



Trondheim, den 31. august 2021

Deres referanse: 21/1263-1

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SVAR PÅ HØRING | KARTLEGGING AV UTVIKLINGEN I LUFTFARTEN ETTER PANDEMIUTBRUDDET – INNSPILL TIL LUFTFARTSSTRATEGI

Vi viser til departementets brev av 12. mai i år og takker for å få muligheten til å komme med våre kommentarer og innspill i forbindelse med kartleggingen av utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet og våre innspill til ny norsk luftfartsstrategi.

Vi viser også til våre høringssvar og innspill i forbindelse med høringene av *NOU 2019:22 Fra Statussymbol til allemannseie* (26. mars 2020 – SDs referanse 18/528), *Forslag til introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart* (27. april 2020 – SDs referanse 20/562) og *Transportetatenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet* i forbindelse med forberedelsen av Nasjonal Transportplan (16. juni 2020 – SDs referanse 20/722).

I tillegg tør vi vise til vårt oppdaterte strategidokument *Norsk ATM-industris fremtid (Strategi 2020 – 2023)*¹, som er tilgjengelig fra våre nettsider.

I flere av de ovennevnte høringssvarene har vi kommet med klare anbefalinger om at det bør settes i gang et arbeid med en ny, helhetlig luftfartsstrategi for Norge. Det er derfor gledelig å se at Samferdselsdepartementet nå setter i gang dette arbeidet. ATM Norge stiller gjerne sin kompetanse og sitt medlemsnettverk tilgjengelig i det videre arbeidet, ut over dette høringssvaret og innspillene til arbeidet.

ATM Norge har også med glede tatt imot den nylig vedtatte Norsk luftromsstrategi. Vi opplever det som gledelig at dokumentet anerkjenner norsk ATM-industri og at

¹ https://atmnorway.files.wordpress.com/2020/03/2019.10.07_atm-norge_strategi_2019-2022_v1.2_final.pdf

departementet har lyttet til flere av våre innspill. At flere av disse er tatt inn i den nylig vedtatte strategien er noe våre medlemsbedrifter opplever som svært positivt.

Det er spesielt gledelig å se at luftromsstrategien vektlegger at våre fagområder er å anse som samfunnskritisk kompetanse og at Norge i en krisesituasjon i større grad bør ha kapasitet til å ivareta egne interesser også i luftrommet og teknologien for å kunne gjøre dette. Dette er noe ATM Norge i lengre tid har argumentert for, og derfor applauderer vi flere av målsetningene i Norsk luftromsstrategi.

Spesielt gjelder dette behovet for forskning, utvikling og innovasjon (FoUI) innenfor våre fagområder (kapittel 9), og at det foreslås et nasjonalt FoUI-program for denne delen av luftfarten.

Det er imidlertid et punkt i Norsk luftromsstrategi vi stiller oss undrende til, og det er konstateringen av at «...*det mangler nødvendig utredningskapasitet på luftromsområdet i Norge.*» ATM Norge mener tvert imot at det finnes betydelig utredningskompetanse også her i landet innenfor dette fagområdet, blant annet hos flere av våre medlemsbedrifter. Vi møter gjerne Samferdselsdepartementet for å orientere nærmere om våre medlemsbedrifter, som blant andre består av SINTEF Digital, Avinor Flysikring AS, Institutt for energiteknikk og Indra Navia. Det finnes etter vår mening også andre miljøer utenom ATM Norges medlemsbedrifter som har slik utredningskompetanse.

Effekter av koronapandemien

I skrivende stund har fortsatt koronapandemien stor innvirkning på luftfarten. Vi er langt unna en «normalsituasjon», og mange mener det vil ta mange år før vi er tilbake på de trafikk tallene vi så før pandemien. Våre medlemmer er med få unntak i liten grad direkte påvirket av pandemien, men økonomiske utfordringer hos medlemsbedriftenes kunder i inn- og utland vil etter hvert kunne påvirke kundenes kjøp av utstyr og andre investeringer. I noen grad ser vi at investeringer utsettes, noe som igjen kan ha negative effekter for våre medlemsbedrifter.

Under pandemien har vi sett et stadig større søkelys på nullutslippsløsninger for luftfarten. Det er blant annet lagt klare føringer om når norsk luftfart skal være klimanøytral, noe som betinger en kraftig satsing på FoUI innenfor luftfarten, også nasjonalt i Norge. Det jobbes med utvikling av helelektriske fly, hybridløsninger og andre luftfartøyer enn de tradisjonelle og blant annet Widerøe mener at de første helelektriske flyene vil kunne fases inn om fem til seks år².

Norge ved Luftfartstilsynet har gjennom sin avtale med den europeiske unions flysikkerhetsbyrå³ (European Union Aviation Safety Agency – EASA) tatt en klar

² <https://www.nrk.no/nordland/wideroe-satser-pa-elfly-fra-rolls-royce--kan-vaere-i-lufta-pa-norske-flyplasser-i-2026-1.15413067>

³ <https://luftfartstilsynet.no/om-oss/nyheter/nyheter-2019/norge-blir-europeisk-satsingsomrade/>

stilling i arbeidet med å utvikle nullutslippsteknologi. Samarbeidsavtalen gjør at Norge blant annet skal legge til rette for utvikling, testing og godkjenning av ny teknologi for både fly og infrastruktur, samt legge til rette for samarbeid om forskning og utvikling. ATM Norge mener at dette også må følges opp i praksis i overordnede dokumenter, slik vi opplever at det i noen grad er gjort i den før nevnte Norsk luftromsstrategi. Vi tror at det er essensielt at dette området må følges opp videre i en ny norsk luftfartsstrategi, slik at norske produsenter, FoUI-miljøer og grundere kan bidra til arbeidet med å få luftfarten klimanøytral og til å utvikle løsninger som kan gjøre luftfarten mindre sårbar ved eventuelle kommende pandemier.

Det er viktig i denne sammenhengen å understreke betydningen av at bærekraftsbegrepet også omhandler andre elementer enn kun de miljømessige. Som pandemien og krisen i luftfarten med all tydelighet har vist, er det viktig at økonomien for aktørene er bærekraftig. I et slikt bilde betyr det etter vår mening å øke satsingen på å utvikle automatiserte og autonome løsninger, som utrulling av Avinors fjernstyrte tårnløsninger er et eksempel på.

Norske ATM-bedrifter arbeider i dag i økende grad med programmer som innebærer miljø- og effektiviseringsgevinster, ubemannet lufttrafikk (droner) og bransjeoverskridende transportprosjekter med blant annet automatisering, digitalisering og cyber security som fellesnevner. De ser også på kunstig intelligens og håndtering/analyse av «Big Data».

Vi mener derfor en utvikling av nye forretningsmodeller vil skape konkurransekraft og fleksibilitet i norsk luftfart mens løsninger og produkter bør utvikles med søkelys på reduserte CO2-utslipp og støyreduksjon. For at dette skal kunne prioriteres, bør dagens virkemiddelapparat tilpasses slik at også norske luftfartsaktører i større grad har mulighet til å konkurrere om midler – aller helst gjennom å etablere egne nasjonale FoUI-programmer for luftfarten som vi tidligere har tatt til orde for og som Norsk luftromsstrategi gledelig nok har som en av flere målsetninger.

Vi tror at dette vil kunne bidra til å redusere de negative effektene av fremtidige pandemier.

ATM Norge gjentar vårt synspunkt om at dagens virkemiddelapparat i liten grad er tilpasset prosjekter innen luftfart, blant annet på grunn av luftfartens lange innovasjonssykluser, store risiko og strenge krav til sikkerhet og sertifisering. Med mulighet til å søke om støtte til prosjekter opp til tre år gjennom virkemiddelapparatet, er det få innovasjon- og utviklingsprosjekter innen luftfarten som passer inn – noe statistikken over tildelinger fra blant annet Transport 2025-programmet, med enkelte unntak, viser.

Innspill til ny norsk luftfartsstrategi

Som nevnt tidligere, har ATM Norge ved flere anledninger gjennom de siste årene tatt til orde for behovet for en ny, oppdatert norsk luftfartsstrategi. Tiden er overmoden, selv om det i løpet av de siste tre årene er utarbeidet strategier for flere av luftfartens delområder, som for eksempel *Norges dronestrategi* (mars 2018), *Forslag til introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart* (mars 2020) og *Norsk luftromsstrategi* (juni 2021).

Vårt utgangspunkt er at en ny luftfartsstrategi må være helhetlig og reflektere privatpersoners og næringslivet avhengighet av et velfungerende luftfartssystem i Norge. Vi mener derfor at ambisjonene i en ny strategi må være høye og at både målsetninger og tiltak må komme alle deler av norsk luftfart til gode, ikke bare luftfartøyer og ladeinfrastruktur.

Med de endringene vi har sett innen luftfarten siden forrige strategi ble utarbeidet og fastsatt, er det viktig at en ny strategi tar inn i seg også andre deler av norsk luftfart enn flyplasser, et godt utbygd rutenettverk og flyselskapenes behov.

ATM Norge understreker derfor viktigheten av at en ny norsk luftfartsstrategi favner bredt og tar for seg alle deler av norsk luftfart. Den stadig gjeldende strategien fra 2008 (!) tar i liten grad opp dagens utfordringer og muligheter, og omtaler ikke i det hele tatt forskning, utvikling og innovasjon – som et eksempel.

Som de ovennevnte strategiske dokumentene og planene med all tydelighet viser, så er norsk luftfart betydelig mye mer enn et godt utbygd flyplassnettverk og flyene som går mellom dem. Vi opplever at departementet i stadig større grad ser viktigheten av at det forskes, utvikles og produseres teknologi for luftfarten også i Norge, og det er derfor etter vår mening svært viktig at dette også kommer til syne i en ny norsk luftfartsstrategi.

Det inkluderer den muligheten Norge har til å bli en aktiv partner og et tyngdepunkt innen utviklingen av bærekraftig luftfart – som er nødvendig for å opprettholde dagens trafikkmønster i Norge og som i tillegg har et betydelig markedspotensial.

I tillegg anser vi det som viktig at de mest relevante forslagene fra de tre ovennevnte dokumentene, med tillegg av NOU 2019:22, tas med i en ny strategi. Vi tror også at Norges internasjonale forpliktelser (den før nevnte avtalen mellom Luftfartstilsynet og EASA for eksempel) tas inn i strategien.

I tillegg har vi følgende tre konkrete innspill til en ny norsk luftfartsstrategi:

1. Etablering av et (virtuelt) senter for forskning og innovasjon innen bærekraftig luftfart, helst knyttet opp mot allerede etablerte initiativer

SINTEF, Avinor, Luftfartstilsynet og bransjeorganisasjonen Norsk Industri har i løpet av våren 2021 gjennomført en kartlegging og et arbeid rundt muligheten for å etablere et virtuelt forsknings- og innovasjonssenter for utslippsfri luftfart (en kraftsamling for utslippsfri luftfart). ATM Norge støtter (fortsatt) en slik etablering, og mener det er riktig at dette tas inn i overordnede strategiske dokumenter som Norsk luftfartsstrategi. Konklusjonene fra dette kartleggingsarbeidet ble presentert under Arendalsuka nå nylig, og viste at det er store muligheter for å redusere utslipp fra hele verdikjeden, og gode muligheter for verdiskaping og nye arbeidsplasser innen utslippsfri luftfart for norsk næringsliv.

ATM Norge understreker viktigheten av at allerede eksisterende initiativer, som for eksempel Green Flyway (Trøndelag/Jämtland/Härjedalen), Yago (Rogaland) og andre initiativer får mulighet til å støtte opp om og bidra inn i et slikt virtuelt senter slik at man ikke ender opp med en lokasjonsstrid om hvor dette skal ligge. Vi mener at det å samle kompetansemiljøene under en felles paraply, vil kunne bidra til at Norge kan etablere seg som en foretrukket arena for forskning, utvikling, innovasjon og testing av ny luftfartsteknologi.

2. Tilpassing av virkemiddelapparatet slik at det stimulerer til FoUI blant annet innen sikkerhet, nye løsninger og bærekraft/klima i norsk luftfart

Gjennom tidligere dialog med departementet har vi vært tydelige på at viljen til en satsing på norske FoUI-programmer innen luftfart har vært – og er – noe defensiv. Det er derfor gledelig å se at Avinor og Luftfartstilsynet i sitt forslag til program for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart og Norsk luftromsstrategi kommer med enkelte anbefalinger på disse områdene.

Med de forpliktelsene Norge har påtatt seg internasjonalt som vi har nevnt tidligere, mener vi at en nasjonal satsing på forskning og utvikling innen luftfarten må styrkes slik det foreslås i Norsk luftromsstrategi. ATM Norge mener det er viktig at dette også tas inn i en ny overordnet luftfartsstrategi.

I tillegg tar ATM Norge til orde for et utvidet samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og andre relevante departementer, som for eksempel Nærings- og fiskeridepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Olje- og energidepartementet, når det kommer til utviklingen av bærekraftig luftfart. På hver sin måte har alle disse et delansvar for å bidra med gode rammebetingelser til forskning, utvikling og innovasjon i sektoren. ATM Norge

har savnet et slikt samarbeid og mener at det i noen grad har bremsset utviklingen av FoUI og næringsutvikling innen luftfart i Norge.

3. Finansiering av norske utviklingsprosjekter styrkes og Avinors (med datterselskapers) rolle som statlig samfunnsaktør tillegges et ansvar for utvikling og utprøving av norske løsninger, i tillegg til sine pålagte oppgaver og resultatkrav.

ATM Norge har gjennom flere år vært klare på at det fra nasjonalt hold i større grad bør legges til rette for norsk finansiering av forskning og utvikling øremerket luftfarten. Vi har tidligere i vår dialog med Samferdselsdepartementet pekt på den tilsynelatende skjevfordelingen av midler til de ulike transportmodi, f.eks. gjennom Transport2025-programmet til Norges Forskningsråd, der luftfart tidligere i svært liten grad har nådd opp.

Årsakene til at dette skjer er at prosjekter innen luftfarten ofte opererer med svært lange innovasjonssykluser, svært strenge sertifiseringskrav og høy risiko. Selv om våre medlemmer vil se på mulighetene for å dele opp større prosjekter i mindre deler for å tilpasse prosjektene til nåværende regler, så ser vi at bl.a. Innovasjon Norges og Forskningsrådets programmer som regel ikke kan vare over tre år. Dette er en svakhet i virkemiddelapparatet. Ofte har innovasjons-, forsknings- og utviklingsprosjekter innen luftfarten et lengre perspektiv enn dette, gjerne fem til sju år.

Selv om det er mulig å delta i prosjekter i EUs Horisont-programmer, så ser vi at norske aktører har vanskelig å nå opp i konkurransen om disse internasjonale midlene. EUs programmer er i stor grad utformet slik at man må etablere konsortier med bedrifter fra minst tre nasjoner for å kunne delta i konkurransen, og flere av våre medlemmer har verken nettverk, kapasitet eller økonomi til å gjennomføre slike prosesser.

Vi er derfor av den formening at Norge bør vurdere en egen FoU-satsing på forskning knyttet til luftfart, gjerne med bærekraftperspektiv, samt i tilknytning til sikkerhet og beredskap slik det foreslås i blant annet Norsk dronestrategi.

Vi ser også at fremtidens luftfart i stadig større grad utvikles for å bruke digital infrastruktur. Dette gjelder spesielt autonome løsninger, kommunikasjon mellom luftfartøyer (bemannede og ubemannede), samt luftroms- og fjernstyrte tårnløsninger. Økt søkelys på å adekvat kompetanse på digital sikkerhet er derfor svært viktig, også etter ATM Norges mening.

ATM Norge vil selvsagt stille ressurser fra medlemsbedriftene til disposisjon i forbindelse med et arbeid med en ny luftfartsstrategi, dersom departementet ønsker det. Dette er et arbeid både ATM Norge og våre medlemsbedrifter mer enn gjerne bidrar i.

Med vennlig hilsen

Trond Bakken

Trond Bakken (Sep 8, 2021 12:44 GMT+2)

Trond Bakken
Styreleder