



STORTINGET

Innst. 251 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Dokument 8:23 S (2020–2021)

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Halleland, Sylvi Listhaug og Kjell-Børge Freiberg om utsettelse av kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene fra 2026

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utsette kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene til 2030. Utsettelsen bør gjelde for all skipsfart i norske fjorder.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsunn Lyngedal, Cecilie Myrseth, Nils Kristen Sandtrøen og Terje Aasland, fra Høyre, Margunn Ebbesen, Guro Angell Gimse, Kårstein Eidem Løvaas og Tom-Christer Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Morten Ørsal Johansen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen og lederen Geir Pollestad, fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, fra Venstre, André N. Skjelstad, og fra Kristelig Folkeparti, Steinar Reiten, viser til Dokument 8:23 S (2020–2021) om utsettelse av

kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene fra 2026. Forslaget er begrunnet i informasjon fra Sjøfartsdirektoratet og en rapport fra DNV GL, som hevdet at nullutslippsframdrift ikke er tilgjengelig for store cruiseskip innen fristen i 2026. Mulige teknologier er batteriframdrift eller hydrogen/ammoniakk. Komiteen viser til statsråd Sveinung Rotevatn sin uttalelse i brev av 27. oktober 2020 til næringskomiteen, der det framgår at regjeringen vil følge opp anmodningsvedtaket fra Stortinget, jf. Innst. 253 S (2017–2018), vedtak 672, og komme tilbake til hvordan gjennomføringen skal skje. Brevet er vedlagt innstillingen. Statsråden viser i uttalelsen til et oppdrag gitt til Sjøfartsdirektoratet i 2019 om å utrede konsekvensene av å innføre krav om nullutslipp fra turistskip og -ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026. Statsråden viser videre til at svaret på oppdraget kom i april 2020, og i den forbindelse ga DNV GL uttrykk for at nullutslipp vil være mulig for mindre fartøy med lokal tilknytning, forutsatt at nødvendig ladeinfrastruktur blir bygget ut. DNV GL konkluderte med at større cruiseskip ikke vil ha tilgang til nødvendig teknologi innen 2026. Med bakgrunn i rapporten arrangerte Klima- og miljødepartementet 30. juni 2020 et møte der berørte aktører ble invitert til å komme med innspill. Statsråden opplyser at departementet vil komme tilbake med videre oppfølging av saken etter en gjennomgang av faggrunnlaget.

Komiteen viser til den åpne høringen i saken tirsdag 10. november 2020 med 21 deltakere. Høringen synliggjorde at det var svært ulike oppfatninger om Stortingets vedtak og konsekvensene av dette. Fra Aurland Hamnevesen, Aurland Næringsråd, Aurland Ressursutvikling, Geiranger næringsforening og Stranda kommune ble det understreket at det ikke ville komme

et cruiseskip til Geiranger eller Flåm i 2026 hvis det var krav til nullutslipp. For Flåm hevdes det at dette vil medføre at ingen vil være kunder til den landstrømmen de planlegger å bygge ut, og som Enova har gitt støtte til. Uten kundegrunnlag vil landstrømmen ikke bli bygget ut. Både Flåm og Geiranger understreket at de er svært turistavhengige bygder, og for Flåm ble tapte inntekter anslått fra ca. 200–300 mill. kroner, for Stranda kommune 130 mill. kroner. Begge destinasjonene kan nås ved at cruiseskip legger til kai før de kommer inn til verdensarvfjorden og passasjerene kan busses videre. Et alternativ til buss er at mindre passasjerbåter med nullutslippsteknologi frakter passasjerene fra cruiseskipet og inn i Nærøyfjorden og Geirangerfjorden. Komiteen merket seg at det på grunn av koronapandemien ikke kommer noen cruiseskip til destinasjonene nå. Det ble understreket at mangelen på cruiseanløp rammer bygdene hardt, og at destinasjonene frykter at det samme vil skje i 2026. Norge har 2 pst. av verdens cruiseanløp, og anslagsvis 14 pst. av disse går inn til Stranda og Aurland. Komiteen fikk opplyst under høringen at cruiseskip som driftes med LNG og kan ligge på strøm til kai, er tilgjengelig. Dette vil oppfylle kravet til lokal forurensing av f.eks. NO_x. Kommunene ga uttrykk for at de i stedet ønsket å differensiere havneavgiftene kraftig for å gjøre det lønnsomt å komme til dem med de mest miljøvennlige cruiseskipene. De ga også uttrykk for at det må stilles de samme miljøkravene i andre norske fjorder som i verdensarvfjordene, ellers vil bare cruiseaktiviteten flytte seg til nabofjordene, eventuelt til byer som Bergen og Ålesund.

Komiteen registrerer at Zero, Corvus Energy AS, Norwegian Hydrogen AS, NCE Maritime CleanTech, HTREN Fuel Systems AS og Pilot-E-konsortiet for flytende hydrogen var helt klare på at teknologien for nullutslipp på store cruiseskip er tilgjengelig, og at kravene om nullutslipp er viktig for deres arbeid og investeringer i batteri-, hydrogen- og ammoniakkdrift for cruiseskip. Disse instansene ga tydelig uttrykk for at utsettelse av kravet om nullutslipp ville medføre at nødvendige investeringer i nullutslippsteknologi ble skjøvet på.

Komiteen viser til at Energigass Norge mente LNG-skip som går til kai og knytter seg til landstrøm, vil være en god løsning i perioden før nullutslipp er kommersielt mulig. GAC Norway, Cruise Lines International Association, Cruise Norway AS og European Cruise Service var opptatt av at det er viktig å stille utslippskrav, men at kravene som stilles, må være realistiske. Disse instansene viste til at ingen i det sentrale maritime fagmiljøet mener nullutslippsteknologi er tilgjengelig for de store cruiseskipene innen 2026. Bellona understreket at det er viktig å stille utslippskrav, men at cruiserederiene må få langt bedre støtte hvis de skal ha mulighet til å investere i nullutslippsteknologi nå. Teknologien finnes,

men det er ikke mulig å investere på kommersielle vilkår.

Komiteen viser til at Gudvangen Stein AS skiper ut anortositt fra Nærøyfjorden med bulkskip. Det tilbys i dag ikke utslippsfri bulktransport til aktører som Gudvangen Stein. Komiteen har derfor spurt statsråden om man ved utforming av kravene har vurdert å gjøre unntak for denne bedriften eller bulktransport generelt. Komiteen er i høringen opplyst fra Gudvangen Stein om at forekomsten av anortositt har en verdi på flere milliarder kroner over flere generasjoner, og at de ikke har andre praktiske muligheter for eksport enn dagens bulkskip.

Komiteen viser til at Verdensarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap i sin skriftlige høringsuttalelse ga uttrykk for at kravet om nullutslipp måtte stå som vedtatt av Stortinget, slik at verdensarvfjordene har den best mulige beskyttelse mot forurensing. I den muntlige uttalelsen var Verdensarvrådet også klar på at bosetting og næringsaktivitet var like viktig for verdensarvfjordene som vern, og forutsatte at nullutslippskravet ikke vil stanse cruisetrafikken fra 2026.

Komiteen viser til at flere høringsinstanser viste til utfordringer med Tier III-kravene, som stiller krav om nullutslipp av lokal forurensing som svovel og NO_x allerede fra 2025. Komiteen har derfor bedt statsråden redegjøre også for disse kravene og hvordan de planlegges innført.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at for å kunne investere i et teknologiskifte, og ta den risikoen det innebærer, er det grunnleggende å kunne ha tillit til at varslede endringer i rammevilkår faktisk blir gjennomført etter forutsetningene. Overgangen til nullutslipp innebærer store investeringer for rederiene, og store muligheter for norsk leverandørindustri. Basert på kunnskapsgrunnlaget som foreligger i dag, og i påvente av de prosessene og vurderingene som regjeringen nå gjennomfører for å kvalitetssikre vedtaket, ser flertallet det som riktig å opprettholde målsettingen om nullutslipp for turist- og fergetransport i verdensarvfjordene fra 2026.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at det i den åpne høringen i komiteen ble gitt uttrykk for alvorlig bekymring fra lokalsamfunn i verdensarvområdene som har en betydelig andel av sin næringsvirksomhet knyttet til turisme og cruisetrafikk. Dette gjelder spesielt i Aurlandsfjorden og Geirangerfjorden. I Flåm i Aurlandsfjorden, er det også gitt støtte fra Enova til å bygge ut landstrøm som cruisebåtene skal koble seg til. Flåm

er den eneste havna i Sognefjorden der det er mulig å etablere landstrøm for cruise. Cruiseskipene må kunne komme til havn og koble seg til landstrøm for at dette i sum skal få ned utslippene i verdensarvområdet og regionen.

Dette flertallet merker seg at statsråd Sveinung Rotevatn i et svarbrev til komiteen datert 24. november 2020 viser til at utfordringene det pekes på for eksempel i Flåm, vil være en «naturlig del av det faglege grunnlaget som eg no gjennomgår i arbeidet med oppfølging av oppmødningsvedtaket». Dette flertallet forutsetter at arbeidet gjennomføres i dialog med næringsaktører, Verdensarvrådet og lokale og regionale myndigheter i verdensarvområdene for å sikre et bærekraftig næringsliv og bosetting i verdensarvområdet.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser videre til representantforslaget og høringen i forbindelse med dette.

I løpet av høringen har et fjerde flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, registrert at det er en opplevelse av store utfordringer knyttet til bulktransport med mindre fartøy. Disse brukes blant annet til transport knyttet til gruvedrift i området. Fartøygruppen treffes av særskilt praktisering av Tier III-regler fra 2025. Reglene er knyttet til utslipp av bl.a. NO_x. I Nordsjøområdet gjelder Tier III-kravene for skip bygget etter 2021. I verdensarvfjordene må alle skip møte Tier III-kravene uavhengig av byggeår fra 2025. Det oppleves som at dette kan gi utfordringer, og det er knyttet usikkerhet til om slike skip vil være tilstrekkelig tilgjengelige på dette tidspunkt. Alternativet kan bli dyrere og mer forurensende landtransport.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til Sjøfartsdirektoratets rapport datert 5. januar 2021, der de ser på konsekvenser av å utvide miljøkravene i verdensarvfjordene til alle norsk farvann. Rapporten konkluderer med at innføring av Tier III-kravene vil medføre store utfordringer for rederiene knyttet til kostnader og teknisk gjennomføring relatert til ombygginger av skipene. Tidspunkt for innføring av NO_x-kravene vil derfor ha stor betydning for hvordan cruiseturismen vil utvikle seg i Norge de neste årene.

Dette flertallet vil peke på at det derfor er naturlig å foreta en vurdering av disse kravene, spesielt rettet mot å kunne opprettholde en praktisk gjennomføring av næringsvirksomhet i området også etter 2025. Dette flertallet tilrår derfor at representantforslaget ikke vedtas.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bidra til gjennomføring av tiltak initiert av lokale og regionale myndigheter, som reduserer utslipp i verdensarvfjordene.»

«Stortinget ber regjeringen foreslå tiltak som sikrer verdensarvfjordene som anløpshavn for cruisebåter også etter 2026, blant annet ved at staten sikrer etablering av landstrøm i Flåm som planlagt innen 2022.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til innspillene i høringen som påpeker at reglene som er under utarbeidelse og implementering for verdensarvfjordene, vil ramme cruiserederiene, samt selskaper som er tilknyttet lokasjonen på landsiden. Disse medlemmer viser til at cruiseturismen er svært viktig for disse områdene, og mener at slike særregler for enkelte lokasjoner vil ramme disse småsamfunnene og lokalt næringsliv hardt. Disse medlemmer mener at regelverket er planlagt innfasnet langt raskere enn industrien klarer å omstille seg, og viser til at cruiserederiene allerede investerer enorme summer for å redusere eget miljøavtrykk globalt. Disse medlemmer vil presisere at tilfredsstillende ny teknologi ikke er til stede for de største cruiseskipene, mens teknologiutviklingen er kommet lenger for de mindre skipene. Disse medlemmer påpeker at koronapandemien har rammet cruisenæringen hardt, og at cruiseselskaper vil ha problemer med å finne de ressursene som trengs for å utvikle og innføre ny teknologi.

Disse medlemmer mener at regelverket som er planlagt, ikke nødvendigvis vil redusere utslippene, men flytter dem. I verste fall kan utslippene øke. Et skip som ikke oppfyller Tier-kravene i Flåm, kan allikevel anløpe andre lokasjoner og transportere passasjerene tur-retur Flåm med busser. Dersom dette skipet kunne anløpe Flåm, ville skipet ha lagt til kai og skrudd av hovedmaskineri og derigjennom hatt relativt lave utslipp.

På bakgrunn av dette fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utsette kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene til 2030.»

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med cruiseselskapene og leverandørindustrien for å finne frem til gode og innovative løsninger som faktisk ivaretar miljøet på lang sikt.»

Disse medlemmer viser til at mineralnæringen er en viktig næring som det satses på, og som skaper mange arbeidsplasser i distriktene. Disse medlemmer merker seg «Endr. i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip mv.» fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. mars 2019, som delvis har trådt i kraft. Dette skaper

store problemer for gruveselskapet Gudvangen Stein. Ytterligere krav om grønn skipsfart vil føre til at Gudvangen Stein enten må legge ned gruvedriften eller gå over til lang trailertransport av råstoffene. Trailertransport er både unødvendig klimaskadelig og gir trafikkutfordringer. Disse medlemmer påpeker at resultatet blir at enten økes klimagassutslippene i verdensarvområdet, eller gruva nedlegges. Disse medlemmer merker seg at Gudvangen Stein er en av svært få gruver på Vestlandet, og den anslås å være den mest bærekraftige gruva i landet.

På bakgrunn av dette fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta nødvendige justeringer av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger og sikre uttransport av stein med skip fra mineralnæringen.»

«Stortinget ber regjeringen unnta uttransport av stein med skip fra mineralnæringen fra implementeringen av krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at både teknologiske utfordringer, og ikke minst koronautbruddet, har gjort at tidsfristen satt til 2026 ikke vil være hensiktsmessig. Disse medlemmer deler fullt ut intensjonene bak vedtaket som er gjort, og mener at et slikt vedtak også er viktig for å bidra til ekstra utviklingsarbeid i verftsindustrien som kan tjene både arbeidsplasser, verdiskaping og miljø. Disse medlemmer peker på tilbakemeldingene fra Sjøfartsdirektoratet på vedtaket, samt at lokale kommuner og reiselivsaktører er bekymret for konsekvensene av å stå ved gjeldende tidsfrist.

Uttalelse fra energi- og miljøkomiteen

Næringskomiteen sendte 11. februar 2021 utkast til innstilling til energi- og miljøkomiteen, som i brev av 16. februar 2021 uttalte:

«Energi- og miljøkomiteens flertall, medlemmene fra Ap, H, FrP, Sp, KrF, V og MDG, viser særskilt til næringskomiteen sin merknad om å ivareta lokal næringsvirksomhet. Flertallet er opptatt av at det skal stilles tydelige miljøkrav knyttet til skipsfart i verdensarvfjordene, samtidig som det bør utvises nødvendig fleksibilitet og differensiering av krav der vesentlige hensyn til lokal næringsvirksomhet tilsier dette. Flertallet viser i denne sammenheng spesielt til gruvevirksomheten i området. Flertallet legger til grunn at det om nødvendig gis unntaksbestemmelser for å sikre fortsatt drift av for eksempel gruvevirksomhet i området.

Komiteens medlemmer fra FrP fremmer følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen legge frem unntaksbestemmelser som fortsatt sikrer næringsliv som er avhengig av aktivitetene knyttet til skipsfart i verdensarvfjordene, og ivaretar gruvedrift i området.

Komiteens medlemmer fra Ap og SV vil legge vekt på at det er viktig at næringslivet kan ha trygghet for forutsigbarheten i politiske vedtak som fattes og at varslede miljøkrav som har stor støtte, faktisk innføres. Disse medlemmer vil peke på at kravet knyttet til nullutslipp av klimagasser i verdensarvfjordene, senest innen 2026, er knyttet til utslippene fra turistskip og ferger. Disse medlemmer ser ikke noen grunn til at man skal gå bort fra dette.

Energi- og miljøkomiteen viser ellers til merknadene fra de respektive partiers medlemmer i næringskomiteen og støtter disse.»

Komiteens merknader – etter foreleggelse for energi- og miljøkomiteen

Komiteen viser til merknadene fra disse partienes medlemmer i energi- og miljøkomiteen, og slutter seg til disse respektivt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til forslaget fra Fremskrittspartiets medlemmer i energi- og miljøkomiteen. På bakgrunn av dette fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem unntaksbestemmelser som fortsatt sikrer næringsliv som er avhengig av aktivitetene knyttet til skipsfart i verdensarvfjordene, og ivaretar gruvedrift i området.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utsette kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene til 2030.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med cruiseselskapene og leverandørindustrien for å finne frem til gode og innovative løsninger som faktisk ivaretar miljøet på lang sikt.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen foreta nødvendige justeringer av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger og sikre uttransport av stein med skip fra mineralnæringen.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen unnta uttransport av stein med skip fra mineralnæringen fra implementeringen av krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen legge frem unntaksbestemmelser som fortsatt sikrer næringsliv som er avhengig av aktivitetene knyttet til skipsfart i verdensarvfjordene, og ivaretar gruvedrift i området.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen bidra til gjennomføring av tiltak initiert av lokale og regionale myndigheter, som reduserer utslipp i verdensarvfjordene.

II

Stortinget ber regjeringen foreslå tiltak som sikrer verdensarvfjordene som anløpshavn for cruisebåter også etter 2026, blant annet ved at staten sikrer etablering av landstrøm i Flåm som planlagt innen 2022.

Oslo, i næringskomiteen, den 18. februar 2021

Geir Pollestad

leder

Åsunn Lyngedal

ordfører



Statsråden

Næringskomiteen Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
17/1386-

Dato
27. oktober 2020

Representantforslag 23 S (2020-2021) om utsetjing av kravet om nullutslepp i verdsarvfjordane frå 2026

Eg viser til brev frå Stortingets næringskomité 19. oktober 2020 om representantforslag frå stortingsrepresentantane Terje Halleland, Sylvi Listhaug og Kjell-Børge Freiberg. Representantane foreslår at Stortinget skal be regjeringa utsetja kravet om nullutslepp i verdsarvfjordane til 2030 og at utsetjinga bør gjelda for all skipsfart i norske fjordar.

Ved behandlinga av Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030* vedtok Stortinget følgjande: "*Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026.*"

Regjeringa sitt mål er å halvera utsleppa frå innanriks sjøfart og fiska innan 2030, og å stimulera til utvikling av null- og lågutsleppsløysingar i alle skipssegment. Dette gjeld òg for cruiseskip. Strengare utsleppskrav til skip vart innførte i verdsarvfjordane i 2019. Desse omfattar mellom anna særlege krav til utslepp av SO_x, NO_x og kloakk. Sjøfartsdirektoratet greier i 2020 ut ei utviding av krava i verdsarvfjordane til skip i andre norske fjordar.

Av regjeringa sin handlingsplan for grøn skipsfart frå 2019 går det fram at regjeringa vil følgja opp oppmodingsvedtaket frå Stortinget, og komma tilbake til Stortinget på eit eigna tidspunkt. Dette arbeidet er regjeringa i gang med.

Som eit første steg i regjeringas arbeid med dette fekk Sjøfartsdirektoratet i 2019 i oppdrag å «*Utrede konsekvensene av å innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i*

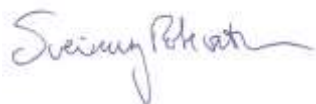
verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026». Svaret på oppdraget frå april i år omfatta ein rapport frå DNV GL, direktoratet si vurdering av rapporten og ei tilråding frå direktoratet om vidare oppfølging av oppmodingsvedtaket med utgangspunkt i dei teknisk faglege vurderingane.

Ifølge rapporten blir det forventat at nullutslepp frå 2026 er mogleg for mindre fartøy med lokal tilknytning, føresett utbygging av nødvendig ladeinfrastruktur. For større turistskip som cruiseskip er ikkje elektrifisering og batteridrift et alternativ i dag, på grunn av for liten kapasitet i batteripakkene. Biogass kan fungere på cruiseskip som er tilpassa gassdrift, men det føreset at biogass gjerast tilgjengeleg for cruiseflåten. Dette vil likevel ikkje tilfredsstilla eit absolutt nullutsleppskrav. Andre nullutsleppsteknologiar for cruiseskip vurderast ikkje som realistisk innan 2026, fordi teknologiane ikkje vil vere modne nok og det ikkje vil vere nok alternativt drivstoff, som hydrogen og ammoniakk, tilgjengeleg. Det vurderast òg at innføring av strengare utsleppskrav for skip i norske farvatn og krav om nullutslepp i verdsarvfjordane må sjåast i samanheng. Sjøfartsdirektoratet si vurdering av ei utviding av krava i verdsarvfjordane til skip i andre norske fjordar ventast i løpet av året.

For å gi relevante aktørar som lokale myndigheiter, lokalt næringsliv, reiarlag og andre moglegheit for å presentera sitt syn i saka, inviterte eg til eit innspelsmøte 30. juni 2020. 18 aktørar deltok med presentasjonar, og vi har også motteke fleire skriftlege innspel frå deltakarane i etterkant av møtet. Det er svært sprikande syn i denne saka. Nokon meiner det er viktig å halde på kravet om nullutslepp innan 2026 fordi det vil bidra til ei raskare teknologiutvikling. Fleire næringslivsaktørar har alt førebudd seg for innføring av kravet frå 2026. Vi veit at cruisenæringa no er i ei svært utfordrande situasjon, men det peikast òg på at cruisetrafikken i områda i eit normalår er for stor, og at det trengst ei meir berekraftig turisme for å ta vare på verdsarvstatusen områda har. Alle desse aspekta blir også vurdert i arbeidet som er i gang med å følgje opp oppmodingsvedtaket, i tillegg til rapporten og vurderingane frå Sjøfartsdirektoratet.

Regjeringa vil følgje opp Stortinget sitt oppmodingsvedtak. Eg går no gjennom faggrunnlaget i saka, og kjem tilbake til Stortinget på eigna tidspunkt for å gjere greie for den vidare oppfølginga.

Med helsing



Sveinung Rotevatn

