



STORTINGET

Innst. 421 L

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Prop. 119 L (2020–2021)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Endringer i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod m.m.)

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Klima- og miljødepartementet foreslår i denne proposisjonen to endringer i lov 15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven). Svalbardmiljøloven regulerer områdevern, naturinngrep og ferdsel, vern av kulturminne, arealplanlegging i busetjingar, lokal forureining og avfall, og dessutan jakt og fiske på Svalbard.

For det første foreslår departementet i svalbardmiljøloven § 82 a å lovfeste eit generelt forbod mot bruk av tungolje i heile territorialfarvatnet på Svalbard, utforma som eit forbod mot å bruke eller ha om bord petroleumsbaserte drivstoff med høgare tettleik, viskositet eller stivnepunkt enn det som er tillate for marin gassolje. Samtidig blir særreglar om tungoljeforbod i verneforskriftene oppheva, slik at det vil gjelda det same tungoljeforbodet i sjøområda over heile Svalbard. Dagens regulering i verneområda pålegg bruk av ein bestemd type marin gassolje, DMA. Det er i dag derfor ikkje opna for bruk av meir miljøvennlege typar drivstoff, slik som LNG, biogass, hydrogen, metanol, etanol, ammoniakk og petroleumsgass. Forslaget frå departementet inneber at slike meir miljøvennlege typar drivstoff vil vere tillatne.

For det andre foreslår departementet ein ny heimel i svalbardmiljøloven § 51 andre ledd for å gi forskrift om gebyr for behandling av private planforslag. På fastlandet kan kommunane ta gebyr for behandling av private planforslag, med heimel i plan- og bygningsloven § 33-1. Longyearbyen lokalstyre har behov for ein liknande heimel då omfanget av private planforslag aukar.

1.2 Bakgrunnen for forslaga

Svalbard er i hovudsak eit stort, samanhengande villmarksområde. Dei tilnærma urørte naturområda har stor eigenverdi, og er viktige for bevaring av det sårbare biologiske mangfaldet som finst der. Bevaring av Svalbard sin særegne villmarksnatur er eit av hovudmåla for norsk svalbardpolitikk, og det er norsk politikk at miljøomsyn skal vege tyngst ved konflikt med andre interesser. I alt er 65 pst. av Svalbards landområde og 87 pst. av territorialfarvatnet freda som naturreservat og nasjonalparker.

Den samla fastbuande befolkninga på øygruppa er frå 2009 til i dag auka med ca. 20 pst. Samtidig er talet på tilreisande auka. I 2008 var talet på overnattingar på hotell og gjestehus i Longyearbyen 92 000. I 2019 var dette talet auka til 162 949. Auka aktivitet og befolkning fører til meir aktivitet og ferdsel, auka energibruk og meir vare- og persontransport til sjøs.

Utslepp av olje frå skip ved ulykker blir rekna som ein av dei største truslane mot økosystema i Arktis frå lokal aktivitet. Tungolje har større konsekvensar ved utslepp til sjø i Arktis enn lettare drivstofftypar fordi dei blir verande i miljøet lenger. I forskriftene om verneområda på Svalbard er det innført forbod mot bruk av tungolje i verneområda. Dette er likevel ikkje tilstrekkeleg. Eit oljesøl utanfor verneområda vil lett gå inn i verneområda. Og miljøet på Svalbard er særleg sårbart over

det heile, både i og utanfor verneområda. Det er derfor behov for at tungoljeforbodet dekkjer 100 pst. av territorialfarvatnet ved Svalbard, og ikkje berre dei 87 pst. av territorialfarvatnet som ligg innanfor verneområda, som i dag. Å innføra eit forbod mot å bruke eller ha om bord petroleumbasert drivstoff med høgare tettleik, viskositet eller stivnepunkt enn det som er tillatte for marin gassolje, minskar i betydeleg grad miljørisikoen. Dette er nødvendig for å styrke vernet av miljøet på Svalbard mot oljesølskade.

1.3 Nærare om departementet sitt forslag til endring i svalbardmiljøloven § 82 a om krav til drivstoff for motorferdsel til sjøs

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO har godkjent endringar til vedlegg I i MARPOL-konvensjonen (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) som vil fasa ut bruk og transport av tungolje i Arktis frå og med 2024. Desse regelendringane skal endeleg fastsetjast i juni 2021, og vil med ei slik avgjerd tre i kraft 1. november 2022. I utkastet til regulering blir det tillatte for arktiske statar å gje unntak frå regelen for skip som seglar under flagga deira fram til 1. juli 2029. I denne reguleringa blir tungolje definert basert på tettleik og viskositet. Det tungoljeforbodet som allereie finst i verneområda på Svalbard, er strengare enn IMO sitt utkast til regulering. I forslaget som er godkjent i IMO, vil det vere lov å nytta kategoriar av drivstoff som eksempelvis hybridolje, som ikkje er tillatne i verneområda på Svalbard i dag, og som kan vere vel så skadeleg for miljøet som tungolje.

Reglane i MARPOL-konvensjonen set minimumskrav, og er ikkje til hinder for eit strengare drivstoffkrav på Svalbard.

Departementet foreslo å innføra eit tungoljeforbod for alle skip som skal segla i farvatnet ved Svalbard, og at forbodet også skulle inkludere eit forbod mot å bruke og ha om bord såkalla hybridoljer. Forslaget var å lovfesta i § 82 a eit forbod mot å bruke eller ha om bord anna petroleumbasert drivstoff enn naturgass og marin gassolje, og med ei lovføresegn om at departementet gjev forskrift med ein definisjon av marin gassolje. Ved å knytte reguleringa til petroleumbasert drivstoff stenger ein ikkje for bruk av andre meir miljøvennlege drivstoff slik som elektrisitet og LNG.

Departementet foreslo også at lovføresegna om tungoljeforbod i verneforskriftene blei oppheva, slik at det vil gjelda det same tungoljeforbodet i sjøområda over heile Svalbard.

Departementet sende den 6. november 2020 på høyring forslag til endringar i svalbardmiljøloven. Det har komme inn kommentarar til høyringa frå 18 av høyringsinstansane. Dei fleste høyringsinstansane som har merknader, er positive til eit forslag om tungoljeforbod som foreslått. Nokon av høyringsinstansane meiner at

ei regulering burde vere strengare enn foreslått, og forby petroleumbasert drivstoff. Det er berre Norges Rederiforbund som ikkje støttar forslaget. Dei uttaler at dei støttar intensjonen med forslaget, men ønsker eit tungoljeforbod i regi av IMO.

Svalbard er stort, og det kan vere svært langt frå ein ulykkesstad til tilgjengeleg oljevernustyr. Oljeutslipp vil sannsynlegvis ha spreitt seg over eit større område før oljevernstiltak kan setjast i verk. Dessutan vil oljevernustyret fungere dårlegare i kalde og islagde område, og mørke og dårleg vær kan gjere oljevernstiltak vanskelegare. Grunnstøyting vil primært skje i kystnære farvatn med kort drivtid for eit utslipp til land. Det må derfor også forventast landpåslag med etterfølgjande strandaksjon i samband med denne typen hendingar. Det knyter seg svært store logistikkutfordringar til å gjennomføra ein strandaksjon av eit visst omfang på dei fleste delar av øygruppa.

Departementet vurderer at risikoen for miljøskade ved eit oljesøl på Svalbard i dag er slik at det er nødvendig med eit regelverk som forhindrar bruk av dei mest miljøskadelege drivstofftypene. På den måten reduserer ein miljørisikoen utanfor verneområda, og med det også risikoen innanfor verneområda.

Kystverket framheva i sitt høyringsinnspel at nødlossing av tungolje frå eit av dei store cruiseskipa som er i trafikk ved Svalbard i dag, ville krevja eit omfattande og langvarig forarbeid. Fleire av cruiseskipa har kapasitet på 2 500–3 000 m³ drivstoff (bunkers). Til samanlikning er hendinga med Full City i 2009 eit av dei største utslippa frå skip i Noreg. Utsleppet var på ca. 300 m³ bunkers, og førte til kraftig forureining av kysten frå Stavern i Vestfold til Lillesand i Agder.

Norges Rederiforbund har i høyringa vist til at dei meiner at forslaget bør harmoniserast med IMO sitt forslag til tungoljeforbod som ikkje inkluderer hybridolje, gjeldande frå 2024.

Departementet vurderer at det ikkje vil gje ein tilstrekkeleg beskyttelse for dei særlege verneverdiane ved Svalbard, om ein skulle innføre eit tungoljeforbod som det som er utarbeidd i IMO. IMO (i MARPOL Annex I), tillèt hybridoljer som ikkje vil vere tillatne med departementsforslaget. Hybridoljer kan ved eit utslipp ha like negative miljøkonsekvensar som tungolje. Av same grunn kan ein ikkje vente på resultata som følgje av reiarlagsnæringas klimastrategi og arbeid for eit internasjonalt forbod mot drivstofftypar som ikkje er karbonnøytrale frå 2050, og ikkje heller IMO sitt krav om ei halvering av klimagassutslipp frå internasjonal skipsfart innan 2050.

Norges Rederiforbund peiker også på at DNV GL i sine berekningar ikkje har vurdert auke i kostnadane knytte til investeringar i skipa for å gå over til lettare drivstoff, og viser til at for ei internasjonal næring som skipsfart er, vil eit internasjonalt samanhengande regel-

verk vere eit viktig føresetnad for å unngå krav til undervegs tanktømming, reinsing og de-bunkring.

Departementet har forstått det slik at eit behov for ekstrainvesteringar for tilpassing av maskineri for å kunne operere på marin gassolje er antatt å vere lågt, eller ingen, basert på at desse skipa allereie er antatt å vere tilpassa å operere på destillat i EU-hamner og ev. ECA-områder.

1.4 Overgangsordningar

Departementet foreslo at det for stykkgodstrafikken til og frå Longyearbyen og Barentsburg skulle vere ein overgangsperiode avgrensa i tid til to år, fram til 2024, av omsyn til aktørane og lokalsamfunna, slik at dei får noko tid til å gjere tilpassingar og byte drivstoff.

Departementet har vurdert høyringsinnspel, og finn det riktig at næringsverksemd på Svalbard får tilstrekkeleg tid på å omstilla seg. Av omsyn til det sårbare naturmiljøet på Svalbard må ei overgangsordning ikkje vere lang. Departementet finn det naturleg med ei overgangsordning fram til 2024 for skip som transporterer kol frå Barentsburg og Longyearbyen, lik overgangsordninga for varetransport til og frå dei same stadene, i lys av innspelet frå Trust Arktikugol i høyringa. Ei overgangsordning heilt til 2029 ville vere for lang sett i lys av miljørisikoen knytt til tungolje.

1.5 Den nærmare utforminga av tungoljeforbodet

Lovforslaget er utforma som eit forbod mot å bruke eller ha om bord petroleumbasert drivstoff med høga re tettleik, viskositet eller stivnepunkt enn det som er tillatt for marin gassolje. Så vil desse krava bli nærare beskrivne i forskrifta. Formålet er å ikkje stengje for bruk av alternative drivstoff som kan hjelpe til med å redusere konsekvensar av eit utslipp til sjø frå skip, slik som drivstoff basert på metanol, etanol, hydrogen, ammoniakk og petroleumsgass, men som også kan innehalde hydrokarbon.

Departementet er einig med dei som meiner at det å forby all bruk av petroleumbasert drivstoff ville redusert miljørisikoen ytterlegare. Det er likevel ikkje mogleg slik skipsnæringa er i dag, utan at det ville fått betydelege konsekvensar for lokalt næringsliv på Svalbard. Departementet finn derfor at lovforslaget gjer ei god avveging på kva som må til for å beskytte miljøet mot skadelege utslipp, samtidig som andre omsyn blir ivaretekne.

1.6 Økonomiske og administrative konsekvensar av lovendringsforslaga

Lovforslaget inneber at alle skip som i dag bruker tungolje eller hybridolje, må byte til lettare drivstofftypar om dei skal bruke petroleumbasert drivstoff.

Ifølgje DNV GL var det i 2019 totalt 190 ulike skip med aktivitet i Svalbard sitt territorialfarvatn. Av 190

skip var 158 observerte i verneområda, medan 32 var innanfor territorialfarvatnet, men ikkje innanfor verneområda. Av desse 32 var det 25 som brukte tungolje. Av desse er cruiseskip den største gruppa, men også bulk-skip (skip med større lasterom bygde for transport av lausmasse av ulike slag, som kol, korn, mineral mv.), fryse-/kjøleskip, stykkgodsskip og fiskebåtar er blant desse.

For dei 25 skipa som er identifiserte som tungoljebrukarar, vil forslaget innebera at dei må endra prioritert drivstoff og reinsa tankar. Ifølgje DNV GL, som har hatt samtalar med cruiseoperatørar, vil det neppe vera aktuelt å gjera tanktømming, reinsing og re-bunkring undervegs i eit cruise. Det betyr at heile turen må skje med det drivstoffkravet som gjeld ved Svalbard.

Departementet har vurdert konsekvensar av tungoljeforbod innanfor ulike verksemdar. Fleire av desse får ein konsekvens for lokalsamfunna. Særleg gjeld det cruisenæringa, koltransport og varetransport. Ifølgje analysar frå DNV GL er det berre dei tradisjonelle (oversjøiske) cruiseskipa som vil bli påverka av dei reguleringane som er foreslått. Ifølgje DNV GL vil lovforslaget medføra ein forventa reduksjon i inntekt frå den tradisjonelle cruisetrafikken på ca. 5,6 mill. kroner. DNV GL seier samtidig at ved ein reduksjon i tala på oversjøiske cruiseskip vil fleire velje ekspedisjonscruise, som inneber betydeleg større inntekt i lokalsamfunna.

Det er også ei utvikling i at fleire cruiseskip i ordre globalt uansett vil ha LNG som primære drivstoff. Det kan føra til at ein reduksjon i inntekta til lokalsamfunna blir mellombels.

Eit tungoljeforbod kan bety at for varer som tradisjonelt er frakta med tungoljeskip, vil ein kunne forventa ein prisauke på ca. 1 pst. Varer som kjem med den delen av stykkgodsskipa som går på destillat allereie i dag, altså 80 pst. av skipa, vil ikkje påverkast. Kol blir transportert frå lokalsamfunna med skip som bruker tungolje. Eit tungoljeforbod vil gje ei auking i transportkostnader på ei utskipping på 6 pst. Hovuddelen av dei auka omkostningane ville uansett kome ved IMO sitt forslag til tungoljeforbod i høvesvis 2024 og 2029.

Utslepp av tyngre oljekvalitetar kan føra til betydeleg og langvarig miljøskade som reduserer Svalbard sin verdi som reiselivsmål. Krav til drivstoffkvalitet kan antakast å redusere risikoen for slike skadar betydeleg. Verdien av dette må vurderast i lys av at turisme er ein av basisaktivitetane på Svalbard, som i stor grad er avhengig av eit i det vesentlege urørt naturmiljø. Dette har også ei økonomisk side som er viktig for lokalsamfunna.

Foreslått endring om at Longyearbyen lokalstyre kan ta gebyr for behandling av private planforslag etter sjølvkostprinsippet vil føre til at dei får dekt nokon av dei kostnadene dei har til behandling av planforslag. Forslaget vil òg føre til nokon auka kostnader for dei som skal ha saker til behandling i lokalstyret. Kostna-

den vurderast som rimeleg og i samsvar med handteringa på fastlandet.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Espen Barth Eide, Ruth Grung, Else-May Norderhus og Runar Sjøstad, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Stefan Heggelund, Aase Simonsen og Lene Westgaard-Halle, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland, fra Senterpartiet, Sandra Borch og Ole André Myhrvold, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Venstre, lederen Ketil Kjenseth, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, og fra Miljøpartiet De Grønne, Per Espen Stoknes, viser til regjeringens forslag om endringer i lov 15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard.

Komiteen viser til at Svalbard er et stort sammenhengende villmarksområde, med urørt natur som har stor egenverdi. Området er også viktig for bevaring av sårbart biologisk mangfold.

Komiteen viser til at svalbardmiljøloven er et av de viktigste virkemidlene for å sikre at nærvær og aktivitet skjer innenfor de rammene som områdets særegenhet setter.

Den urørte naturen på og rundt Svalbard er også viktig med tanke på klimaendringene og økende kunnskap om disse.

Med økende ferdsel og muligheter for endringer i aktiviteten som følge av varmere klima i disse havområdene er sårbarheten større og økende.

Komiteen vil også vise til at attraktiviteten til området er økende, og at tallet på overnatningsdøgn økte fra 2018–2019 fra 92 000 til 162 949.

Komiteen viser til regjeringens to konkrete endringer: Den første er å lovfeste et generelt forbud mot bruk av tungolje i hele territorialfarvannet på Svalbard i § 82 a. I dette legger regjeringen opp til at det blir forbud mot å bruke eller ha om bord petroleumsbaserte drivstoff med høyere tetthet, viskositet eller stivhet enn det som er tillatt for marin gassolje. Komiteen viser til at dette vil bidra til at det bli åpnet for å bruke mer miljøvennlige former for drivstoff som LNG, biogass, hydrogen, metanol, etanol, ammoniakk og petroleumsgass. Det andre forslaget blir en ny hjemmel § 51 andre ledd, for å gi forskrift om gebyr for behandling av private planforslag. Dette er noe som kommunene i Fastlands-Norge har, og som vil være viktig å få på plass også for Longyearbyen, siden omfanget av private planforslag er økende.

Komiteen viser til at det er bred støtte for å gjøre disse endringene fra de som har bidratt med høringsvar.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at bevaring av Svalbards natur er en viktig del av den norske svalbardpolitikken, og for å sikre en bærekraftig utvikling av svalbardsamfunnet må ressursene utnyttes på en slik måte at det ikke forringer natur- og miljøhensynene. Flertallet vil understreke at miljøhensynene skal veie tyngst i konflikt med andre interesser. Derfor har også Svalbard blitt et viktig område for både forskning, utdanning og turisme, som i dag utgjør en større del av aktiviteten på Svalbard enn før. Flertallet viser til at det er store uberørte naturområder som har store verdier for samfunnet, og som det er viktig å sikre for det biologiske mangfoldet som er unikt på Svalbard. I denne forbindelse viser flertallet til at naturen er viktig for oss mennesker, og naturen har en stor verdi i seg selv. Naturen vår absorberer og lagrer omtrent halvparten av alle klimagassutslipp i skoger, myrer, hav og andre naturtyper. Slike prosesser demper virkningen av menneskeskapte utslipp.

Flertallet viser til at vi har både en klima- og naturkrise, og at tiltak for å kutte klimautslipp eller forebygge klimaendringer ikke må forsterke konsekvensene av tap av natur globalt. På Svalbard ser vi at klimaendringene også har medført økt ferdsel og muligheter som følge av at klimaet blir varmere og de arktiske havområdene har blitt mer tilgjengelig med mindre isfrekvens og mer åpent hav. Flertallet mener at det er svært bekymringsfullt at klimaendringene er større på Svalbard og i de arktiske strøkene enn noe annet sted. Dette medfører at de sårbare naturmiljøene er enda mer utsatt, og naturen og økosystemene er i endring når temperaturen øker både til lands og til havs.

Flertallet viser til at konsekvenser av ulykker i skipstrafikken er vurdert som en av de største truslene mot naturen på og rundt Svalbard, og utslipp av olje i arktiske strøk er svært utfordrende å håndtere i disse sårbare økosystemene. Som i all natur kan utslipp fra skipsforlis og utslipp av tungolje i arktiske strøk, få svært store konsekvenser for både natur og marine arter, og sjøfugl. Derfor mener flertallet at det er avgjørende med tiltak som forebygger slike ulykker og utslipp. I tillegg er opprensing i strandområdene mer krevende etter utslipp av tungolje enn for andre lettere drivstofftyper.

Flertallet viser til at det i forskriftene for verneområdene på Svalbard allerede er innført forbud mot bruk av tungolje i verneområdene, men det er klart at omfanget av dette forbudet ikke er tilstrekkelig. Derfor

mener flertallet at det vil være avgjørende for å sikre miljøet på Svalbard og er nødvendig å utvide tungoljeforbudet til hele territorialfarvannet rundt Svalbard. Dette vil redusere faren for akutt forurensing fra skipstrafikk ved en ulykke. Flertallet viser til at i forbindelse med høringen av forslaget om forbud mot tungolje rundt hele Svalbard har forslaget fått bred tilslutning. Både Sysselmannen og Kystverket påpeker at dette vil være både et miljøfaglig og ikke minst et beredskapsmessig viktig tiltak. Kystverket viser til tidligere ulykker hvor utslipp av tungolje har medført store konsekvenser for natur og miljø. Senest i 2018 ble det iverksatt store nødoperasjoner for å tømme et skip for olje.

Flertallet viser til at det kun er Rederiforbundet som har uttalt seg negativt til innføring av tungoljeforbudet og viser til at den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMOs krav til tungolje bør være tilstrekkelig. IMO har foreslått regelendringer som først vil fase ut bruk og frakt av tungolje i Arktis fra 2024. Flertallet viser til at reglene i Marpol (Convention for the Prevention of Pollution from Ships) setter et minimumskrav og at det ikke er til hinder for et strengere krav på Svalbard. Hvis Norge skulle innføre IMOs forslag til regler for tungolje i disse områdene, ville det allerede vedtatte regelverket rundt Svalbards verneområder bli svekket. Dette er etter flertallets syn en uønsket utvikling.

Flertallet viser til at det er kyststatene som har suverenitet i de indre farvann og sjøterritoriet, jf. havrettskonvensjonen, og kan vedta sine egne miljøregler. Flertallet har merket seg at skip i gjennomfart likevel skal kunne passere gjennom sjøterritoriet, men ikke gjennom indre farvann.

Flertallet viser til forslag i Prop. 119 L (2020–2021) om å innføre muligheten til å pålegge gebyr i private planforslag, jf. plan- og bygningsloven § 33-1, i Longyearbyen. Flertallet er enige i at det gjøres noen endringer i loven og deler av forskriftene, da Longyearbyen er et planområde hvor det er mange aktører og utbyggere som legger fram forslag til store og omfattende prosjekter som administrasjonen i Longyearbyen lokalstyre har til behandling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er en bred og enhetlig forståelse i samfunnet om konsekvensene ved et utslipp av tungolje, og støtter intensjonen i lovendringene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, merker seg at høringsinstansene i utgangspunktet er positive til innføringen av et tungoljeforbud. Det er i dag innført et forbud mot tungolje i verneområdene på Svalbard.

Flertallet er enige i at miljøet på Svalbard er særlig sårbart, både i og utenfor verneområdene. Et ytterligere vern vil være hensiktsmessig, da det eksisterer drivstoffalternativer som ikke vil medføre de samme miljøkonsekvensene ved utslipp.

Flertallet viser til at LNG er et overgangsalternativ, som samtidig vil være en døråpner for nullutslippsalternativ som biogass, hydrogen og ammoniakk. Flertallet viser også til at et forbud mot tungolje i territorialfarvannet ved Svalbard vil bidra til økt flåtefornyelse, og reduserte klima- og miljøutslipp.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er som nevnt positive til intensjonen i forslaget om endring av svalbardmiljøloven § 82 a om krav til drivstoff for motorferdsel i sjø og et tungoljeforbud på Svalbard, men mener at forslaget bør harmoniseres med IMOs forslag til tungoljeforbud, ekskludert hybridoljeforbud, med ikrafttredelse fra 2024.

Flertallet er også positive til den foreslåtte opphevingen av tungoljeforbudet i verneforskriftene, da dagens forbud er til hinder for at nyere, mer klimavennlige drivstoff kan tas i bruk, som LNG, biogass og hydrogen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet støtter proposisjonens innhold, men vil bemerke følgende når det gjelder innføring av tungoljeforbudet:

Disse medlemmer kan ikke se at forbudet i seg selv er spesielt kontroversielt i lys av klimautfordringene og krav til omstilling i alle sektorer. Disse medlemmer ser likevel det som gjennom høringsrunden er påpekt, nemlig at skipsfarten ikke bare er et nasjonalt anliggende, men i stor grad internasjonalt regulert. Disse medlemmer vil derfor understreke at det ved innføringen av et slikt nasjonalt forbud, i en til dels internasjonal sektor, vil være viktig med gode overgangsordninger, og at en forutsetning må være at det er tilgang til reelle alternativer.

3. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

vedtak til lov

om endringer i svalbardmiljøloven (tungoljeforbud m.m.)

I

I lov 15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard blir det gjort følgende endringer:

§ 51 nytt andre ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om gebyr for behandling av private planforslag.

se av viskositet, tetthet og stivnepunkt, defineres nærmere i forskrift gitt av departementet.

§ 82 a skal lyde:

§ 82 a (*krav til drivstoff for motorferdsel i sjø*)

Skip som anløper territorialfarvannet rundt Svalbard, skal ikke bruke eller ha om bord petroleumsbasert drivstoff med høyere viskositet, tetthet eller stivnepunkt enn tillatt for maringassolje. Maringassolje, med angivel-

II

1. Lova tek til å gjelde frå 1. januar 2022.
2. For fartøy som går med bulkaster med kol eller med stykkgodstransport til eller frå Longyearbyen og Barentsburg tek endringane i § 82 a til å gjelde frå 1. januar 2024.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 11. mai 2021

Ketil Kjenseth

leder

Else-May Norderhus

ordfører

