikke-statlige flyplassenes plass i norsk luftfart.

II

Stortinget ber regjeringen vurdere om virkemidlene som i dag finnes for utvikling, produksjon og bruk av bærekraftig biodrivstoff og andre null- og lavutslippsløsninger, er tilstrekkelige, og eventuelt foreslå nye konkrete tiltak, slik at luftfarten kan bidra til utslippsreduksjoner som er nødvendige for at Norge skal kunne innfri sine utslippsforpliktelser om 40 prosent reduksjon innen 2030 i samarbeid med EU, og melde tilbake til Stortinget i forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2018–2029.

III

Dokument 8:66 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Hans Olav Syversen og Anders Tyvand om en mer miljøvennlig og bærekraftig luftfartssektor med god kapasitetsutnyttelse – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. mai 2016

Nikolai Astrup

leder

Kjell-Idar Juvik

ordfører