



STORTINGET

Innst. 267 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:107 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebø om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak for Stortinget med forslag til et grønt luftfartsprogram.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø, Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Kristin Ørmen Johnsen, Erlend Larsen og Charlotte Spurkeland, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona

Fagerås, viser til representantforslaget fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebø om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge.

Komiteen viser til at regjeringen tar sikte på å legge frem en luftfartsstrategi i løpet av høsten 2022. Komiteen viser også til departementets svarbrev av 22. februar 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. I svarbrevet skriver statsråden at regjeringen vil legge til rette for rask innføring av lav- og nullutslippsteknologi i norsk luftfart, og at utvikling og testing av lav- og nullutslippsfly i Norge vil være et viktig tema for strategien.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er opptatt av å finne grønne løsninger for luftfarten som kan bidra til å nå klimamålene og bidra til grønn næringsutvikling.

Flertallet viser til at luftfarten står for betydelige klimagassutslipp, og at det er avgjørende å kutte disse utslippene for at vi skal nå klimamålene våre. Flertallet peker på FNs 6. delrapport, som understreker viktigheten av å kutte utslipp så fort som mulig og utvikle teknologiene vi trenger for å bli helt utslippsfrie. Flertallet viser til at vi må gjennom en stor omstilling på få år for å unngå de verste konsekvensene av menneskeskapte klimaendringer. Luftfarten blir intet unntak.

Flertallet viser til at Norge har komparative fortrinn for å bli ledende i verden for omstilling av luftfarten til nullutslippssamfunnet. Flertallet peker på at dersom Norge tar en ledende rolle, kan vi skape tusenvis

av nye arbeidsplasser, med høy verdiskaping. Flertallet understreker at dette vil kreve et solid løft og satsing fra myndighetene, i tett samarbeid med næringslivet.

Flertallet merker seg at blant annet Widerøe har etterlyst en kraftigere satsing på elfly i Norge, og særlig på kortbanenettet. Flertallet mener derfor det er avgjørende at staten stiller krav og signaliserer at det er et marked for elfly i Norge.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at når det ikke kan stilles krav om elfly fra start, må det stilles krav til innfasing i anbudsperioden så snart teknologien er på plass. Dette flertallet imøteser at regjeringen kommer tilbake til Stortinget om dette i forbindelse med luftfartsstrategien.

Dette flertallet mener regjeringen også bør implementere krav til utslippskutt i forbindelse med reiser for offentlig ansatte.

Dette flertallet viser til at regjeringen vil at driften av landets flyplasser skal være fossilfri innen 2030, og legge til rette for at all innenriks flytrafikk blir utslippsfri. Dette flertallet viser til at regjeringen har varslet at det skal etableres en storstilt satsing på norsk bioenergi og avansert biodrivstoff i transportsektoren, og at det skal legges frem en plan for en helhetlig og industriell verdikjede for bruk av norske bioressurser.

Dette flertallet viser videre til at staten hjelper til med utviklingen av hydrogen gjennom en lang rekke virkemidler, blant annet gjennom CO₂-avgift og deltakelse i EU sitt klimavotemarked, støtte til forskning, utvikling og demonstrasjon, støtte til etablering av knutepunkt og infrastruktur, og gjennom å stille krav i offentlige innkjøp. Dette flertallet viser til at i budsjettet for 2022 er satsingen på hydrogen ytterligere forsterket.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til departementets svarbrev der det framkommer at arbeidet med luftfartsstrategien prioriteres, og ambisjonen er å trekke opp linjene for bærekraftig luftfart i økonomisk, sosial, klima- og miljømessig og geografisk forstand. Strategien skal redegjøre for eksisterende tiltak og virkemidler for å kutte utslipp i luftfarten. Dette flertallet viser til at det for å sikre en helhetlig luftfartsstrategi skal vurderes om det er behov for nye statlige luftfartsspesifikke tiltak og virkemidler. Luftfartsstrategien vil eventuelt beskrive hvordan disse kan innrettes. Utvikling og testing av lav- og nullutslippsfly i Norge vil være et viktig tema her.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg i statsrådets svar til komiteen at regjeringens ambisjon er å la bærekraftig luftfart bli et underkapittel i den planlagte stortings-

meldingen om luftfartsstrategi. Disse medlemmer er av den oppfatning at et grønt luftfartsprogram fortjener å stå på egne ben for å tydeliggjøre en offensiv satsing på et nødvendig teknologisk skifte.

Disse medlemmer merker seg at representantforslaget har utløst 15 hørings svar fra en rekke ulike organisasjoner, næringsaktører og forskningsinstitusjoner. Nær samtlige har støttet forslaget om at det bør utarbeides et eget grønt luftfartsprogram. Flere understreker at Norge har store muligheter til å delta i den teknologiske utviklingen, men at vinduet er i ferd med å lukkes. Miljøstiftelsen Zero oppsummerer mange av høringsinnspillene og sier følgende:

«Som forslaget påpeker er Norges vinduet for å ta en slik posisjon relativt kort, og det haster. Zero ser det derfor som positivt å få etablert et grønt luftfartsprogram før luftfartsstrategien er klar, og så ta det inn i strategien når denne kommer.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti mener det må være et mål at kortbanenettet skal være utslippsfritt innen 2030.

Disse medlemmer viser til Widerøes administrerende direktør Stein Nilsens uttalelser om at

«Vi har fem–sju år på oss for å løse elektrifisering av kortbanenettet i Norge. Greier vi det ikke, står kortbanenettet, slik vi kjenner det, i fare. Widerøe må bytte ut mesteparten av dagens flåte innen 2030. Er ikke elflyene klare, kan det få store konsekvenser for tilbudet i distriktene.»

Komiteens medlemmer fra Høyre oppfatter at høringsinnspillene kan oppsummeres langs fire akser:

- Behovet for omstilling til mer miljøvennlig luftfart
- Teknologisk og operativ utvikling
- Mulighetsrommet for norsk næringsliv
- Rammebetingelsene som skal til for å lykkes med grønn omstilling

Behovet for omstilling til mer miljøvennlig luftfart

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg innspillet fra NHO Reiseliv, som blant annet skriver at en utslippsfri reise kan være med på å gjøre Norge ekstra attraktivt som fremtidig reisemål.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg videre hørings svarene som understreker behovet for å realisere våre regionale, nasjonale og internasjonale målsettinger om lavutslippsamfunnet, og slik bidra til at Norge når sine internasjonale klimamål. Flere, deriblant «Lofoten 2030 – De grønne øyene», påpeker at et

grønt luftfartsprogram vil være en betydelig pådriver for å nå disse målsettingene.

Teknologisk og operativ utvikling

Komiteen merker seg høringsinnspillet fra Elflygruppen, en aktør som arbeider med å utvikle elfly. De understreker i sitt innspill betydningen av et godt samarbeid mellom teknologiutviklere, kommersielle aktører, lovgiver og den offentlige forvaltningen. Utviklere må oppleve et godt samarbeid med offentlige instanser dersom de skal lykkes med ambisjonen om å ha elektriske fly på rutenettet vårt innen 2030. Luftfartstilsynet har et særlig ansvar for å være behjelpelige med regler for blant annet testflygning og sertifisering. Samferdselsdepartementet må stille klare krav til samarbeid mellom offentlige myndigheter og utviklere.

Komiteen merker seg videre høringssvarene som understreker at Norge har et godt utgangspunkt for en teknologisk og operativ utvikling av lavutslippsfly. Sinterf påpeker betydningen av at forskning vil bidra til utvikling av nødvendig kunnskap, teknologi, kompetanse og nettverk.

Komiteen merker seg svaret fra Universitetet i Tromsø (UiT), hvor de skriver at det er flere miljøer i Norge som jobber med forskjellige deler av grønn luftfart. Universiteter, private aktører og organisasjoner har hver for seg satsinger som er relatert til utvikling av de teknologiske løsningene, tilretteleggelse av infrastruktur for utskiftning av flyparken og juridiske og økonomiske aspekter ved overgangen til null- eller lavutslippsteknologi. UiT mener at et senter for grønn luftfart vil effektivisere Norges bidrag ved å ta på seg rollen som møtepunkt og fasilitator.

Komiteen merker seg at NHO Luftfart og Norsk Industri mener at klimapartnerskap og innovasjonssentre som knytter luftfartsnæringen, norsk industri og myndighetene sammen, kan utfylle og forsterke fremdriften av nye klimateknologier. Dette kan legge til rette for innovasjon og utvikling med Norge som internasjonal arena.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet, merker seg Norwegians høringsinnspill, hvor de minner om at teknologiutvikling, sertifisering og utskiftning av nye flytyper og -drivstoff er tidkrevende, ikke minst som følge av luftfartens strenge krav til testing og sertifisering. Flertallet er kjent med at selv store og erfarne flyfabrikanter som Boeing og Airbus opplever flere år lange forsinkelser når de videreutvikler eksisterende fly, ikke minst som følge av at de utvikler helt ny teknologi. Flere av aktørene som utvikler elfly, har ikke utviklet fly tidligere, noe som gjør deres tidsplaner ekstra sårbare for forsinkelser. Kombinasjonen av uerfarne flyprodusenter og utviklin-

gen av ny teknologi gjør elektrifiseringen av kortbanenettet svært sårbare. Flyselskap bruker vanligvis flere år på innkjøp og innfasing av nye flytyper. Skulle det oppstå forsinkelser i utviklingen av fly ment for å erstatte dagens fly på kortbanenettet, må vi ikke stille oss slik at folk som bor i distriktene, ikke får et godt flytilbud.

Mulighetsrommet for norsk næringsliv

Komiteen merker seg næringslivets sterke ønske om å utvikle norske bedrifters muligheter til å etablere arbeidsplasser i denne sektoren. Det er viktig at Norge kommer i posisjon slik at vi får en andel i verdiskapningen.

Komiteen merker seg at flere av høringsinstansene understreker Norges konkurransefortrinn når det kommer til storskalaproduksjon av lavutslippdrivstoff, som bærekraftig drivstoff (SAF), biodrivstoff, E-fuel, hydrogen og ammoniakk. Norsk industri har allerede kompetanse og råstoffer til å produsere dette. Flere norske initiativ arbeider med å produsere fremtidens klimavennlige drivstoff i Norge. En satsing på produksjon av bærekraftig drivstoff kan gi Norge et betydelig antall arbeidsplasser og verdiskapning. Foreløpig er denne type drivstoff betydelig dyrere enn fossilt drivstoff. Det er også en begrenset produksjon og etterspørsel. Storskalaproduksjon og tiltak som kan redusere drivstoffprisen, vil være avgjørende for å øke bruken av disse drivstofftypene.

Komiteen merker seg videre at elektriske fly og flymotorer som vil bruke hydrogen og ammoniakk, krever utvikling av helt nye produksjonslinjer som det vil ta mange år å utvikle, teste, sertifisere og sette i produksjon.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet, merker seg at Norwegian påpeker at bærekraftig drivstoff bør være en like sentral del av et grønt luftfartsprogram som andre teknologier siden dette kan kutte opptil 80 pst. av livssyklusutslippene. Bærekraftig drivstoff kan blandes inn i opptil 50 pst. av drivstoffblandingen i eksisterende flyflåte allerede i dag.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at et grønt luftfartsprogram bør bidra til å sikre et godt kunnskapsgrunnlag for politiske og private investeringsbeslutninger. Gjennom en målrettet politikk kan vi være med på å skape trygghet for at næringslivet tør å satse på forskning og teknologiutvikling. Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg bidro til utviklingen av flere elflyprosjekter. Det er å håpe at dagens regjering vil fortsette i det samme sporet.

Rammebetingelsene som skal til for å lykkes med grønn omstilling

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at luftfarten står foran en krevende periode med store krav til forskning, utvikling, testing og lange sertifiseringsløp. Dersom man ikke får til dette på en god og effektiv måte, deler disse medlemmer Sintefs bekymring for at luftfarten vil stå igjen med svarteper. Dersom andre transportformer løser sine utslippsutfordringer samtidig som klimaavtrykket fra fly blir for stort, vil det ikke være aksept i befolkningen for utstrakt bruk av fly som transportform.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at rammebetingelsene må endres dersom man skal lykkes med grønn omstilling. En av utfordringene er at luftfarten er langt mer internasjonal enn mange andre næringer. Særnorske avgifter og krav som er fordyrende for flyselskaper, kan føre til at de for eksempel tanker opp langt mer drivstoff i utlandet enn de har behov for. Derfor kan ikke Norge kreve større innblanding av det vesentlig dyrere biodrivstoff enn landene rundt oss.

Disse medlemmer er av den oppfatning at høringsvarene understreker hvor viktig det er å utvikle et grønt luftfartsprogram som står selvstendig og på egne ben, slik at satsingen blir tydelig og målrettet. Det er behov for konkrete strategier som samler norske kompetansemiljøer som hver for seg kan bidra til null- og lavutslippsteknologi for luftfarten. Det er behov for virkemidler som løfter klimasatsingen for norsk luftfart på en måte som gjør at næringen opprettholder konkurransekraften internasjonalt. Et grønt luftfartsprogram bør også si noe om hvordan luftfartsnæringen skal ha tilstrekkelig investeringskapasitet til å klare omstillingen med innkjøp av nye fly, opplæring av bakke- og flypersonell og alt som hører med.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg høringsinnspillene som understreker at norsk luftfart ikke vil makte å løfte store utslippskutt uten forutsigbare rammevilkår. Enkelte av høringsinstansene mener at dagens rammebetingelser ikke gir tilstrekkelige incitament for grønn omstilling. Et grønt luftfartsprogram må legge klare føringer for luftfartens rammevilkår, slik at flyselskapene opplever den samme motivasjonen til å kjøpe inn mer miljøvennlige fly eller drivstoff, som har fått folk til å kjøpe miljøvennlige biler. En metode kan være at nasjonale særavgifter anvendes til å finansiere nye, men foreløpig mer umodne klimateknologier. Et eksempel som Widerøes Flyveselskap prøver ut, er å få utviklet et nasjonalt produsert bærekraftig flydrivstoff (SAF), hvor oppskalering og

kommersialisering av produksjonen kan oppnås gjennom økonomiske incentivordninger tilsvarende NO_x-fondet.

Disse medlemmer mener at man gjennom et grønt luftfartsprogram kan gjennomgå virkemiddelbruken som er nødvendig og fornuftig for å lykkes med en grønn omstilling.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet fremmer på dette grunnlag følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak for Stortinget med forslag til et grønt luftfartsprogram.»

Komiteen mener det er viktig å legge til rette for teknologiutvikling og testing innen lav- og nullutslippsteknologi i luftfarten. Komiteen er enig i at dette må gjøres helhetlig gjennom at det utvikles regelverk, prosedyrer, energisystemer, infrastruktur og rutiner for håndtering av fly og tilhørende systemer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil trekke fram de store mulighetene Norge har for å ta en lederrolle innen elektrifisering av luftfarten, dette på grunn av egnede avstander, et omfattende kortbanenett og god erfaring fra elbilsektoren. I de internasjonale utredningene som er gjort om klimanøytral luftfart, er en av de viktigste konklusjonene at innfasingen bør starte på regionale flyplasser med et passende trafikkmønster (korte og mellomlange distanser). Kortbanenettet i Norge, som i dag i hovedsak opereres av Widerøe, er spesielt godt egnet for utprøving av flyruter operert med for eksempel elektriske fly.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav i anbudene om bruk av lav- og nullutslippsteknologi på kortbanenettet så snart det er teknologisk mulig.»

«Stortinget ber regjeringen utrede flere virkemidler for å redusere utslippene fra innenriks og utenriks luftfart og komme tilbake til Stortinget med forslag til virkemidler i forbindelse med luftfartsstrategien.»

«Stortinget ber regjeringen støtte etablering av sentrale forsknings- og utviklingsfunksjoner via et eget senter for klimanøytral regional luftfart i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet lenge har markert seg som positive til teknologiutvikling i luftfarten. NTP 2018–2029, som ble lagt frem med Fremskrittspar-

tiet i Samferdselsdepartementet, inkluderte tilrettelegging for slik forskning og utvikling. Daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen belyste de positive sidene ved utviklingen av lav- og nullutslippsfly da han var passasjer i Norges første elfly i 2018.

Disse medlemmer mener samtidig det er viktig å påpeke at utviklingen av elfly har en lang vei å gå før de har potensial til realistisk å kunne erstatte dagens konvensjonelle fly. Disse medlemmer ser på teknologiv utviklingen som et grønt luftfartsprogram legger til rette for, som et positivt tilskudd til videreutviklingen av bransjen. Programmet er ikke et tiltak for utslippskutt på kort sikt og må heller ikke være et påskudd for å innføre negative tiltak for å oppnå utslippskutt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fastsette et mål om full- elektrifisering av kortbanenettet innen 2030.»

Dette medlem understreker at Norge allerede ligger bakpå med å få til tilstrekkelige utslippskutt i luftfarten for at vi skal nå klimamålene våre. Dette medlem mener derfor det er viktig at vi raskt får på plass flere virkemidler for å få fortgang på omstillingen, og at pengebruken vris fra forurensende virksomhet til miljøvennlige alternativer.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse Avinors bonusordninger til nye langdistanseruter og flyselskap som har passasjervekst. Stortinget ber også regjeringen utrede hvorvidt disse pengene istedenfor kan brukes på omstilling av luftfarten.»

Dette medlem viser til høringsinnspillene fra Lofoten2030 – De grønne øyene og Bodø Lufthavnutvikling, som ønsker å skape et forpliktende pilotområde for uttesting, samt utvikling av nye flytyper mellom for eksempel Bodø og Lofoten – De grønne øyene, samt i Nord-Norge. Gjennom tett samhandling på tvers av sektorer, bransjer og samfunnslag og i mer enn 200 arbeidsmøter har partnerne forpliktet seg til å jobbe målrettet for å utvikle Lofoten til å bli en helhetlig lavutslippsone skreddersydd for grønn transport og bli et foretrukket test- og utviklingsområde for nullutslipps transportteknologi og smarte løsninger. Dette er spennende satsinger som bør få nasjonal oppmerksomhet og støtte.

Dette medlem vil trekke frem at Bodø er spesielt godt egnet for å bli et sentrum for utprøving og innføring av nullutslippsteknologi, med de sterke luftfartsfaglige aktivitetene og aktørene som allerede er etablert her. Dette vil være helt i tråd med anbefalingene fra

Qualeutvalget (NOU 2019:22) om et slikt testsenter i Nord-Norge og Luftfartstilsynets og Avinors mål om å etablere en innovasjonsarena for null- og lavutslippsluftfart.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme en sak for Stortinget med forslag til et grønt luftfartsprogram.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fastsette et mål om full- elektrifisering av kortbanenettet innen 2030.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen stanse Avinors bonusordninger til nye langdistanseruter og flyselskap som har passasjervekst. Stortinget ber også regjeringen utrede hvorvidt disse pengene istedenfor kan brukes på omstilling av luftfarten.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

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

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav i anbudene om bruk av lav- og nullutslippsteknologi på kortbanenettet så snart det er teknologisk mulig.

II

Stortinget ber regjeringen utrede flere virkemidler for å redusere utslippene fra innenriks og utenriks luftfart og komme tilbake til Stortinget med forslag til virkemidler i forbindelse med luftfartsstrategien.

III

Stortinget ber regjeringen støtte etablering av sentrale forsknings- og utviklingsfunksjoner via et eget senter for klimanøytral regional luftfart i Norge

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. april 2022

Erling Sande

leder

Mona Fagerås

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/470-2

22. februar 2022

**Representantforslag - Dokument 8:107 S (2021) fra
stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend
Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander
Stokkebø**

Jeg viser til brev 15. februar 2022 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite der det bes om min vurdering av overnevnte forslag om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge.

Som stortingsrepresentantene trekker frem, vil regjeringen legge til rette for rask innfasing av lav- og nullutslippsteknologi i norsk luftfart, og mener det skal være enkelt og attraktivt for innovatører å bruke Norge som en arena for testing og utvikling av lav- og nullutslippsteknologi. Slik det fremstår av Meld. St. 13 (2020-2021) klimaplan for 2021-2030, har Luftfartstilsynet og Avinor allerede fått i oppdrag å bidra til at bakkebasert infrastruktur og luftrom blir gjort tilgjengelig for testing og utvikling av lav- og nullutslippsfly. Hvis det er internasjonale aktører som viser interesse for testing av null- og lavutslippsløsninger Norge, skal Luftfartstilsynet og Avinor hjelpe med å tilrettelegge for dette. Både Luftfartstilsynet og Avinor følger utviklingen i markedet tett, og bidrar til å formidle at Norge er et velegnet marked for utprøving av ny teknologi i tidlig fase til aktuelle internasjonale aktører.

Videre kan også aktører i luftfartsnæringen, gjennom Enova, få tilskudd til innfasing og utvikling av utslippsreducerende teknologi.

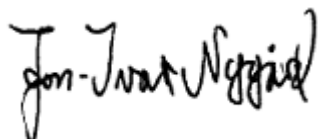
I Hurdalsplattformen er regjeringen tydelig på at det må komme ytterligere statlige virkemidler som driver frem en mer miljøvennlig luftfart. Det norske kortbanenettet, som omfatter mindre lufthavner med korte rullebaner, er foreslått brukt i dette arbeidet.

Kortbaneflyplassene, og statens kjøp av regionale flyruter, kan blant annet brukes i arbeidet med elektrifisering av luftfarten, og eventuelt i et program for teknologiutvikling. Dette er noe som vil bli vurdert nærmere i den planlagte stortingsmeldingen om en luftfartstrategi.

Arbeidet med luftfartstrategien prioriteres, og ambisjonen er å trekke opp linjene for bærekraftig luftfart i økonomisk, sosial, klima- og miljømessig og geografisk forstand. Strategien skal redegjøre for eksisterende tiltak og virkemidler for å kutte utslipp i luftfarten. For å følge opp plattformen og å sikre en helhetlig luftfartstrategi, skal det vurderes om det er behov for nye statlige luftfartsspesifikke tiltak og virkemidler, eventuelt beskrive hvordan disse kan innrettes. Utvikling og testing av lav- og nullutslippsfly i Norge vil være et viktig tema her.

Regjeringen tar sikte på å legge frem strategien i løpet av høsten 2022. Det er viktig at ulike tiltak og virkemidler ses i sammenheng, og at den videre politikken på området settes inn i en større helhet omkring de fremtidige rammene for norsk luftfart, som den kommende strategien trekker opp.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/470-4

20. april 2022

Spørsmål til Dokument 8:107 S - Kan komiteen få et anslag på omtrent når det tidligst kan være teknisk mulig å elektrifisere kortbanenettet?

Kortbanenettet blir hovedsakelig drevet av regionalfly. Regionalfly er en betegnelse som gjerne dekker ruter på under 1000 kilometer med fly opp til 100 passasjerer.

Det er flere kommersielle prosjekter under utvikling med tanke på elektrifisering av luftfarten. Det er blant toneangivende aktører forventet at det er de mindre flyene, opp til 19 seter, som først vil gå over til elektrisk fremdrift (dvs. enten batteri, hydrogen/brenselcelle eller en hybrid løsning). Etter hva Samferdselsdepartementet forstår, har enkelte flyprodusenter som mål å ha kommersielle fly klare fra 2025 og utover.

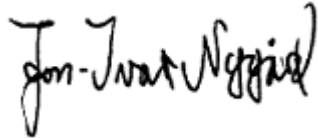
Parallelt med at nye konsepter og teknologier utvikles, arbeides det fra luftfartsmyndighetenes side med å vurdere og eventuelt endre regelverket for å raskere kunne godkjenne og sertifisere nye løsninger. Dette gjelder krav til, og godkjenning av, både passasjerfly, flygende personell, operasjonsprosedyrer, infrastruktur, nye energibærere, m.v. Det må derfor tydelig understrekes at prosessene knyttet til utvikling, testing og godkjenning/sertifisering er komplekse, normalt sett tidskrevende og avhenger av flere faktorer, og estimert tidspunkt for innfasing av nye løsninger vil derfor kunne endre seg.

I tillegg til at flyene må utvikles og typegodkjennes før de kan benyttes, skal flyselskapene ha tid til å anskaffe flyene og ordne de nødvendige sertifiseringer, tilpasninger, opplæring av piloter og teknikere mm.. Det er i tillegg en risiko knyttet til å være først ute med ny teknologi, og det kan derfor ta ytterligere tid før flyene faktisk tas i bruk i kommersiell trafikk i større utstrekning. Infrastrukturen og alle operasjonene knyttet til flygningene må også utvikles slik at alle sikkerhetsmessige og operasjonelle utfordringer dekkes, blant annet må lade- og/eller hydrogeninfrastruktur på plass på lufthavnene. Her er Avinor allerede godt i gang.

Widerøe har satt som mål å ha sitt første elfly i kommersiell drift på kortbanenettet allerede i 2026, gitt at produsentene holder det de har lovet. Avinor har til sammenligning en visjon om at all innenriks passasjertrafikk i Norge skal være hel- eller hybridelektrisk innen 2040.

Det kan absolutt tenkes å være mulig å operere elektriske fly i Norge kommersielt om 5-10 år. Dette vil hovedsakelig gjelde de minste flyene, med opptil 19 seter, og på korte strekninger. Det må imidlertid understrekes at det fremdeles er svært mange usikkerhetsmomenter knyttet til utvikling og innføring av lav- og nullutslippsteknologi innen luftfart.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård

