



STORTINGET

Innst. 135 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:30 S (2021–2022)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Sylvi Listhaug, Helge André Njåstad, Silje Hjemdal og Frank Edvard Sve om straumsituasjonen i Geirangerfjorden etter vedtak om nullutslepp for cruiseskip

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringa kome attende med ei sak til Stortinget om korleis ein kan sørge for tilstrekkelig straumkapasitet til Geirangerfjordområdet inn- an 2026.
2. Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget med ein plan for å kunne medverke til å finansiere tilførsel av nødvendig straumkapasitet til Geiranger.
3. Stortinget ber regjeringa sørge for at Enova bidrar til landstraumanlegg i dei viktige cruisehamnene.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Mani Hussaini, Stein Erik Lauvås, Linda Monsen Merkesdal, Marianne

Sivertsen Næss og lederen Terje Aasland, fra Høyre, Nikolai Astrup, Bård Ludvig Thorheim, Ove Trellevik og Mathilde Tybring-Gjedde, fra Senterpartiet, Siv Mossleth, Ole André Myhrvold og Gro-Anita Mykjåland, fra Fremskrittspartiet, Marius Arion Nilsen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken og Birgit Oline Kjerstad, fra Rødt, Sofie Marhaug, fra Venstre, Ola Elvestuen, fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til Representantforslag 30 S (2021–2022) om strømsituasjonen i Geirangerfjorden etter vedtak om nullutslipp for cruiseskip. Komiteen har merket seg at forslagsstillerne påpeker behovet for en tilstrekkelig strømkapasitet til Geirangerfjordområdet innen 2026 og at det er behov for en plan for finansiering av nødvendig strømkapasitet i området, og at Enova skal bidra til landstrømanlegg i de viktige cruisehavnene.

Komiteen viser til at for å nå målene om å kutte klimagassutslipp i maritim sektor er det helt avgjørende at det legges til rette for både teknologiutvikling og ladeinfrastruktur. I denne sammenheng har de større havnene en nøkkelrolle ved å legge til rette for landstrøm og ladeinfrastruktur.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til det vedlagte brevet datert 3. desember 2021 til komiteen fra Olje- og energiministerens, hvor statsråden påpeker at Norge har et godt utgangspunkt for elektrifisering, og understreker at store forbruksøkninger som følge av elektrifisering innebærer behov for forsterkninger i nettet regionalt, slik

tilfellet er i området ved Geirangerfjorden. Det vises videre i svarbrevet til at nettselskapene har plikt til å tilby de som ønsker det, tilgang til nettet. Tilknytningsplikten innebærer at nettselskapet om nødvendig også må planlegge, konsesjonssøke og gjennomføre nødvendige investeringer i strømmettet dersom tilknytningen utløser behov for dette, og at det er nettselskapene selv som har ansvaret for å drive og utvikle strømmettet i sine konsesjonsområder, og for å levere netttjenester til sine kunder.

Flertallet har merket seg at nettselskapene og deres inntekter er underlagt omfattende regulering som skal bidra til at selskapene utfører sine oppgaver effektivt, og at utviklingen av strømmettet er brukerfinansiert.

Flertallet viser til at Enova støtter tiltak for etablering av landstrømanlegg i alt fra fiskerihavner, offshore-baser og industrianlegg til Kystruten og cruisehavner. Enova gir investeringsstøtte til både etablering av infrastruktur til havneopphold og lading. Enova kan dekke inntil 50 pst. av godkjente prosjektkostnader, i tillegg til forprosjektstøtte for å bidra til bedre samhandling mellom infrastrukturtilbydere, potensielle kunder, havn, nettselskap og andre relevante aktører. Begge disse programmene er relevante for cruisehavner.

Flertallet viser til at havne- og farvannsloven fastsetter priser for bruk av havneinfrastruktur og for havnetjenester, og at disse skjer etter alminnelige privatretslige regler. Flertallet har merket seg at ut over støtten fra Enova for finansiering av landstrømanlegg står havnene rettslig sett fritt til å ta betaling fra sine kunder for å dekke kostnadene ved etablering og drift av landstrømanlegg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til Innst. 251 S (2020–2021), hvor det understrekes betydningen av å ivareta lokalt næringsliv. Dette innebærer at det må innføres gode ordninger som gjør at det kan legges til rette for å gjennomføre kravet om nullutslipp spesielt med tanke på at det ikke bare er selve fjorden som er vernet, men også området rundt. Disse medlemmer mener det er viktig at regjeringen følger opp dette og bidrar til gode løsninger slik at nullutslippskravet gjennomføres som forutsatt.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet viser til at Stortinget har gjort vedtak om innføring av krav om nullutslipp for cruiseskip og båttrafikk i verdsarvfjordane, inkludert Geirangerfjorden frå og med 2026.

Desse medlemene viser til at det frå 2025 også er innført krav om Tier 3, som det i realiteten berre er eit sterkt avgrensa antal cruiseskip i verda som har. Det er liten eller ingen grunn til å tru at noko cruiseskip vil

kunne oppnå nullutslipp innan vedtakstidspunktet 2026, men sannsynlegvis ikkje før tidlegast 2030, og truleg ikkje før fram mot 2035.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa kome attende med ei sak til Stortinget om korleis ein kan sørge for tilstrekkeleg straumkapasitet til Geirangerfjordområdet innan 2026.»

«Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget med ein plan for å kunne medverke til å finansiere tilførsel av nødvendig straumkapasitet til Geiranger.»

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa sørge for at Enova bidrar til landstrømanlegg i dei viktige cruisehamnene.»

Medlemene i komiteen frå Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Raudt, Venstre, Miljøpartiet Dei Grøne og Kristeleg Folkeparti, legg til grunn at Noreg har ambisiøse mål om å kutte klimagassutslepp med minst 55 pst. innan 2030, difor er det viktig både å stille krav og bidra med incentiv til å få ned utslepp frå skipstrafikk i norske farvatn. Verdsarvområdet i Geiranger er kjent for sin spektakulære natur. Folk kjem frå heile verda for å oppleve landskapet med fjell, fjord og kvite fossar. Desse medlemene legg til grunn at Stranda Hamnevesen og Stranda kommune uttaler i brev til statsråd Espen Barth Eide av 29. oktober 2021, at:

«Stranda Hamnevesen KF ser fram til at Geirangerfjorden skal bli utsleppsfri, og meiner at dette på sikt vil styrkje destinasjonen som grøn og berekraftig. Dette vil òg bidra til å gjere Norge sitt reiselivsikon enno meir attraktivt».

I same brevet presenterer Stranda Hamnevesen og kommunen konkrete planar for korleis dei tenkjer at omstilling til utsleppsfri fjord kan skje i fleire trinn og i tråd med teknisk moglege løysingar. Desse medlemene registrerer at det er oppretta ein god og konstruktiv dialog mellom Stranda Hamnevesen, kommunen og Klima- og miljødepartementet, at arbeidet med å oppfylle Stortinget sitt vedtak er godt i gang, og at det blir påpeika at det er viktig med tiltak for å hindre at persontransporten og utsleppa berre vert flytta til andre fjordar og til land. Desse medlemene ser svært positivt på kommunen sin aktive innsats i saka, og meiner at om det kjem forseinkingar anten på grunn av saksgong for konsesjon på nettløysingar og energitilgang, eller at utsleppsfri teknologi ikkje er moden for å takast i bruk

på store skip, så må ein sikre at dette ikkje gir urimelege konsekvensar for folket i fjorden, kommunen eller reiselivsaktørane som er avhengige av denne infrastrukturen.

Desse medlemene legg til grunn at å gjere Geirangerfjorden til verda sin første utsleppsfrie fjord ikkje er ei lett oppgåve, men at regulatoriske krav utan tvil er eit viktig verktøy for å sette fart på innovasjon og utvikling av utsleppsfri transport. Intensjonen bak 2026-vedtaket var å verne verdsarvfjordane mot skadelege utslepp og samstundes gi incentiv til utvikling av nullutsleppsløysingar som har stor overføringsverdi og eit grunnlag for innovasjon og verdiskaping i norsk maritim industri. Dei store cruiseskipa ligg gjerne med dei dieseldrivne generatorane og hovudmotorane i gang også når dei er i ro. Dette genererer utslepp av vassdamp, svoveldioksid (SO₂), nitrogenoksid (NO_x), karbondioksid (CO₂), svevestøv (PM10 og PM2.5) og flyktige organiske stoff (VOC). Kystverket sin rapport «Utslipp til luft og sjø fra skipsfart i fjordområder med stor cruise-trafikk» (Sjøfartsdirektoratet, 2017), seier at av og til har nivået av nitrogenoksid (NO_x) i Geiranger vore så høgt at det kan ha helsemessige negative konsekvensar.

Desse medlemene vil peike på at vedtaket om utsleppsfrie verdsarvfjoridar allereie har stimulert til innovasjon. I ei pressemelding frå Northern Explorer 19. januar 2022 vart det varsla at det er mogleg å ha utsleppsfrie skip som går på hydrogen og batteri, for 300 passasjerar, klare for verdsarvfjordane i 2025.

Medlemene i komiteen frå Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Raudt og Miljøpartiet Dei Grøne, legg til grunn at landstraum kan vere eit godt og kostnadseffektivt alternativ, men ikkje alltid. Landstraum i Geiranger og moglegvis i Hellesylt vil, som forslagsstillarane peiker på, verte svært dyrt. Med dei mengdene straum som trengst, og tida det vil ta å ruste opp nettet, vil det vere vanskeleg å få ei løysing som står klar innan 2026.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti, Raudt og Miljøpartiet Dei Grøne, meiner at statsråden sitt svar til komiteen i saka 3. desember 2022 ikkje er i tråd med røynda når det gjeld straumpris. Noreg har kraftoverskott, men det er mykje som tyder på at vi ikkje kan rekne med lave kostnader på straum og nettutbygging i åra som kjem, og at dette no bidreg til å skape ein ekstra stor økonomisk risiko for nettselskap og kundar i samband med prosjektet utsleppsfri fjord i Geiranger. Dette er eit område med få å dele kostnadane på og eit område med eit krevjande landskap å bygge ut nett i. Desse medlemene legg også til grunn at vi er i ein spesiell situasjon etter to år med pandemi som har gitt store utfordringar for reiselivet og cruisetrafikken. Hotell- og servicenæ-

ringane i området må difor sikrast føreseielege vilkår for drift gjennom avklaringar med departementet og direktorata som er inne i denne saka, og ikkje verte sitjande som indirekte taparar. Desse medlemene meiner staten bør kome kommunen og Stranda Hamnevesen og reiselivsnæringa i møte på ein konstruktiv måte ved at departement, kommunen og forskingsmiljø samarbeider tett og legg realistiske planer for omstillinga, slik at vanskane som her er peika på, vert omgjorde til konstruktivt samarbeid for å nå målet Stortinget har sett for utsleppsfri fjord. Desse medlemene vil understreke at denne utfordringa inneheld potensial for unik kompetansebygging og læring som desse medlemene meiner bør passe inn i strategien for å styrke og utvikle meir berekraftig maritim industri og reiselivsnæring på Nordvestlandet. Den ekstraordinære situasjonen med to år med pandemi som har råka begge næringane, gjer situasjonen spesiell. Her bør regjeringa tenkje heilskapleg, langsiktig og berekraftig, og utnytte potensialet for innovasjon og bygge tillit mellom styresmakter og dei som sit midt oppe i utfordringane i denne unike delen av landet.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti, Raudt, Venstre og Miljøpartiet Dei Grøne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa kome attende med ei sak til Stortinget om korleis ein kan medverke til at Stortinget sitt vedtak om å fjerne utsleppa frå skipstrafikken i verdsarvfjordane kan auke verdiskapinga i turistnæringa i Geiranger og Hellesylt.»

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa vurdere kva kraftbehov som fylgjer av målet om næringsutvikling i verdsarvområda Geiranger og Nærøyfjorden og ferjesambanda der, utan klimagassutslepp, og kome attende til Stortinget med ei sak om korleis regjeringa kan medverke til at kraftbehovet vert dekt.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen Solbergs Handlingsplan for grønn skipsfart (2019) stadfestet målet om å halvere klimagassutslippene fra innenriks skipsfart innen 2030, sammenlignet med 2005. Dette ble igjen bekreftet i Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030. Disse medlemmer understreker at nullutslipp kan oppnås både med elektrisitet og batterier, der en god ladeinfrastruktur vil være avgjørende, men også med andre nullutslippsløsninger som bruk av hydrogen og ammoniakk produsert uten utslipp. Biogass kan også brukes som en tilnærmet nullutslippsløsning.

Disse medlemmer viser til at Stortinget i 2018 ved behandlingen av Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid har bedt regjeringen utforme krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder, samt bruk av andre virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030. Dette inkluderer krav om nullutslipp fra turistskip og ferjer i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart og senest innen 2026.

Disse medlemmer imøteser at regjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte med informasjon om hvordan vedtaket om nullutslipp i verdensarvfjordene følges opp og gjennomføres.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa kome attende med ei sak til Stortinget om korleis ein kan medverke til at Stortinget sitt vedtak om å fjerne utsleppa frå skipstrafikken i verdsarvfjordane kan auke verdiskapinga i turistnæringa i Geiranger og Hellesylt.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa kome attende med ei sak til Stortinget om korleis ein kan sørge for tilstrekkeleg straumkapasitet til Geirangerfjordområdet innan 2026.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget med ein plan for å kunne medverke til å finansiere tilførsel av nødvendig straumkapasitet til Geiranger.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringa sørge for at Enova bidrar til landstraumanlegg i dei viktige cruisehamnene.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding blir fremmet av en samlet komité.

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

vedtak:

Stortinget ber regjeringa vurdere kva kraftbehov som fylgjer av målet om næringsutvikling i verdsarvområda Geiranger og Nærøyfjorden og ferjesambanda der, utan klimagassutslepp, og kome attende til Stortinget med ei sak om korleis regjeringa kan medverke til at kraftbehovet vert dekt.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 3. februar 2022

Terje Aasland

leder

Linda Monsen Merkesdal

ordfører



DET KONGELIGE
OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget - Energi- og miljøkomiteen

0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1963-

3. desember 2021

Representantforslag 30 S (2021-2022) om strømsituasjonen i Geirangerfjorden etter vedtak om nullutslipp for cruiseskip

Jeg viser til brev fra Stortinget av 22. november vedlagt representantforslag 30 S (2021-2022) fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Helge André Njåstad, Silje Hjemdal og Frank Edvard Sve. Representantene fremmer følgende forslag:

- 1. Stortinget ber regjeringa kome attende med ei sak til Stortinget om korleis ein kan sørge for tilstrekkeleg straumkapasitet til Geirangerfjordområdet innan 2026.*
- 2. Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget med ein plan for å kunne medverke til å finansiere tilførsel av nødvendig straumkapasitet til Geiranger.*
- 3. Stortinget ber regjeringa sørge for at Enova bidrar til landstraumanlegg i dei viktige cruisehamnene.*

Med 98 prosent fornybar kraftproduksjon, et velfungerende kraftmarked med lave kostnader, et overskudd av kraft nasjonalt og et sterkt utbygget strømnnett, har vi et godt utgangspunkt for elektrifisering i Norge. Selv om vi har et godt utbygget strømnnett kan store forbruksøkninger som følge av elektrifisering innebære behov for forsterkninger i nettet regionalt, slik tilfellet er i området ved Geirangerfjorden.

Nettselskapene har plikt til å tilby de som ønsker det, tilgang til nettet. Tilknytningsplikten innebærer at nettselskapet om nødvendig også må planlegge, konsesjonssøke og gjennomføre nødvendige investeringer i strømnettet dersom tilknytningen utløser behov for dette. Samtidig tar det tid å øke nettkapasiteten, noe som må sees i sammenheng med

behovet for grundige prosesser når infrastruktur med store kostnader og betydelige virkninger for natur og miljø skal gjennomføres.

Det er nettselskapene selv som har ansvaret for å drive og utvikle strømmettet i sine konsesjonsområder, og for å levere nettjenester til sine kunder. Nettselskapene og deres inntekter er underlagt omfattende regulering som skal bidra til at selskapene utfører sine oppgaver effektivt, at nettleien ikke blir høyere enn nødvendig og at utviklingen av strømmettet er samfunnsmessig rasjonell. En ordning med statlig tilskudd til nettinvesteringer vil i liten grad samsvare med de overordnede målene som ligger til grunn for reguleringen av sektoren, og departementet har ikke en slik ordning. Utviklingen av strømmettet er brukerfinansiert.

Jeg vil også påpeke at nettselskap med områdekonsesjon etter energiloven § 3-3 har leveringsplikt. Leveringsplikten omfatter både en plikt til å knytte kunder til nettet og en plikt til å levere elektrisk energi til kundene innenfor det området som konsesjonen gjelder for, herunder gjøre nødvendig vedlikehold av nettet og om nødvendig foreta reinvesteringer.

Gjennom Enova bidrar regjeringen til at det etableres landstrømanlegg i alt fra fiskerihavner, offshore-baser og industrianlegg til Kystruten og cruisehavner. Enovas mål med støtten er å få til en varig markedsendring som gjør at markedet etter hvert selv skal sørge for at landstrøm bygges ut og benyttes. Enova har så langt støttet seks landstrømanlegg til cruiseskip. Anleggene i Ålesund, Bergen, Haugesund, Flåm, Nordfjordeid og Tromsø har til sammen fått om lag 160 mill. kroner i støtte. Bergen, Ålesund, Tromsø og Flåm var alle blant de ti mest besøkte cruisehavnene i 2019. Siden 2016 har Enova støttet 95 ulike landstrømprosjekter med til sammen 712 mill. kroner.

Enova gir investeringsstøtte til etablering av infrastruktur til havneopphold og lading. Her kan Enova dekke inntil 50 pst. av godkjente prosjektkostnader. Enova gir også forprosjektstøtte for å bidra til bedre samhandling mellom infrastrukturtilbydere, potensielle kunder, havn, nettselskap og andre relevante aktører. Målet er at slike forprosjekter gir tilstrekkelig informasjon til at man kan fatte en investeringsbeslutning om å etablere landstrømanlegg. Begge disse programmene er relevante for cruisehavner.

Utgangspunktet etter havne- og farvannsloven er at fastsettelse av priser for bruk av havneinfrastruktur og for havnetjenester skjer etter alminnelige privatretslige regler. Dette innebærer at havnen kan innrette vederlagene ut fra sine egne investeringsplaner, noe som også kan omfatte investeringer i landstrømanlegg. Havnen kan dermed velge å heve vederlag for å dekke fremtidig etablering av landstrømanlegg eller for eksempel lånefinansiere investeringen for så å nedbetale lånet ved hjelp av vederlag fra kundene. Utover støtten fra Enova for finansiering av landstrømanlegg, står havnene dermed rettslig sett fritt til å ta betaling fra sine kunder for å dekke kostnadene ved etablering og drift av landstrømanlegg.

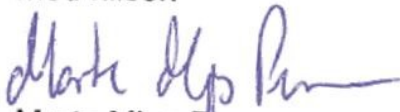
EU-Kommisjonen har som del av "Fit for 55" pakken foreslått krav om tilkobling til landstrøm fra 2030 for cruiseskip ved alle havneanløp i EU, i forslaget til den såkalte "FuelEU Maritime" forordningen. Dette vil bidra til å skape etterspørsel etter landstrøm også i Verdensarvfjordene.

Klima- og miljødepartementet styrer Enova på et overordnet nivå, gjennom fireårige styringsavtaler. Enova og Klima- og energifondets formål er å bidra til å nå Norges klimaforpliktelser og bidra til omstillingen til lavutslippssamfunnet. Innenfor avtalens rammer er Enova gitt betydelig faglig frihet til å prioritere mellom områder, utforme programmer og tildele støtte til enkeltprosjekter slik at midlene utnyttes mest mulig effektivt.

Norge har ambisiøse klimamål. For å nå disse målene må mye gjøres i alle sektorer, ikke minst innen skipsfarten. Landstrøm er, sammen med ny teknologi, viktig for å få til utslippsreduksjoner i denne sektoren. Jeg arbeider nå for at vi kan bygge ut mer kraft og bedre overføringsnett for å bygge opp nye grønne næringer, elektrifisere samfunnet og nå våre klimamål.

Bygging av nytt kraftnett, og ny produksjon tar tid og krever mye utredning og investering. For denne regjeringen er en helt sentral oppgave nå er å få opp tempoet i nettutviklingen og legge til rette for ny kraftproduksjon.

Med hilsen



Marte Mjøs Persen

