

| Saksnummer | Utvalg/komite | Dato |
|------------|---------------|------------|
| 310/2023 | Fylkesrådet | 05.10.2023 |

Høring - Virkemidler for å fremskynde innfasing av null- og lavutslippsfly i norsk luftfart

Sammendrag

Samferdselsdepartementet ber om innspill til sitt videre arbeid med å fremskynde omstilling til null- og lavutslippsluftfart. Dagens flyflåte på kortbanenettet vil om få år fases ut og det finnes i dag ikke egnet flymateriell som kan erstatte dagen fly tilpasset kortbanenettet. Det haster derfor å utvikle nye lav- og nullutslipps fly som kan opprettholde et godt flytilbud i distriktene i fremtiden.

Nordland har de beste forutsetningene for å posisjonere seg som en region som tidlig kan utvikle, teste og introdusere utslippsfri sivil luftfart i kommersiell drift.

Bakgrunn

Regjeringen har i Meld. St. 10 (2022-2023) «Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi» besluttet at det overordnede klimamålet for innenlands luftfart skal være å fremskynde omstillingen mot null- og lavutslippsluftfart slik at de første kommersielle nullutslippsflyene innføres i Norge så snart teknologien tillater det.

Samferdselsdepartementet (SD) arbeider nå med den videre oppfølgingen av dette målet inn mot fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2025-2036. I den forbindelse ønsker SD å innhente ytterligere kunnskap og konkrete innspill til egnede virkemidler for en fremskyndet innfasing av null- og lavutslippsfly i norsk luftfart.

SD ber i denne høringssaken om innspill til det videre arbeidet med å fremskynde grønn omstilling i luftfarten. Høringsfrist er satt innen 29. september.

SD imøtekom ikke forespørselen fra NFK om forlenget høringsfrist slik at saken kunne behandles i fylkestinget 23.-26. oktober. SD innvilget imidlertid utsatt frist til 10. oktober på grunn av sakens kompleksitet.

Problemstilling

For å følge opp regjeringens luftfartsstrategi ønsker SD nå å innhente innspill til departementets videre arbeid med å fase inn ny teknologi, i første omgang i den regionale luftfarten.

SD ønsker å innhente innspill til, og å avklare behovet for, konkrete myndighetstiltak utover allerede eksisterende virkemidler og tilrettelegging fra Luftfartstilsynet og Avinor sin side. I tillegg søker departementet å avklare hvordan eventuelle tiltak bør innrettes for å gi størst nytte sett

opp mot forventede kostnader, når ulike tiltak bør prioriteres tidsmessig.

Høringen er rettet mot andre typer energibærere enn bærekraftig flydrivstoff, for eksempel batteri og hydrogen. Bærekraftig flydrivstoff vil bli fulgt opp gjennom andre prosesser.

Drøfting

Nordland er en langstrakt landsdel med spredt bosetting og næringsliv. Flyoperasjoner ved lufthavnene i nord er krevende på grunn av geografiske, værmessige og topografiske forhold. Et velfungerende og tilgjengelig flytilbud og lave billettpriser er avgjørende for bosetting og bolyst, arbeidsliv og rekruttering, verdiskaping og samfunnssikkerhet og beredskap. Det er ingen tidseffektive alternative transporttilbud internt i den nordlige landsdelen og ut av landsdelen, sammenliknet med landsdeler sør i Norge som har kortere reiseavstander og flere alternative vegkorridorer og togtilbud.

Det regionale flytilbudet i distriktene er også en viktig del av kollektivtilbudet og kan sammenliknes med kollektivtilbudet i de større byområdene med busser, trikk, T-baner og tog. Det er ingen i landet som er i nærheten av å reise så mye med fly som befolkningen i nord.

Klimagassutslipp fra flygninger i og fra Norge har økt vesentlig siden 1990. Vekst i flytrafikken skaper utfordringer når det gjelder klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser av luftfart. Samtidig blir utslippene for hver enkelt passasjer stadig redusert etter hvert som teknologien utvikler seg.

Skal luftfarten kunne defineres som klima- og miljømessig bærekraftig, er det avgjørende at den utvikler seg i takt med og er forenelig med nasjonale og internasjonale klimamål og regelverk.

Avinor har en visjon om at all innenriks luftfart skal være utslippsfri innen 2040.

Å legge om til grønn luftfart innebærer utvikling av nye miljøvennlige fly, infrastruktur som betjener fly på en bærekraftig måte og tilgang til fornybar energi. For å få til slik utvikling raskt kreves betydelig målrettet satsing hos sentrale myndigheter, sterke FoU-miljøer og offentlige virkemiddelapparat, finansieringsløsninger og risikoavlastning, tett og godt nasjonal og internasjonalt samarbeid mellom offentlige og private luftfartsaktører, samt egnede arenaer for testing og sertifisering av nye flytyper.

Det er i dag 10 kortbaneflyplasser i Nordland og to stamflyplasser i Bodø og Evenes. Lufthavnstrukturen består av et unikt nettverk av kortbaneflyplasser, korte avstander mellom kortbanenettet og Bodø lufthavn som et regionalt knutepunkt lufthavn (10-20 miles distanser), et godt rutenett, men med få passasjerer og lav trafikk i luftrummet.

Nordland har hatt Europas og landets laveste strømpriser over tid, med blant landets høyeste fornybar kraftproduksjon og godt utbygd strømnnett og kraftforedledede industrier med systemer for gjenvinning og effektivisering av energibruk. I Nordland er potensiale for å produsere og frigjøre fornybar energi blant de største i Norge.

Det er flere større industrielle grønne industriprosjekter under etablering i hele Nordland. I Meløy etablerer Glomfjord Hydrogen grønn hydrogenproduksjon, og er blant de fem produsentene i landet som har status som maritime knutepunkter. I Bodø etableres grønn hydrogenproduksjon på Langstranda, som har avtaler om leveranser til de nye hydrogendrevne ferjene på ytre Vestfjordsambandet (Bodø-Lofoten). Produksjonsanlegget plasseres nært Bodø lufthavn. I Vefsn

etableres virksomheten Gen2 Energy storskalaproduksjon av grønt hydrogen til transportsektoren i Europa. Videre etableres selskapet Norsk e-Fuel som første anlegget for storskala produksjon av bærekraftig syntetisk flydrivstoff i Norge og Europa. I Rana etableres det i industriparken produksjon av grønt hydrogen, første CO₂-fangstanlegg i nord, E-fuel basert på CO₂ og H₂ fra egen gjenvinning, samt Freyr som bygger første batterifabrikken i Norge. I Narvik har Teco 2030 startet storskala produksjon av hydrogenbrenselceller og andre virksomheter etablerer produksjon av grønt hydrogen og ammoniakk. Slike virksomheter vil stå for betydelig verdiskaping og ringvirkninger, tilfører mange nye kompetansearbeidsplasser, regional teknologiutvikling som vil kunne skape stor optimisme i landsdelen.

Nordland har et sterkt luftfartsfaglig miljø med sentrale aktører som blant annet Luftfartstilsynet, Widerøe med hovedkontor og servicebase, Avinor, fjernstyrt tårnsenter (RCT), Bodø Kontrollsentral for luftfartsrom for Midt- og Nord-Norge (et av landets tre sentraler), Hovedredningssentralen i Nord-Norge, 330 skvadron (redningshelikoptertjenesten), Forsvarets operative hovedkvarter, Nord universitet (studium i luftfartsledelse), samt solide teknologibedrifter som f.eks. Opscom System og Airside Innovation.

Energi i Nord er tildelt status som Arenaklynge gjennom Innovasjon Norge sitt klyngeprogram. Dette er en klynge med medlemmer fra hele energisektoren og fra hele Nord-Norge, inklusive offentlig aktører. Klyngen har som ambisjon å bidra til verdiskaping og energiomstilling innen hele energisystemet, fra energiproduksjon via energidistribusjon til bruk. Det arbeides blant annet for å posisjonere Nord-Norge som en naturlig arena for utvikling og testing av ny teknologi og utvikle bærekraftig og fornybart drivstoff til luftfarten. Dette ledes av Bodø Lufthavnutvikling.

Det skal bygges nye lufthavner i Rana og Bodø, som ferdigstilles henholdsvis 2027 og 2029. Bygging av helt nye lufthavner vil gi unike muligheter for å utvikle og tilrettelegge for lav- og nullutslippsløsninger innen luftfarten, og det er viktig at infrastruktureierne utnytter denne muligheten ved å ta i bruk nye grønne teknologier. Sammen med kortbanenettet vil dette gi Nordland unike muligheter for å kunne utvikle seg til å bli et nasjonalt/internasjonalt testsenter innen grønn Luftfart.

Reduserte utslipp fra transportsektoren er avgjørende for å nå Norges klimamål og det haster å omlægge sektoren til mer miljøvennlig transportløsninger. Luftfarten utgjør en stor del av klimagassutslippene. Det er derfor viktig at norske myndigheter setter konkrete mål for utvikling av lav- og nullutslipp luftfart. Målene må være ambisiøse, konkrete, målbare og tidsbestemte. Forutsigbare rammebetingelser vil være viktig for at offentlige og private luftfartsaktører skal finne det interessant og bidra til å utvikle luftfarten grønnere. Det forventes at omstilling til grønn luftfart konkretiseres i kommende Nasjonal transportplan 2025-2036.

Det er svært høye kostnader og betydelig økonomisk risiko i utvikling og implementering av nye null- og lavutslippsteknologier innen luftfarten. Det er derfor viktig at det legges til rette for forutsigbare, stabile og gunstige incentivordninger, finansieringsløsninger, risikoavlastning og driftsstøtte som kompenserer for merkostnader og risiko hos aktørene. Det bør også sikres en restverdigaranti for eventuell raskt utdatert teknologi.

Andre aktuelle finansielle virkemidler kan være fritak for start- og landingsavgifter, fritak for passasjeravgift, elavgift, merverdiavgift, støtteordninger til lade- og fyllestasjoner og annet bakkebasert infrastrukturiltak for effektiv håndtering av flyflåten.

Det bør så snart som praktisk mulig legges til rette for innovative anskaffelser/utviklingskontrakter for innfasing av null- og lavutslipps luftfart på det regionale flyrutenettet. Her kan det være aktuelt med en pilot/utviklingskontrakt i spesielt godt egnede testområder med klima- og miljøvennlige knutepunktluftthavner, der avstanden mellom lufthavnene er korte, godt utbygd rutenett og få reisende, arktisk klima og lite trafikkert luftrom. Tilgang til fornybar energi og fornybare energibærere og sterkt offentlig/privat luftfaglig miljø vil også være sentralt. Dette kan gjennomføres som en del av FOT-ruteordningen. Det må være en ambisjon om senest innføring lav- og nullutslipps fly ved kommende FOT-rute utlysning i 2028/2029. Kontraktstiden bør være lengre enn dagens kontrakter som er på fire år. Dette vil redusere luftfartsaktørenes økonomiske risiko for investeringer og drift innen grønn luftfart.

Det er imidlertid ikke på rutene langs kortbanenettet i distriktene man finner de største utslippene i luftfarten. De største utslippene skjer på rutene mellom de store byene og ut av landet – langdistanseflyvninger med store fly. For korte flyruter, slik som på kortbanenettet, er det interessant å se på energibærere som batteri eller hydrogen. I tillegg til disse energibærere, vil bærekraftig fremstilt biodrivstoff og syntetisk drivstoff kunne bidra på ruter hvor el-fly eller hydrogen ikke passer. Derfor er det viktig at myndighetene og luftfarten også legger til rette for å redusere klimagassutslippene for langdistanseruter.

Videre bør hele Nord-Norge behandles likt knyttet til avgifter. Det gir liten mening at eksempelvis Bodø lufthavn skal ha langt høyere avgifter enn Tromsø og Evenes lufthavner.

Fylkesrådets vurdering

Verdens luftfart må bli bærekraftig for å kunne fortsette å være en av våre viktigste transportformer i fremtiden. Det grønne skifte skal sikre at Norge når målet om å bli lavutslippsnasjon innen 2050.

Nordlands spredte bosetting og næringsliv gjør at flytrafikken er en sentral del av transporttilbudet og mobiliteten til folk. I distriktene er det regionale flytilbudet en viktig del av kollektivtilbudet, tilsvarende som i større byområder med godt utbygd kollektivtilbud som busser, tog, T-bane, trikker o.l. Luftfart er viktig for folk og næringsliv, og gir både distrikter og byer rask tilgang til nasjonale og internasjonale tilbud. Befolkningen i Nord-Norge har en høyere andel flyreiser enn resten av landet, og det er ingen alternative tidseffektive transporttilbud over lengre strekninger enn fly.

Kortbanenettet og flytilbudet utgjør et kritisk transporttilbud for Distrikts-Norge og betjenes i dag av eldre fly som må skiftes ut om få år. Ifølge fagmiljøene finnes det ikke tilgjengelig flytyper som kan erstatte dagens flyflåte på kortbanenettet, og det haster derfor å utvikle nye lav- og nullutslippsfly som kan opprettholde et godt flytilbud i distriktene. Dersom implementeringen av nye generasjoner fly blir forsinket vil dette få store konsekvenser for transporttilbudet for folk og næringsliv. Særlige med tanke på de store geografiske avstander, høy reiseaktivitet hos befolkningen og at det ikke finnes alternative tidseffektive transporttilbud over lengre strekninger. Det er helt urimelig at befolkningen i distriktene ikke skal ha tilsvarende tilgang til et effektivt og geografisk tilgjengelig transporttilbud som resten av landet.

Det er nå viktig at nasjonale myndigheter tar raske grep, og går foran i utvikling og kommersialisering av nullutslipps luftfart. Dette vil særlig være relevant for Nordnorske forhold med et arktisk klima. Lykkes man å utvikle grønn teknologi i arktiske områder, vil teknologien

også være godt tilpasset norske og europeiske forhold og behov. Det er gledelig at SD nå arbeider for å iverksette tiltak som kan fremskynde innfasing av null- og lavutslipps luftfart.

Nordland har potensial til å være en attraktiv region for utvikling, testing og tidlig implementering av lav- og nullutslipps luftfartsløsninger. Regionen har et omfattende kortbanenett med korte avstander til knutepunktluftthavnen Bodø. Det er særlig gunstig når nye lufthavner i Bodø og Rana bygges og tilrettelegges for grønn luftfart. Det er sterkt faglig luftfartsfaglig miljø, høy fornybar energiproduksjon og godt utviklet distribusjonsnett. Nordland vil være en sentral aktør i det grønne skifte og det er flere store grønne industrietableringer innen batteri, brenselceller for hydrogen, hydrogenproduksjon, bærekraftig syntetisk flydrivstoff, ammoniakk m.m.

Medvirkning

Medvirkningsorganene ble kontaktet for innspill til saken.

Økonomiske konsekvenser

Saken har ingen økonomiske, personellmessige eller andre konsekvenser, og har derfor ingen innvirkning på fylkeskommunens sitt økonomisk budsjett.

Vedtakskompetanse

Det vises til Fylkestings-sak 31/2020 – Reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget, hvor det i pkt. 6.5 uttalelse i høringssaker, heter at «myndighet til å avgis uttalelse i høringssaker om lovforslag, offentlige utredninger og om endring av nasjonal politikk, tilligger fylkestinget. Fylkesrådet kan likevel avgis uttalelse i slike saker når tidsfrister ikke muliggjør behandling i fylkestinget. Øvrige høringssaker av betydning for Nordland kan avgis av fylkesrådet.»

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Fylkesrådet ber om at sentrale myndigheter setter ambisiøse, klare og tidsbestemte mål til utslippsreduksjon for luftfart. Dette må omtales i kommende Nasjonal transportplan 2025-2036.
2. Fylkesrådet oppfatter at Nordland har de beste forutsetningene for å være regionen som tidlig kan utvikle og introdusere utslippsfri sivil luftfart. Nordland har et velutviklet kortbane- og rutenett med korte avstander mellom lufthavnene på Helgeland, Lofoten og Vesterålen til Bodø lufthavn som et regionalt knutepunkt lufthavn. Det bygges to ny lufthavner i Bodø og Mo i Rana, som bidrar til bærekraftig luftfart. Det etableres nye grønne industrier som tilrettelegger for nye energibærere til transportsektoren, slik som batteri, hydrogen og bærekraftig flydrivstoff. Infrastrukturen og nye grønne industrier som er strategisk plasserte nær lufthavnene og andre transportformer, vil snart være på plass. Sentrale myndigheter må ha en aktiv rolle for tilrettelegging og utvikling av utslippsfri luftfart.
3. Fylkesrådet viser til at Widerøe har sin hovedbase i Bodø og det finnes et sterkt luftfaglig miljø med offentlige og private aktører.
4. Fylkesrådet understreker for å stimulere til at luftfartsaktører skal kunne tilby nye null- og lavutslippsteknologier innen luftfarten, må det så tidlig som praktisk mulig lyses ut utviklingskontrakter parallelt med gjeldende FOT-ruteordningen. Dette må skje i god tid før neste utlysning av FOT-ruter i 2028/2029. Utviklingskontrakter må tilpasses flyruter og teknologiske løsninger som er godt egnet i forhold til avstander mellom kortbanenettet og regionale knutepunkt lufthavner, passasjergrunnlag, tilgang til fornybar energi, flyruten opereres i arktisk klima og utviklingskontraktene må være lengre enn dagens FOT-rutekontrakter.
5. Fylkesrådet er klar på for å dekke merkostnader og risikoavlastning for luftfartsaktører som utvikler og implementerer nullutslippsløsninger, må myndighetene legge til rette med gode og forutsigbare finansielle virkemidler og rammebetingelser, for eksempel gjennom statens virkemiddelapparat. Slike virkemidler kan være tilbud om differansekostnader, restverdigarantier pga. teknologisk usikkerhet, finansielle virkemidler for å avlaste investeringsrisiko, økonomisk støtte til drift av flyruter og billigere flybilletter, fritak for start-, landings- og passasjeravgifter, økonomisk støtte til lade- og fylleinfrastruktur og øvrig bakkeinfrastruktur.
6. Fylkesrådet ber om at forskning, utvikling og innovasjon innen grønn luftfart må styrkes med flere og større prosjekter for å kunne fremskynde innfasing av null- og lavutslipps luftfart. Programutvikling, økonomiske rammer og kompetanse innen grønn luftfart må styrkes hos Innovasjon Norge, Siva, Forskningsrådet og Enova.
7. Fylkesrådet ber om at det i størst mulig grad legges til rette for lokale og regionale ringvirkninger som følge av omstilling til grønn luftfart, slik som utvikling av fagmiljøer, verdiskaping, kompetansearbeidsplasser m.m.
8. Fylkesrådet er av den oppfatning at Energi i Nord er en svært viktig Arenaklynge hvor privat og offentlig aktører arbeider sammen for utvikling og innfasing av lav- og nullutslippsfri

luftfart i landsdelen. Bl.a. har Bodø lufthavnutvikling, Energi i Nord og Lofoten de Grønne øyene gått sammen for å etablere Nord-Norge som testarena for ny teknologi innen grønn luftfart.

Bodø den 27.09.2023
Monika Sande
fylkesråd for transport og infrastruktur
sign

05.10.2023 Fylkesrådet

FRÅD-310/2023

Vedtak

Innstillingen enstemmig vedtatt

Vedlegg:

Tittel

Høringsbrev - Virkemidler for å fremskynde innfasing av null- og lavutslippsfly

DokID

969192