

**Framtiden i våre hender** arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

Oslo, 10.august 2020

# Høringsinnspill fra Framtiden i våre hender til regjeringens forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart.

Framtiden i våre hender takker for muligheten til å komme med innspill til regjeringens forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart. Vi vil berømme regjeringen for dette initiativet og for å ville ta en aktiv rolle i den nødvendige omstillingen av luftfarten som følge av globale klima- og miljøutfordringer.

Nytt mål for elektrifisering av utenriks luftfart

Gjennom Parisavtalen har Norge påtatt seg forpliktelser om å halvere klimagassutslippene våre fram mot 2030 og være klimanøytrale i 2050. Som nevnt i Framtiden i våre henders høringsinnspill til NOU om luftfarten i forandring, så er det et stort behov for tydelige og forpliktende nasjonale klimamål for norsk innenriks og utenriks luftfart. Effekten av dette vil være at man utvikler virkemidler som kan få effekt på tvers av det til dels kunstige skillet mellom innenriks og utenriks luftfart. Mangelen på et slikt helhetsperspektiv på sektoren gjør at vi kan miste verdifulle perspektiver og risikere å ta feil beslutninger.

Dette er høyst relevant også når det gjelder elektrifisering av luftfarten. Analysen som er gjort i forslaget til program for elektrifisering kunne ha inneholdt perspektiver rundt hvordan elektrifisering vil påvirke trafikken mot utlandet og hvilke virkemidler som kunne vært aktuelle her. Kanskje kunne det synliggjort et potensielt norsk konkurransefortrinn for luftfarten og muligheter for verdiskaping rundt både produksjon av elektriske fly og for norske flyselskaper som opererer internasjonalt. En slik analyse kunne også synliggjort hvordan en norsk regulering for elektrifisering av luftfarten kunne bidratt til positive ringvirkninger internasjonalt. Derfor trenger vi en slik analyse for elektrifisering av norsk utenriks luftfart med mål og virkemidler, men først og fremst så trenger vi en helhetlig og samlende klimapolitikk for norsk luftfart som helhet.

**Framtiden i våre hender foreslår derfor at man i det videre arbeidet med et program for elektrifisering av luftfarten, tar utgangspunkt i norsk luftfart som helhet. Det må settes mål og virkemidler som omfatter både utenriks og innenriks luftfart. Framtiden i våre hender foreslår som følge av dette et fjerde delmål for elektrifisering av utenriks luftfart. Tallet 95 % er basert på trafikk tall fra rapporten Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart 2017 og forholdet mellom interkontinentale reiser og reiser mot Europa.**

**Framtiden i våre hender** arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

- **Innen 2040 skal alle flygninger på mellomlange distanser mot utlandet være elektrifisert og fullelektrisk luftfart utgjør minimum 95 % av utenriks luftfart fra Norge.**

**Framtiden i våre hender foreslår videre at tidslinjen i de tre anbefalte målene i rapporten revurderes jevnlig. Årene 2030 og 2040 er satt av hensyn til behovet for teknologiutvikling og godkjenningsprosesser. Dersom man ser at teknologiutviklingen går raskere enn antatt i denne rapporten bør man av klimahensyn framskynde tidslinjen.**

Ny organisering av luftfarten

Situasjonen for luftfarten har på få uker blitt snudd på hodet. På kort tid har store deler av inntektsgrunnlaget for hele den globale luftfarten forsvunnet. Det er stor usikkerhet rundt når trafikken i luftfarten kan og vil ta seg opp igjen, eller om den i det hele tatt vil ta seg opp til det samme nivået den var på før koronakrisen. Etter finanskrisen i 2009 tok det fire til fem år før flyselskapene fikk bygget seg opp igjen på tilsvarende inntektsnivå som tidligere. Denne krisen er betydelig større. Også flyprodusentene blir hardt rammet av krisen i luftfarten. Analysene av utfordringer og muligheter for luftfarten som ble gjort rett før koronapandemien har dermed mistet mye av sin gyldighet. Myndighetene bør derfor tenke nytt når det gjelder virkemidler for luftfarten.

Den lave flytrafikken som følge av koronakrisen er i utgangspunktet godt nytt for klimaet, men Framtiden i våre hender er bekymret for at flybransjen nå har mer enn nok med å kutte utgifter framover og at vi mister mange kritiske år av elektrifiseringsprosessen. Regjeringen har allerede gått inn og sikret flytilbudet i hele landet gjennom et utvidet kjøp av flyruter. Kanskje kan dette behovet bli langvarig. Dermed er det større muligheter for å stille krav til flyselskapene som operere disse rutene, men samtidig er risikoen stor for at flyselskapene ikke vil ha mulighet til å investere i ny teknologi nå. Derfor krever nå denne situasjonen en ny type organisering av luftfarten slik at vi kan sikre framdrift i elektrifiseringen av luftfarten.

**Derfor foreslår Framtiden i våre hender at regjeringen vurderer modellen rapporten skisserer som handler om å kopiere organisasjonsformen til Norske Tog AS i jernbanesektoren. Norske tog er et statseid aksjeselskap som bestiller opp og kjøper inn togmateriellet som skal brukes på togrutene i Norge. Togselskapene er pålagt å lease togmateriellet fra Norske Tog. Den samme modellen kan overføres til luftfarten hvor regjeringen oppretter et selskap som står for kostnadene med å få utviklet, godkjent og kjøpt inn elektriske fly til bruk på alle norske flyruter. Flyselskapene, enten på anbudsrutene eller på norske lufthavner generelt, pålegges deretter å lease materiellet. I en tid hvor store flyprodusenter legger ned forskningen på elektriske fly er det prekært å få en aktør som staten som aktiv part i teknologiviklingen. Fordi staten både har investeringsevne, kan tåle risiko og har langsiktige fordeler av en slik organisering og en teknologisk utvikling er det nå et åpenbart valg dersom vi skal lykkes med de foreslåtte målene for elektrifisering.**

I tillegg til staten som bestiller av fly med ny teknologi trenger vi også finansiering til selve FoU- fasen. Her må også staten stille med nye støtteordninger, for eksempel etter modell fra marin sektor og et Co2 fond for luftfarten kan bidra med hele eller deler av denne finansieringen.

**Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.**

Uansett hvilken organisering regjeringen til slutt velger å gå for er det viktigste at tiltakene sikrer framdrift i satsingen på elektrifisering og omstilling i luftfarten i tråd med målene skissert i rapporten. Det forutsetter mer enn noen gang en tydelig og aktiv stat som både setter rammebetingelser for næringen og selv skaper framdrift. Hvis Norge lykkes, vil det bety et vannskille for norsk luftfart og norsk kompetanse vil kunne spille en nøkkelrolle i den videre elektrifiseringen av luftfarten globalt.

**Prioriter Avinors investeringer til elektrifisering**

Målsetningene for elektrifisering som anbefales i denne rapporten må også få konsekvenser for hvilke investeringer Avinor skal prioritere i årene framover. Per i dag planlegges det for utbygging av store flyplasser i Norge, til eksempel Gardermoen, Bodø, Værnes og Mo i Rana m. flere. I lys av behovet for raske klimakutt er det ikke rom for flyplassutvidelser som øker trafikken i fossilfly og særlig ikke langdistansetraffikk, men i tillegg til det så har ingen av disse har vært planlagt for en elektrifisering av luftfarten. Dermed er det en stor risiko for feilinvestering når målet er at hele den norske luftfarten skal være elektrifisert i løpet av 20 år. Det er åpenbart at et omfattende program for elektrifisering av norsk luftfart må få konsekvenser for alle andre investeringer i denne sektoren framover og at vi ikke kan binde opp Avinors finansielle handlingsrom i store flyplassutvidelser.

**Framtiden i våre hender foreslår at alle Avinors planer for flyplassutbygginger og kapasitetsutvidelser gjennomgås på ny for å se om de understøtter elektrifiseringsmålene.**

**Still produsentkrav og sikre kollektive løsninger**

Framtiden i våre hender vil vi minne om at alle kjøretøy gir miljøbelastning under produksjon, drift og avhending. Det gjelder også elektriske fly og det oppstår nye utfordringer som følge av mineralutvinning til batteriproduksjon og kjøretøy globalt når en hel verden etterspør batterielektriske framkomstmidler. Derfor blir det stadig viktigere å stille sirkulære og etiske krav inn i produksjonen av både batterier, elektronikk og transportmidler framover. Dette gjelder også for fly.

**Framtiden i våre hender foreslår at det stilles produsentkrav til andel jomfruelige materialer, til bruk av konfliktmineraler, til levetid og til muligheter for gjenvinning. Det blir også vesentlig å se på virkemidler som begrenser mengden kjøretøy på sikt. For å begrense luftfartens fotavtrykk skal luftfarten fortsatt være kollektivtransport, også i framtida.**

Med vennlig hilsen

ANja Bakken Riise  
Leder i Framtiden i våre hender

Tonje Orsten Kristiansen  
Seniorrådgiver i Framtiden i våre hender