

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Vestlandsrådet		11.11.2020

Fråsegn frå Vestlandsrådet: Ønske om insentivpakke for nullutsleppsfly

Forslag til vedtak:

Fråsegn til Samferdselsdepartementet, Transport- og kommunikasjonskomiteen og Energi- og miljøkomiteen på Stortinget:

Vestlandsrådet ønskjer at det no skal lagast ein statleg pakke med økonomiske insentiv for nullutsleppsfly. Vestlandsrådet ønsker at marknaden skal stimulerast til å ta i bruk nullutsleppsfly tidleg og at flyselskap og fylkeskommunar tidleg veit kva for økonomiske rammer ein har å forhalda seg til. Ein slik pakke for nullutsleppsfly bør til dømes innehalde fritak frå flypassasjeravgift (som føreslått i statsbudsjettet for 2021), fritak for moms på flybilletter og reduserte brukaravgifter til Avinor.

Samandrag

Luffart er ein viktig del av mobiliteten på Vestlandet, og kan med nullutsleppsfly i framtida bli Vestlandets eigen intercity. Omstillinga til nullutsleppsteknologi i luftfarten har allereie komet langt, og fylkeskommunane vil spille ein viktig rolle i introduksjonen av nullutsleppsfly i den regionale luftfarten. Det vil vere teknologisk mogleg å etablere ei testrute med nullutsleppsfly på Vestlandet allereie i løpet av anbodsperioden 2024-2028 eller i anbodsperioden 2028-2032. Flyinnkjøp og store anbodsprosessar tar mange år å gjennomføre. For at både fylkeskommunane og flyselskapa skal kunne starte planlegginga i tide, er det allereie no behov for ein statleg insentivpakke for nullutsleppsfly. Ei slik pakke bør mellom anna innehalde fritak frå flypassasjeravgift, fritak for moms på flybilletter og reduserte brukaravgifter til Avinor.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Vestlandet sin intercity

Vestlandet er ein landsdel med høge fjell og djupe fjordar. Luftfart har derfor vært ein svært viktig kommunikasjonsform på Vestlandet. Med eit godt utbygd kortbanenett er derfor forholda for regional luftfart på Vestlandet derfor svært gode.

Gjennom det siste tiåret har Norge leda an i ein storstilt transportrevolusjon. Fossile ferjar, busser og bilar fases nå ut i eit stort tempo og blir erstatta med nye nullutsleppsløysningar. I løpet av det kommande tiåret vil ein også få ein revolusjon innan luftfart. Ein revolusjon der fylkeskommunane vil spille ein svært sentral rolle. Resultatet av denne omstillinga vil bli disruptiv for dagens mobilitetsbilete. I framtida kan nemleg nullutsleppsfly knytte saman landsdelen vår på ein heilt ny måte. Nullutsleppsfly kan bli Vestlandet sin intercity.

Omstilling av luftfarten

Det har i mange år blitt diskutert om nullutsleppsfly vil bli ein realitet eller ikkje - om teknologien vil modnast raskt nok, om batteria vil bli lette nok og om sikkerheitene vil bli like god som for dagens fly. I flybransjen er det ikkje lengre eit tema om nullutsleppsfly vil bli ein realitet eller ikkje. Det er heva over ein kvar tvil. Det einaste spørsmålet er nå kor rasket omstillinga vil gå.

Utviklinga av nullutsleppsfly har allereie komet langt. I 2020 ble verdas første heilelektriske fly sertifisert: Eit tosetars batterielektrisk småfly frå Pipistrel. Fleire slike batterielektriske småflykonseptar vil bli sertifisert i dei kommande to årene. Per dags dato er det fleire norske aktørar som har bestilt nye elfly som nå er i sertifiseringsprosessen. Avinor, Elfly AS, SOM Aviation og Universitetet i Tromsø har til saman bestilt 81 batterielektriske småfly som skal leverast ila 2021.

Akkurat som med utviklinga i elbilmarknaden, er det de små nullutsleppsflyene som kommer på marknaden først. Dei store flyprodusentane, Airbus og Boeing jobbar med større hydrogenelektriske fly med passasjerkapasitetar mellom 100 og 200 personar. Disse konseptar vil ta lengre tid å utvikle og forventast på marknaden rundt 2035. Samtidig er det andre produsentar som produsera mindre passasjerfly som vil kunne betene det norske kortbanenettet i løpet av 2020-talet.

Utsifting av flyflåte

Nullutsleppsfly har fleire fordeler enn at de ikkje slipp ut CO₂ direkte til atmosfæren. Dei er langt meir stillegående enn konvensjonelle fly, er meir energieffektive og langt billigare å operera. Ein anslår at eit elfly med elektrisk motor og batteri eller hydrogen som energiberar, vil vere opptil 60-80 % billigare å operera enn eit konvensjonelt fly. Dette gjer det høgaktuelt for flyselskapa å fly mindre flymaskiner, med færre passasjerar, men med høgare frekvens og fleire avgangar enn i dag. Slike passasjerfly kan leverast allereie innan få år. Til dømes estimerer den svenske flyprodusenten Heart Aerospace at deira elektriske 19-seters passasjerfly, ES-19 (Figur 1), vil være sertifisert og leveringsklart i 2026. Eit slikt fly vil ha lang nok rekkevidde til bruk på dei fleste av dagens FOT-ruter i Vestland, samt ein rute mellom Bergen og Stavanger.



Figur 1: ES-19 frå svenske Heart Aerospace. Et 19-seters batterielektrisk passasjerfly med trykkabin som vil kunne betene de fleste FOT-rutene på Vestlandet, samt Bergen - Stavanger.

Eit slikt fly vil gjere det mogleg å ha et nullutsleppsfly i rute på Vestlandet om få år. Å få det første nullutsleppsfly i rute tidleg vil vere svært viktig for omstillinga til nullutsleppsfly. I dag er det Widerøe som er operatør på alle FOT-rutene på Vestlandet. Widerøe har i dag ei flyflåte som i hovudsak består av gamle Dash-8-fly. Disse Dash-8-flya flyr allereie på overtid og må erstattast med nye fly innan ca. 2030. At dette tidsmessig samanfall med overgangen til nullutsleppsfly er ein gylden moglegheit for å akselerere omstillinga.

Å kjøpe inn nye fly er ein prosess som tar fleire år og som bærer en relativt høy risiko. Widerøe har vært veldig tydeleg på at det er behov for å hauste erfaringar med nullutsleppsfly på en testrute før de kan skifte ut store deler av flåten sin med nye nullutsleppsfly. Vi så det same med dei elektriske ferjene. Erfaringane vi fekk frå den første el-ferja, MF Ampere, ble sentrale for det som etter kvart har blitt en el-ferjevolumasjon i Norge. Ein hausta verdifull kunnskap om frekvens, lading, vedlikehald, osv. På same måte vil ein tidleg testrute med nullutsleppsfly gi flyselskapa, fylkeskommunane og flyplassoperatørane viktige erfaringar med nullutsleppsfly.

Insentivpakke for nullutsleppsfly

I tillegg til elektriske ferjer, er Noreg eit av dei landa som har komet lengst i omstilling av bilparken til elbilar. At Noreg no har ein så høg del av elbilar er i stor grad takka vere den offensive elbilpolitikken som har blitt ført gjennom mange år. Dei økonomiske insentiva for å velje ei elbil framfor ei fossilbil er heilt avgjerande for at så mange i dag køyrer nullutsleppsbilar. Det gav folk flest moglegheita til å velje det alternative som var best både for sin eiga økonomi og for klimaet. Nettopp dette gjelder også for den omstillinga som går føre seg i flybransjen.

I likskap med elbilsatsinga, trenger ein også økonomiske insentiv i omstillinga til nullutsleppsfly. For flyselskapa vil det på sikt bli billigare å nytte eit nullutsleppsfly framfor eit fossilfly, noko som i sin tur på sikt kan føre til lågare innkjøpskostnader på FOT-rutene for fylkeskommunane. I overgangsfasen frå fossil- til nullutsleppsfly vil derimot kostnadane være høgare, både for flyselskapa og fylkeskommunane. Å stimulere marknaden gjennom ein pakke med økonomiske insentiv vil derfor være avgjerande for å få til ein tidleg innfasing av nullutsleppsfly. Ein slik pakke for nullutsleppsfly bør derfor mellom anna innehalde:

- Fritak frå flypassasjeravgift
- Fritak for moms på flybilletter
- Reduserte brukaravgifter til Avinor

Widerøe har vært tydelege ovanfor fylkeskommunen og uttalt at dei vil være i stand til å ta i bruk dei første nullutslepps-passasjerfly når dei kjem på marknaden. Det betyr i praksis at det vil være ein reell moglegheit for å inkludere ei testrute for nullutsleppsfly i løpet av anbudsperioden 2024-2028 eller i anbudsperioden 2028-2032 for FOT-rutene. Til dømes mellom Førde og Bergen eller Bergen og Stavanger.

Anbudsprosessane for innkjøp av FOT-ruter er ein lang og tidkrevjande prosess som går over fleire år. Dersom ein skal ha moglegheita for å starte innfasinga av nullutsleppsfly i dei to neste anbudsperioda, er både fylkeskommunane og flyselskapa avhengig av å få gode og tydelege rammevilkår tidig. For fylkeskommunane er vil det vere naudsynt for vite kva for moglegheiter og rammar ein har å forhalda seg til ved utforming av anboda. For flyselskapa vil det vere naudsynt for å kunne planlegge overgangen, ta investeringsavgjerder og gjennomføre innkjøp av nye nullutsleppsfly i tide.

Å innføre ein slik pakke allereie no er eit viktig tiltak som vil stimulere marknaden, samtidig som det ikkje vil koste noko før om fleire år (i likskap med tidleg innføring av insentiva for elbilar). Dette har også samferdselsminister, Knut Arild Hareide peikt på i forbindelse med regjeringas forslag til statsbudsjett for 2021. Der har regjeringa føreslått å kutte flypassasjeravgifta for flyreiser med låg- og nullutsleppsfly.

Positive fylkeskommunar

Møre og Romsdal, Rogaland og Vestland har alle uttalt seg positivt til nullutsleppsfly, og alle tre fylka har tatt ei offensiv posisjon.

- **Vestland:** «Vi i Vestland fylkeskommune ser på nullutsleppsfly som en viktig del av mobilitetsbildet i framtida. Vi meiner at nullutsleppsfly kan binde saman fylket vårt på en helt ny måte i framtida. Vårt mål er at dette kan bli framtidas intercity-løysning for Vestlandet. Vi i Vestland fylkeskommune ser på nullutsleppsfly som en viktig del av mobilitetsbildet i framtida. Vi meiner at nullutsleppsfly kan binde saman fylket vårt på en helt ny måte i framtida. Vårt mål er at dette kan bli framtidas intercity-løysning for Vestlandet. Vestland skal være eit pionerområde for nullutsleppsfly»

- **Rogaland:** "Lufthavnene er omfattende logistikkområder med mye infrastruktur. Disse områdene kan derfor brukes som laboratorium for elektrifisering og styring av elkraft, slik Elnett21 framstår. Det er derfor viktig at offentlige tilskuddsordninger legger til rette for prosjekter som kan bidra til mer klimavennlig transport, herunder elektrifisering av kommersiell luftfart."
- **Møre og Romsdal:** "Fylkesutvalet i Møre og Romsdal fylkeskommune er positiv til elektrifiserte fly under føresetnad at sikkerheita vert minst like god som i dag. Kortbanenettet og FOT-rutene kan spele ei viktig rolle i overgangen til elektrifiserte fly. Fylkeskommunane må ha moglegheit til å ta berekraftige val. Fylkesutvalet i Møre og Romsdal fylkeskommune vil difor uttrykke behovet for ei føreseieleg og god støtteordning for elektrifisering av FOT-rutene. Elektrifisering av luftfarten er i samsvar med målet om at Møre og Romsdal fylkeskommune skal bli berekraftfylke nr 1 i Norge. Fylkesutvalet i Møre og Romsdal støtter forslaget om ei tilskotsordning til fylkeskommunane for å dekke meirkostnader knytt til utslippsbaserte kriterium i FOT-anboda. Fylkesutvalet i Møre og Romsdal presiserer behov for midlar slik at fylkeskommunen får høve til å følge den teknologiske utviklinga innan luftfarten og tilhøyrande reguleringsarbeid. Fylkesutvalet i Møre og Romsdal foreslår at det vart lagt til rette for FoU-aktivitetar innan berekraftig luftfart, slik at fylket kan bruke kompetansen innan elektrifisering av maritim næring og også innan luftfart."

Konklusjon

Luftfart er ein viktig del av mobiliteten på Vestlandet, og kan med nullutsleppsfly i framtida bli Vestlandets eigen intercity. Omstillinga til nullutsleppsteknologi i luftfarten har allereie komet langt, og fylkeskommunane vil spille ein viktig rolle i introduksjonen av nullutsleppsfly i den regionale luftfarten. Det vil være teknologisk mogleg å etablere ei testrute med nullutsleppsfly på Vestlandet allereie i løpet av anbodsperioden 2024-2028 eller i anbodsperioden 2028-2032. Både flyinnkjøp og store anbodsprosessar tar mange år å gjennomføre. For at fylkeskommunane og flyselskapa skal kunne starte planlegginga i tide, er det allereie no behov for ein statleg insentivpakke for nullutsleppsfly. Ei slik pakke bør mellom anna innehalde fritak frå flypassasjeravgift, fritak for moms på flybilletter og reduserte brukaravgifter til Avinor.