



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/470-2

22. februar 2022

**Representantforslag - Dokument 8:107 S (2021) fra
stortingsrepresentantene Trond Helleland, Liv Kari Eskeland, Erlend
Larsen, Erlend Svardal Bøe, Bård Ludvig Thorheim og Aleksander
Stokkebø**

Jeg viser til brev 15. februar 2022 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite der det bes om min vurdering av overnevnte forslag om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge.

Som stortingsrepresentantene trekker frem, vil regjeringen legge til rette for rask innfasing av lav- og nullutslippsteknologi i norsk luftfart, og mener det skal være enkelt og attraktivt for innovatører å bruke Norge som en arena for testing og utvikling av lav- og nullutslippsteknologi. Slik det fremstår av Meld. St. 13 (2020-2021) klimaplan for 2021-2030, har Luftfartstilsynet og Avinor allerede fått i oppdrag å bidra til at bakkebasert infrastruktur og luftrom blir gjort tilgjengelig for testing og utvikling av lav- og nullutslippsfly. Hvis det er internasjonale aktører som viser interesse for testing av null- og lavutslippsløsninger Norge, skal Luftfartstilsynet og Avinor hjelpe med å tilrettelegge for dette. Både Luftfartstilsynet og Avinor følger utviklingen i markedet tett, og bidrar til å formidle at Norge er et velegnet marked for utprøving av ny teknologi i tidlig fase til aktuelle internasjonale aktører.

Videre kan også aktører i luftfartsnæringen, gjennom Enova, få tilskudd til innfasing og utvikling av utslippsreducerende teknologi.

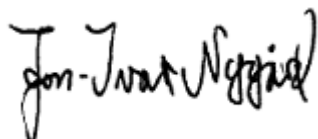
I Hurdalsplattformen er regjeringen tydelig på at det må komme ytterligere statlige virkemidler som driver frem en mer miljøvennlig luftfart. Det norske kortbanenettet, som omfatter mindre lufthavner med korte rullebaner, er foreslått brukt i dette arbeidet.

Kortbaneflyplassene, og statens kjøp av regionale flyruter, kan blant annet brukes i arbeidet med elektrifisering av luftfarten, og eventuelt i et program for teknologiutvikling. Dette er noe som vil bli vurdert nærmere i den planlagte stortingsmeldingen om en luftfartstrategi.

Arbeidet med luftfartstrategien prioriteres, og ambisjonen er å trekke opp linjene for bærekraftig luftfart i økonomisk, sosial, klima- og miljømessig og geografisk forstand. Strategien skal redegjøre for eksisterende tiltak og virkemidler for å kutte utslipp i luftfarten. For å følge opp plattformen og å sikre en helhetlig luftfartstrategi, skal det vurderes om det er behov for nye statlige luftfartsspesifikke tiltak og virkemidler, eventuelt beskrive hvordan disse kan innrettes. Utvikling og testing av lav- og nullutslippsfly i Norge vil være et viktig tema her.

Regjeringen tar sikte på å legge frem strategien i løpet av høsten 2022. Det er viktig at ulike tiltak og virkemidler ses i sammenheng, og at den videre politikken på området settes inn i en større helhet omkring de fremtidige rammene for norsk luftfart, som den kommende strategien trekker opp.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/470-4

20. april 2022

Spørsmål til Dokument 8:107 S - Kan komiteen få et anslag på omtrent når det tidligst kan være teknisk mulig å elektrifisere kortbanenettet?

Kortbanenettet blir hovedsakelig drevet av regionalfly. Regionalfly er en betegnelse som gjerne dekker ruter på under 1000 kilometer med fly opp til 100 passasjerer.

Det er flere kommersielle prosjekter under utvikling med tanke på elektrifisering av luftfarten. Det er blant toneangivende aktører forventet at det er de mindre flyene, opp til 19 seter, som først vil gå over til elektrisk fremdrift (dvs. enten batteri, hydrogen/brenselcelle eller en hybrid løsning). Etter hva Samferdselsdepartementet forstår, har enkelte flyprodusenter som mål å ha kommersielle fly klare fra 2025 og utover.

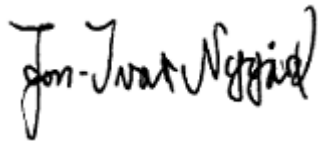
Parallelt med at nye konsepter og teknologier utvikles, arbeides det fra luftfartsmyndighetenes side med å vurdere og eventuelt endre regelverket for å raskere kunne godkjenne og sertifisere nye løsninger. Dette gjelder krav til, og godkjenning av, både passasjerfly, flygende personell, operasjonsprosedyrer, infrastruktur, nye energibærere, m.v. Det må derfor tydelig understrekes at prosessene knyttet til utvikling, testing og godkjenning/sertifisering er komplekse, normalt sett tidskrevende og avhenger av flere faktorer, og estimert tidspunkt for innfasing av nye løsninger vil derfor kunne endre seg.

I tillegg til at flyene må utvikles og typegodkjennes før de kan benyttes, skal flyselskapene ha tid til å anskaffe flyene og ordne de nødvendige sertifiseringer, tilpasninger, opplæring av piloter og teknikere mm.. Det er i tillegg en risiko knyttet til å være først ute med ny teknologi, og det kan derfor ta ytterligere tid før flyene faktisk tas i bruk i kommersiell trafikk i større utstrekning. Infrastrukturen og alle operasjonene knyttet til flygningene må også utvikles slik at alle sikkerhetsmessige og operasjonelle utfordringer dekkes, blant annet må lade- og/eller hydrogeninfrastruktur på plass på lufthavnene. Her er Avinor allerede godt i gang.

Widerøe har satt som mål å ha sitt første elfly i kommersiell drift på kortbanenettet allerede i 2026, gitt at produsentene holder det de har lovet. Avinor har til sammenligning en visjon om at all innenriks passasjertrafikk i Norge skal være hel- eller hybridelektrisk innen 2040.

Det kan absolutt tenkes å være mulig å operere elektriske fly i Norge kommersielt om 5-10 år. Dette vil hovedsakelig gjelde de minste flyene, med opptil 19 seter, og på korte strekninger. Det må imidlertid understrekes at det fremdeles er svært mange usikkerhetsmomenter knyttet til utvikling og innføring av lav- og nullutslippsteknologi innen luftfart.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård