

Widerøe Zero AS
 Fornebuveien 11
 1366 Lysaker

Samferdselsdepartementet

Høring – virkemidler for å fremskynde innfasing av null- og lavtutslippsfly i norsk luftfart

Widerøe Zero viser til Samferdselsdepartementets høring om virkemidler for å fremskynde innfasing av null- og lavtutslippsfly i norsk luftfart. Departementet ber her om innspill som vurderer og redegjør for våre synspunkter innenfor en rekke områder:

1. Hvilke tiltak/virkemidler myndighetene bør prioritere for en fremskyndet innfasing av null- og lavtutslippsfly tilpasset norske forhold?

Regulatorisk sandkasse

Luftfarten er en bransje hvor innfasing av ny teknologi er regulert i enda større grad enn hva vi ser innefor andre transportsektorer. Dette gjør at testing og utprøving av ny teknologi vil kreve nært samarbeid mellom luftfartsmyndighet og øvrige deltagere i økosystemet fra produsent av teknologi, via operatør, til lufthavn- og luftromeier.

Videre følger det at reguleringer fra EASA, må forstås i det operasjonsområdet som er aktuelt. Her er det normalt at alle regulerte virksomheter jobber opp mot sin lokale myndighet, i Norge - Luftfartstilsynet. Ved uttesting og senere kommersiell innfasing av nye fly i nye regulatoriske regioner, vil det være det lokale tilsynet som på vegne av EASA gir begge tillatelser, først til uttesting, senere til kommersiell operasjon.

Følgelig vil det være avgjørende, om Norge skal være et foregangsland for nullutslipps luftfart at Luftfartstilsynet gis øremerkete midler til slik aktivitet, og etablering av det tilsynet selv ofte omtaler som en regulatorisk sandkasse i samarbeid med EASA.

Testarena for uttesting

Flyvinger med både hydrogen- og batterielektriske fly skjer allerede i EU, USA og Storbritannia. Videre er produsentene, fra de nyoppstartede – til de store etablerte, opptatt av raskest mulig å få anledning til å teste ut sin teknologi i de aktuelle markedet for tidlig kommersiell innfasing.

Norge pekes til stadighet på som et egnet land for uttesting (og tidlig innfasing), både på grunn av kortbanenettets beskaffenhet, og nasjonens interesse og foregangsmot innenfor miljøteknologi i transportsektoren.

Widerøe Zero anser det som svært viktig at Norge kan tilby en god testarena for uttesting av fremtidens fly, om det skal være realisme bak Norges ambisjon om å være et foregangsland. Med testarena menes både en testarena på bakken, som tilrettelegger for hydrogendistribusjon og høyhastighetslading, samt et luftrom som tillater tilpassede flyvebaner og autonome operasjoner.

Med bakgrunn i disse behov, har Widerøe Zero, i samarbeid med Avinor, Luftfartstilsynet, Widerøe Ground Handling og Widerøe Technical Services sagt oss villig til å investere i Grønn Plattform

programmet «First flight». Et program som har som mål å gjøre Stavanger og Bergen lufthavn, samt luftrummet dem imellom, klar for uttesting av nye flykonsepter fra 2026/2027.

Valg av flyplasser og luftrum har primært sin bakgrunn i flyoperative forhold, slik som isingsrisiko, topografi osv.

2. Hva kan man forvente at markedet foretar seg uten økt offentlig involvering?

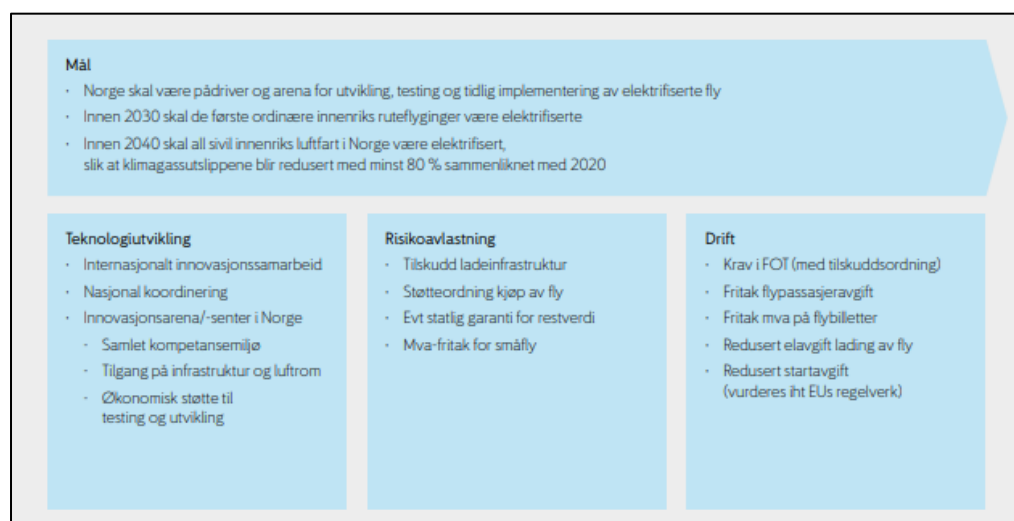
Produsenter prioriterer andre land for tidlig uttesting, og de første flyene tilpasses andre markeder enn Norge. Følgelig vil innfasing av nullutslippfly skje på et senere tidspunkt, enn uten offentlig involvering.

3. Hvordan kan man oppnå langsiktighet, men samtidig fleksibilitet i virkemiddelbruken?

SD bør skille på de virkemidler som er ment for å ta frem og utteste ny teknologi, og de virkemidler som på sikt vil sikre bruk av lav- og nullutslippsløsninger i et mer modent marked. Selv om man på sikt kan ha mål om at avgifstsystemet alene skal drive ønsket adferd, mener vi at man i en tidlig fase i tillegg bør:

- Investere i tilrettelegging for uttesting av ny teknologi. Etablering av et nasjonalt testområde på vestlandet er svært hensiktsmessig (Grønn Plattform - First Flight)
- Gi risikoavlastning på investering gjennom f.eks ENOVA til investering i fly og utstyr påkrevet for å ta disse i tidlig bruk
- Etablere en pilot/utviklingskontrakt (se neste punkt)

På lang sikt er det viktig at forholdene legges til rette for at flyselskapene finner det lønnsomt å ta i bruk ny teknologi i et større omfang. Særnorske fiskale avgifter som i hovedsak rammer innlandsruter bidrar til å svekke de norske selskapene og dermed deres evne til å investere i det grønne skiftet. Etter vår vurdering vil derfor særskilte norske skatter og avgifter, som ofte kan være miljømotiverte, snarere være til hinder for enn til å stimulere å ta i bruk ny klimavennlig teknologi. Flåteinvesteringer er basert på langsiktighet. Selskap som investerer tidlig løper større risiko for feilinvesteringer. Derfor er stabile rammebetingelser med nødvendige incitamenter viktig. I denne sammenheng stiller vi oss bak anbefalingene fra Avinor og Luftfartstilsynet som fremkommer i rapporten «Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart» (mars 2020):



4. Hvordan bør en ev. pilot-/utviklingskontrakt (innovativ anskaffelse, før-kommersiell anskaffelse etc.) utformes, samt hvilke deler av utviklingsløpet bør den rettes mot i første omgang, f.eks. FOU, testing av ny teknologi mv.? I tillegg ber departementet om en vurdering av om dette er et egnet tiltak i seg selv eller sammenlignet med andre tiltak.

Widerøe Zero anser det som svært interessant med en pilot-/utviklingskontrakt, noe tilsvarende det som har vært gjort innen maritim sektor. På denne måten kan SD bruke sin innkjøpsmakt til å dra utviklingen i en ønsket retning. Allikevel tror vi det er viktig at en slik kontrakt ikke begrenser seg til FOT ruter, eller de flystrekninger vi kjenner i dag.

Gjennom et prosjekt støttet av forskningsrådets Pilot T ordning, ser Widerøe Zero og partnere på hvordan nye luftfartøy kan dekke nye mobilitesbehov. Her antar vi at man ved bruk av nye og potensielt mindre luftfartøy med vertikal avgangs og landingsegenskaper, kan identifisere nye spennende mobilitetsløsninger.

Vi vil derfor anbefale at SD i en slik kontrakt har som primærformål å skape ny og miljøvennlig luftmobilitet, fremfor kun søke å dekke et etablert mobilitesbehov. På denne måten setter man bruker og teknologi i sentrum for utviklingen, og frir seg fra de etablerte strukturer.

I stedet for å peke på en konkret strekning, anbefaler vi heller at man peker på en region hvor man ønsker å utforske nye mobilitesløsninger.

5. Hvordan kan norske myndigheter, inkludert Luftfartstilsynet og Avinor, best legge til rette for at Norge blir en attraktiv arena for utvikling av ny teknologi?

Vi viser her til punkt 1.

6. Hvordan kan det best legges til rette for at ulike aktører finner hverandre og dermed kan bidra til kunnskapsutveksling, inkludert mulighetene for tverrsektorielt samarbeid om tilgang og produksjon av alternative energibærere for å ivareta sammenfallende behov, f.eks. hydrogen?

Å utvikle en nasjonal testarena for utprøving av ny teknologi i luftrommet mellom Bergen og Stavanger slik beskrevet i søknad til grønn plattform

7. Hvordan innrette tiltak og virkemidler for å unngå feilinvesteringer og en innsnevring til bestemte teknologiske løsninger for tidlig?

Widerøe Zero mener det er fornuftig i en tidlig fase å tilrettelegge bredt for teknologi, men være smal på geografi. Av denne grunn mener vi at en etablering av en god nasjonal testarena på vestlandet er riktig tilnærming på nåværende tidspunkt, fremfor å forberede mange flyplasser på teknologispør som det fremdeles er knyttet en del usikkerhet til.

Videre er det vår anbefaling at Avinor tidlig i prosessen engasjerer de kommersielle aktører på flyplassen som på sikt skal levere tjenester. På denne måten kan de være med å bære investering i testutstyr. Eksempler på dette er f.eks å la energiselskaper (AirBP, flytanking etc), allerede etablert på flyplassene få bære kostnaden ved utbygging av testinfrastruktur for

hydrogen, og å engasjere ground handling aktørene i utvikling av fleksible ladeløsninger for små konvensjonelle fly og elektriske helikopterfly (EVTOL).

8. Hvilke tiltak er best egnet og hvordan kan disse innrettes for å bidra til verdiskapning i Norge som en del av omstillingen?

Vi viser her til punkt 1, og tilføyer at en testarena på vestlandet vil sette Norge i en unik posisjon og tiltrekke seg den internasjonale luftfartsindustrien. Mulighetene for foretningsutvikling på skuldrene av dette vil være gode, og gjøre det mulig for Norge å ta en posisjon innen neste generasjon luftfart, sammen med våre naboland, Storbritannia, EU og USA.