



STORTINGET

Representantforslag 107 S

(2021–2022)

fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebo

Dokument 8:107 S (2021–2022)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander Stokkebo 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

Parisavtalen krever at luftfarten reduserer sine utslipp for å møte fremtidige krav til transport. Stortinget bør bidra til at norsk luftfartsindustri er med på å lede utviklingen. Det er mange flyplasser i Norge som ligger relativt nær hverandre i distanse. Norge har markert seg internasjonalt som et foregangsland innenfor elektrifisering av personbiler og skipstrafikk, noe som styrker landets muligheter for å etablere en testarena for nullutslippsfly. Norge har geografien, kompetansen og innovasjonskraften som skal til for å greie dette.

Det foregår en rask utvikling av fly som enten har nullutslipp eller lavt utslipp av klimagasser. Det blir forsket på både helelektriske og hybride fremdriftsløsninger. Disse flyene trenger gode testarenaer og luftrom hvor de kan operere uforstyrret. Norge kan tilby luftrom med lav trafikk tetthet, i tillegg til vær- og temperaturforhold som utfordrer den teknologiske utviklingen. Norges utfordrende klima er et kvalitetsstempel for fly som gjennomfører tester i landet.

Økt elektrisk fremdrift og bruk av hydrogen eller ammoniakk som drivstoff er alternativer for en mer bærekraftig luftfart. Norsk industri bør inviteres med i et samarbeid for å utvikle ny og banebrytende teknologi som vil få stor betydning for fremtidens luftfartsindustri. Norge som testarena for nullutslippsfly vil i tillegg bidra til at landet får en internasjonal rolle i et større utviklingsarbeid.

Teknologiutvikling vil i tillegg til å bidra til reduserte klimagassutslipp være med på å skape nye arbeidsplasser innenfor industri og banebrytende teknologi. Dette er fremtidige arbeidsplasser Norge trenger. Teknologien er beslektet med områder hvor Norge har mye kompetanse allerede.

Det er mange funksjoner og innovasjoner tilknyttet fly som også må på plass innenfor luftfarten. Det er nå man har muligheten til å ta grep om hele verdikjeden. Det skal utvikles regelverk, prosedyrer, energisystemer, infrastruktur og rutiner for håndtering av fly og tilhørende systemer. Gjennom å ta på seg ledertrøya vil Norge bidra til å bygge kunnskap og skape arbeidsplasser.

De første helelektriske flyene beregnet på passasjertransport nærmer seg å bli klare for uttesting. Småfly har allerede vært i luften. Helelektriske fly ble første gang vist i Norge i 2016.

NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring skisserer en rekke forhold i Norge og ved det norske luftfartsmarkedet som kan trekke i retning av at Norge kan være en arena for tidlig utvikling og introduksjon av lav- og nullutslippsfly for kommersiell passasjerflygning.

Norge har:

- et unikt nettverk av kortbaneflyplasser,
- mange innenriks flyruter med lavt passasjergrunnlag, som går over så korte distanser at de er velegnet for de første elektriske flyene, som forventes å ha begrenset rekkevidde,
- politiske ambisjoner om omstilling til lav- og nullutslippsløsninger i transportsektoren generelt, og ønske om introduksjon av elektriske fly i kommersiell passasjerflygning spesielt,
- et behov for å bytte ut flyflåten på kortbanenettet innen ca. 2030,
- erfaring med elektrifisering av bilparken og innen maritim sektor,
- motiverte markedsaktører,
- tilgjengelig fornybar energi.

I tillegg til poengene skissert i NOU-en kan man tilføye faktorer som at:

- Norge er internasjonalt anerkjent som arena for elektrifisering,
- Norge er et land som er avhengig av luftfart, og hvor luftfarten er en viktig del av infrastrukturen,
- norsk kortbaneflygning er internasjonalt anerkjent,
- Avinor, Widerøe, SAS, Norges lufttransportforbund og miljøstiftelsen Zero har vist sin interesse for å samarbeide og delta i utvikling av nullutslippsfly gjennom sitt innkjøp av et elfly. Norwegian, NHO med flere inviterer til et klimapartnerskap,
- Norges FOT-ruter kan være et insentiv for teknologiutvikling gjennom statens innkjøpsmakt,
- det norske klimaet er utfordrende å fly i. Den flyprodusenten som behersker norsk klima, vil få høy internasjonal anerkjennelse,
- Norges medlemskap i Det europeiske byrå for flysikkerhet (EASA) gjør at landet følger felleseuropeiske regler.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 står det blant annet at man skal:

- være tett koblet på teknologiutviklingen internasjonalt, gjennom kontinuerlig kunnskapsinnhenting, pilotering av teknologi og internasjonalt samarbeid,
- gjøre det attraktivt å anvende Norge som arena for testing av nye teknologiske løsninger i transportsektoren, blant annet av autonome framkomstmidler på vei, skinner, til sjøs og i luften, og av null- og lavutslippsløsninger innen alle transportformer,
- gjøre det enkelt og attraktivt for innovatører å benytte Norge som en arena for testing og utvikling av lav- eller nullutslippsfly,
- gjøre det attraktivt å anvende Norge som arena for testing av nye teknologiske løsninger i transportsektoren.

Avinor og Luftfartstilsynet utviklet i 2020 et forslag til program for innfasing av elektrifiserte fly i Norge. Programmet heter Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart, og her står det bl.a.:

«Norges avhengighet av luftfart, rikelig tilgang på fornybar elektrisitet, et unikt kortbanenett, aktive og interesserte aktører og politisk vilje til å elektrifisere transportsektoren, medfører at Norge er velegnet og anerkjennes som et meget interessant testområde og første marked for elektrifisering av luftfarten.

Dersom Norge ikke tar grep og går foran er det dessuten en risiko for at null- og lavutslippsflyene som utvikles ikke blir tilpasset norske vinterforhold og rullebanelengdene på kortbanenettet.»

I programmets tilråding står følgende:

«For å ivareta og videreutvikle nullutslippsprogrammet etableres det en internasjonal arena/et senter i Norge for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart. Dette organiseres virtuelt eller fysisk og skal være en arena for samarbeid mellom aktører på forskjellige områder (fly, motor, batterier, flyselskap, flyplass, myndigheter, forskningsmiljøer mv.) og andre interessentgrupper. Det må etableres klare kriterier for deltakelse og en modell for finansiering av senteret der både brukere, leverandørindustri, virkemiddelaktører og myndigheter bidrar. Det bør også lages klare vurderingskriterier for utvelgelse av tiltak som skal kunne motta støtte. Senteret skal legge til rette for effektiv innovasjon og organiseres med mulighet for både europeisk og nasjonal involvering og støtte.»

Alt dette betyr at Norge kan og bør være et interessant marked for utprøving av ny teknologi i en tidlig fase. Det er viktig at det etableres kontakt med aktuelle flyprodusenter for å få dem til å se til Norge. Dersom man etablerer Norge som en internasjonal arena, vil en også sikre at teknologien tilpasses norske forhold og behov.

Ifølge NOU 2019:22 er det behov for å bytte ut flyflåten på kortbanenettet innen ca. 2030. Innfasing av nye flytyper tar vanligvis flere år, samtidig som det tar flere år før lavutslippsfly er sertifiserte og godkjente for bruk på kortbanenettet. Norge har med andre ord en stor interesse av at det utvikles nullutslippsfly som tilfredsstiller landets behov. Et tydelig norsk engasjement kan legge til rette for at man får nye og moderne fly egnet for norske forhold innen 2030.

Det er mange ulike metoder for å få Norge på kartet over utviklingen av nullutslippsfly. Bransjen peker på at et program for grønn luftfart kan være med på å få det til. Andre metoder kan være å utvikle et testsenter for elektriske fly eller å opprette et innovasjonssenter for grønn luftfart.

Regjeringen har startet arbeidet med en nasjonal luftfartsstrategi, etter Stortingets vedtak. Det er naturlig at denne meldingen også omhandler grønn luftfart. Det haster imidlertid å få på plass en nasjonal satsing for å

legge til rette for innovasjon og utvikling med Norge som internasjonal arena. En rekke næringslivsaktører tilknyttet luftfarten frykter at det blir for lenge å vente til luftfartsprogrammet i meldingen er ferdig behandlet. De mener det haster med en plan som legger til rette for at aktuelle aktører setter seg sammen rundt et bord for sammen å finne gode løsninger.

Norges vindu for å ta en plass i denne utviklingen internasjonalt er forholdsvis kort. Man er derfor avhengig av rask framdrift.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

10. februar 2022

Trond Helleland

Liv Kari Eskeland

Erlend Larsen

Erlend Svardal Bøe

Bård Ludvig Thorheim

Aleksander Stokkebo

