

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 14.08.2020
Deres dato
Vår referanse TL
Deres referanse

HØRING – FORSLAG TIL PROGRAM FOR INTRODUKSJON AV ELEKTRIFISERTE FLY I KOMMERSIELL LUFTFART

Det vises til høringsbrev av 1. mars 2020.

NHO Luftfart er positiv til regjeringens initiativ om å utarbeide et program for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart.

NHO Luftfart har ikke særlige kommentarer til de mer deskriptive delene av rapporten fra Avinor og Luftfartstilsynet. Vi vil bare bemerke at beskrivelsene av teknologiutviklingen gir et øyeblikksbilde, basert på en gjennomgang av noen av prosjektene som pågår rundt om i verden. Det er, som det også understrekes i rapporten, knyttet stor usikkerhet til den videre utvikling, ikke minst fordi det kreves nye teknologiske gjennombrudd på flere områder for å kunne lykkes med å utvikle en elektrifisert luftfart for spesielt den tunge luftfarten. Vi mener derfor at det er vanskelig å trekke klare slutninger om hvilken teknologi som vil lykkes på lengre sikt, og ikke minst når slike teknologier blir kommersialisert og kan tas i bruk i bred skala.

NHO Luftfart ønsker derfor å begrense kommentarene til kapittel 9 *Anbefalte mål, tiltak og virkemidler*.

- i) NHO Luftfart er enig i at det viktig å sette mål for en mer klimavennlig luftfart. Målene må være ambisiøse, men må også være realistiske og mulige å nå, også sett hen til de tiltak og virkemidler som gjennomgås i rapporten. NHO Luftfart mener målet om at all sivil innenriks luftfart i Norge skal være elektrisk i 2040 er svært ambisiøst, og kan være vanskelig å realisere for den såkalte "tunge luftfarten". Samtidig er vi i tvil om målet kan oppnås med de tiltak og virkemidler som angis i rapporten. Vi har derfor to ankepunkter:
 - NHO Luftfart mener at et langsiktig mål for elektrifisering av luftfarten i 2040 bør knyttes opp til mindre passasjerfly i den regionale luftfarten. Et slikt mål kan gjerne utfylles med et mål om hvor stor reduksjon i klimagassutslippene som er mulig å oppnå for all innenriks luftfart. For lengre innenriksruter med større fly kan det vise seg å være utfordrende å nå målsetting om full elektrifisering. Vi savner at rapporten differensierer mål og virkemidler da det for den tunge luftfarten kan være f.eks hydrogenløsninger eller ulike hybridløsning som innebærer kraftige utslippskutt uten at det nødvendigvis blir elektrifisering. Det bør derfor etableres virkemidler som bidrar til bærekraftige løsninger for langruter med større fly selv om de teknologiske løsningene kan være annerledes enn for kortruter med mindre fly. Andre teknologier/løsninger kan bli mer

kostnadseffektive og gi bedre klimanytte enn elektrifisering, og da blir det feil å låse et nasjonalt mål for all innenriks luftfart til en gitt teknologi. Med alle de ulike løsninger som det nå forskes rundt er det ingen som i dag kan gi kvalifiserte vurderinger om hvilken teknologi som er mest hensiktsmessig for all innenriks luftfart i et 20-års perspektiv fremover.

- NHO Luftfart mener at et mål om 100% elektrifisering i 2040 vanskelig kan realiseres kun med de forslag til virkemidler som angis. Etter vår vurdering må det dels etableres mer målrettede og effektive nasjonale virkemidler, men spesielt er det behov for helt andre virkemidler for internasjonal luftfart for å frembringe teknologiske løsninger til bruk i Norge for en elektrifisert luftfart. Skal norsk luftfart bli 100% elektrifisert, med mange lange flygninger fra sør til nord i Norge, må vi anta at også store deler av den europeiske og til dels den internasjonale luftfarten er tilsvarende elektrifisert. Vi kan ikke legge til grunn at all norsk innenriks luftfart isolert sett blir elektrifisert, mens resten av luftfarten i verden går videre som i dag med fossile løsninger. Norsk innenriks luftfart må fornyes, og eventuelt elektrifiseres, i noenlunde takt med hvordan utviklingen ellers i verden skjer.

- ii) NHO Luftfart er stort sett enig i de skisserte forslagene til tiltak/virkemidler som angis under "teknologiutvikling", risikoavlastning" og "drift". Men det mangler drøftelser av tiltak fra norsk side for å påvirke utviklingen av internasjonale rammebetingelser som fremmer teknologiutvikling av el-fly og annen klimavennlig luftfartsinfrastruktur. Norge kan gjerne sitte i førersetet med virkemidler som stimulerer til elektrifisering, på samme måte som den norske elbilkpakken har vært til etterfølgelse for andre land. Men Norge må også utarbeide en plan for hvordan vi skal samarbeide med andre land slik at utviklingen forseres. Noe sterkere internasjonalt samarbeid innen FOU og myndighetsarbeid mv. er vel og bra, men langt fra tilstrekkelig for å bidra til den utviklingen som skal lede frem til en fossil fri luftfart i et 20-30 års perspektiv. Det er derfor behov for å avklare hva Norge ønsker å arbeide for av internasjonale virkemidler for å forsterke incentivene for å utvikle en fossil fri luftfart. Det er de internasjonale virkemidlene, så som EU ETS og Corsia, som er de mest effektive virkemidlene for å frembringe nye og gjennomgående teknologiske løsninger på sikt. Eksisterende internasjonale virkemidler må forsterkes, og utfylles med ev nye tiltak; for å gi sterkere incentiver til ytterligere teknologiutvikling i de store landene som har gode forutsetninger for "drive utviklingen". Nasjonale virkemidler i Norge kan dels være pro-aktive tiltak for å fremme og ta tidlig i bruk ny teknologi (jf norsk el-bil politikk), men også tiltak som utfyller/forsterker slike internasjonale virkemidler. Samlet kan dette gi en mer slagkraftig og effektiv virkemiddelbruk.

NHO Luftfart vil derfor foreslå at det gjøres et arbeid med å avklare en norsk strategi/plan for hvordan man kan videreutvikle og påvirke de internasjonale rammebetingelsene for å forsterke klimainnsatsen for luftfarten. Her bør man gjennomgå både internasjonale regler/avtaleverk, og hvilke økonomiske virkemidler det bør arbeides for. Etter vår vurdering må dette favne både skatte- og avgiftspolitikken (inkludert kvotesystemer mv), og bruk av støtteordninger o.l som kan bidra til utvikling, produksjon og bruk av nye klimavennlige teknologier.

NHO Luftfart er enig i at det for norsk luftfart er nødvendig med nasjonale tiltak for risikoavlastning i investeringsfasen i utvikling av ny teknologi, men vil understreke at kommersialiserings fasen (fra kunnskap om ny teknologi til iverksetting og bruk), normalt er mest utfordrende i innovasjonsprosessen. Vi mener derfor at det både er behov for ulike støtteordninger for å ta i bruk ny klimavennlig teknologi, i tillegg til subsidier til bruk av slik teknolog før full kommersialisering kan oppnås. Eksempelvis støtter vi en tilskuddsordning for å bygge ut ladeinfrastruktur på norske lufthavner, samt avgiftsfritak/støtteordninger for kjøp av elektriske fly som er omtalt i programmet. Det er viktig at støtteordningene er likeverdige for statlige og ikke-statlige lufthavner.

NHO Luftfart mener derfor at et godt virkemiddel kan være å etablere en fondsordning som kan støtte både i investerings- og driftsfasen i utvikling/bruk av nye klimavennlige teknologier. I rapporten er det vist til "usikkerheten i videre utvikling" av et slikt fond, og av den grunn blir ikke et klimafond anbefalt i arbeidet med elektrifisering. Vi kan ikke se at dette er en god faglig begrunnelse for ikke å anbefale en fondsløsning, og vi viser her til NOU 2019: 22 for nærmere gjennomgang og drøftelse av hvordan et slikt virkemiddel kan bidra til å fremme bruk av mer klimavennlige løsninger i luftfarten.

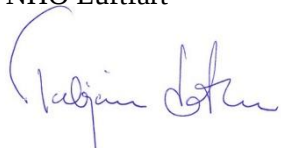
NHO Luftfart vil understreke at en forutsetning for at norsk luftfart skal ligge i forkant av utviklingen er at bransjen har finansiell evne til å ta i bruk slike klimavennlige teknologiske løsninger. Med dagens rammebetingelser, med dårlige økonomiske driftsmarginer og tøff internasjonal konkurranse, er det ikke mulig for norsk luftfart å ligge i forkant av utviklingen. 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.

Når det gjelder de konkrete forslagene til tiltak/virkemidler kan vi i det alt vesentligste støtte disse, men vil understreke at det er nødvendig å avklare hvordan man kan sikre likeverdige konkurransevilkår mellom aktørene i en situasjon der man etablerer vesentlige avgiftsfritak og/eller støtte, jf også gjeldende regelverk på området.

NHO Luftfart vil understreke at vi støtter at regjeringen setter arbeidet med omstilling av luftfarten mot et karbonfritt samfunn høyt på agendaen, og at Norge har særskilte forutsetninger for å tilrettelegge for eksempelvis elektrifisering av regionale flyruter. Norsk luftfartsnæring støtter ambisiøse mål, men disse må ledsages av en nasjonal og internasjonal virkemiddelbruk som gjør veien frem mot målet realistisk. Vi vil i denne sammenheng understreke at Norge er "et lite land i verden", og at det aller viktigste fra norsk side er å bidra til internasjonale rammebetingelser for utvikling av en bærekraftig luftfart. Og for at norsk luftfart skal få ta del og bidra i dette, er det helt avgjørende med ett tilstrekkelig finansielt handlingsrom. Dette betyr at det er nødvendig med en gjennomgang og opprydding i hele virkemiddelapparatet inkludert dagens skatte- og avgifts regime på luftfartsområdet, i tillegg til at virkemiddelutformingen bør være nøytral til hvilken type energi flyselskapene velger som drivstoff. På den måte sikres høyest mulig kostnadseffektivitet og samfunnsøkonomisk nytte.

NHO Luftfart ser frem til Samferdselsdepartementets oppfølging.

Med hilsen
NHO Luftfart

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Torbjørn Lothe', written over a faint circular stamp.

Torbjørn Lothe
Administrerende direktør

Kopi:

Avinor
Luftfartstilsynet