



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Telefon +47 95719211

Mail knut-morten.johansen@sas.no

[Click here to enter text.](#)

15 august 2020

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

Det vises til høring av 1. mars 2020.

SAS er positiv til regjeringens initiativ om å utarbeide et program for introduksjon av elektriserte fly i kommersiell luftfart, og vi vil samtidig helt innledningsvis gi honnør for en fin og fyldig rapport i denne forbindelse.

SAS vil ikke gå inn med kommentarer til alle delene i rapporten, men først overordnet gi vårt perspektiv fra vårt ståsted hva gjelder fly med lave utslipp og elektrifiserte løsninger.

SAS arbeider aktivt med ulike aktiviteter for å redusere de klimapåvirkende utslippene, og vi deler oppfatningen om at de globale klimapåvirkende utslippene må reduseres betydelig de nærmeste årene. Vi ser også med glede på det engasjementet finnes i vide kretser rundt luftfartens potensielle omstilling.

Rent generelt er vi dog bekymret over at det synes å være stort fokus på å sette mål på ulike spesifikke teknologier når det finnes en mengde forskjellige områder som parallelt kan utvikles, og som til sammen – og med større styrke - kan bidra til den nødvendige omstillingen.

En økende grad av elektrifisering er et av flere områder hvor vi er overbevist om at det finnes et stort potensiale. Som det beskrives i rapporten så er denne utviklingen løpende, og for hver generasjon nye fly som utvikles så får vi nye bevis på dette.

Når det gjelder selve fremdriften på flyene for kommersiell passasjertransport så ligger dette potensialet litt lengre frem i tid. Det er nå helt vesentlig at ulike initiativ adresseres for at det til syvende og sist skal kunne resultere i den ønskede utviklingen vi håper på. Vi er derfor positive til at strukturerte initiativ tas på dette området, for deretter å kunne settes inn i en større sammenheng for at det skal kunne føre til en realisering av fly uten klimapåvirkende utslipp.

Scandinavian Airlines System Denmark Norway Sweden

A STAR ALLIANCE MEMBER 

SAS' samarbeid med Airbus

SAS' initiativ på dette området omfatter blant annet et samarbeide med Airbus. De har som målsetning at de på 2030-tallet en gang skal introdusere et fly med opptil 100 seter som er betydelig mer effektivt enn de konstruksjoner vi kjenner fra dagens flymaskiner, og som potensielt anvender en større andel elektrisitet som kilde for flyets fremdrift.

SAS' bidrag inn i arbeidet bygger blant annet på vår erfaring og kompetanse rundt det å drive flyselskap, som også inkluderer bakketjenester (infrastruktur), samt vårt store engasjement innenfor holdbarhetsområdet. SAS som god kunde av Airbus har lenge adressert en klar forventning om at flyfabrikanten må prioritere arbeidet med å utvikle denne typen fly for storskala produksjon, godt egnet for det skandinaviske markedet.

Anbefalte mål, tiltak og virkemidler

Det må settes klare mål for sivil kommersiell flytrafikk når det gjelder klimapåvirkende utslipp. Metode og teknologivalg for å håndtere den nødvendige omstillingen når det gjelder selve flyene og deres energiforsyning må forvaltes av operatørene. I den utstrekning utslippsreduksjonene ikke oppnås som forutsatt i forhold til fastsatte mål, så kan en dimensjonerende virkemiddelbruk introduseres. Enten som et dyrt alternativ, eller fremfor alt som et incitament for å gjøre kloke valg.

Det bør derfor etableres virkemidler som også bidrar til bærekraftige løsninger for langruter med større fly som har en annen teknologi enn mindre fly på korte ruter. Man må ikke lukke øynene for at man kan få (annen) teknologi og nye løsninger som gir god klimanytte også på den delen av luftfarten.

Å sette et spesifikt mål på at deler av, eller all sivil norsk luftfart skal være elektrifisert på et gitt årstall, anser vi å være delvis uklokt og lite formålstjenlig. Det kan kanskje fungere som et "aspirational target" for å gi en strategisk stimulans til eventuelle produsenter for å identifisere et potensielt marked.

Vi mener likevel at det å regulere operasjonelle forutsetninger til en spesifikk energikilde som betingelse for å kunne utføre kommersiell flytransport på et spesifikt trafikkområde i et deregulert marked er feil vei å gå (og trolig ikke forenlig med dagens gjeldende regelverk). Det er selvsagt mulig at et slikt krav kan stilles på anbudsruiter (FOT), gitt at den som får anbudet er beredt på å forholde seg til den risiko som eksisterer, eller det ikke går å realisere i praksis.

Generelt sett er SAS positive til at Norge vil bidra til en slik markant omstilling av luftfarten, men man kan vanskelig se for seg en utvikling hvor norsk luftfart står alene med full elektrifisering, uten at Europa og verden for øvrig også i varierende grad tar del i den samme utviklingen.

Vi mener Norge og Skandinavia er godt egnet for denne typen klimavennlig flyproduksjon. Det er viktig at det skapes gode rammebetingelser og at det tilbys fordelaktige incentiver. Disse må selvsagt være konkurranse- og teknologi-nøytrale for å sikre at de nasjonale målene (tilgjengelighet osv.) oppnås samtidig som at man får realisert utslippsreduksjonene maksimalt.

Vi henviser også til NHO Luftfarts høringssvar som blant annet klart påpeker at de internasjonale virkemidlene, så som EU ETS og Corsia, er de mest effektive virkemidlene for å frembringe nye og gjennomgående teknologiske løsninger på sikt. Eksisterende internasjonale virkemidler må forsterkes, og utfylles med eventuelt nye tiltak for å gi sterkere incentiver til ytterligere teknologiutvikling i de store landene som har gode forutsetninger for å drive utviklingen.

Det kan heller ikke understrekes nok det NHO Luftfart skriver i sitt høringssvar: Forutsetningen 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 særnorske skatter og avgifter nå mer til hinder for rask omstilling til de mer klimavennlige kostbare løsningene.

Dette betyr at det er nødvendig med en gjennomgang og opprydding i hele virkemiddelapparatet inkludert dagens skatte- og avgifts regime på luftfartsområdet, som vi i SAS også omtaler i vårt høringssvar NOU 22-2019 om norsk luftfarts fremtid.

Avslutningsvis vil SAS gi honnør for at regjeringen setter arbeidet med omstilling av luftfarten mot et samfunn med lavest mulige klimapåvirkende utslipp høyt på agendaen. Vi støtter prosessen som er helt i samsvar med SAS' egne ambisiøse mål om reduserte utslipp på veien mot bærekraftige flygninger til det beste for alle.

Vennlig hilsen



Knut Morten Johansen
Head of Public Affairs, SAS