

Møte torsdag den 18. februar 2016 kl. 10

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 49):

1. Interpellasjon fra representanten Pål Farstad til næringsministeren:

«Nærmere 100 000 mennesker arbeider i maritim næring i Norge i dag, og næringa skaper verdier for over 150 mrd. kroner årlig. Sjøtransport bruker i utgangspunktet mer energi enn andre transportformer, men dersom energien er utslippsfri, har sjøtransporten likevel svært gode forutsetninger for å være en av våre mest miljøvennlige transportformer. Norsk forskning og utvikling av mer energieffektive skip er godt i gang, og disse skipene vil dempe veksten i forbruket av fossile energikilder. Ifølge «The Environmental Ship Index» er ni av verdens ti mest miljøvennlige skip eid av norske rederier. Norge har på denne bakgrunn gode forutsetninger for å bli verdens ledende eksportør av grønn maritim miljøteknologi og fartøyer.

Hvilke grep vil statsråden ta for å bidra til at norsk nullutslippsteknologi for alle skipstyper kan bli tilgjengelig på det globale markedet innen 2030?»

2. Referat

Presidenten: Representantene Kenneth Svendsen, Eirik Sivertsen og Bente Thorsen, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentant for Østfold fylke, Fredrik Bjørnebekk, har tatt sete.

Fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe foreligger søknad om permisjon for representanten Ingebjørg Amanda Godskesen i tiden fra og med 1. mars til og med 3. mars for å delta i møter i Europarådets parlamentariske forsamling i Tyrkia.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten for Aust-Agder fylke, Lene Lange-my, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Representanten Kari Henriksen vil fremsette et representantforslag.

Kari Henriksen (A) [10:00:43]: Jeg vil gjerne framsette et representantforslag på vegne av Anette Trettebergstuen, Lene Vågslid, Stine Renate Håheim og meg selv om kvinner i fengsel.

Presidenten: Representanten Siri Engesæth vil fremsette et representantforslag.

Siri Engesæth (V) [10:01:08]: Jeg vil gjerne framsette et representantforslag fra Terje Breivik, Ola Elvestuen og meg selv om å innføre miljøavgifter på fossil plast.

Presidenten: Representanten Une Aina Bastholm vil fremsette et representantforslag.

Une Aina Bastholm (MDG) [10:01:33]: Jeg vil på vegne av representantene Anne Tingelstad Wøien, Geir Jørgen Bekkevold og meg selv framsette et representantforslag om oppretting av lov om etikkinformasjon.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at sak nr. 2, Referat, tas opp til behandling før sak nr. 1. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 2 [10:02:03]

Referat

1. (164) Riksrevisjonens undersøkning av arbeidet til styresmaktene for å nå måla om økologisk landbruk (Dokument 3:7 (2015–2016))
2. (165) Riksrevisjonens undersøkelse av såkornfondenes resultater (Dokument 3:8 (2015–2016))

Enst.: Nr. 1 og 2 sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.

3. (166) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår (Dokument 8:45 S (2015–2016))

Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for næringskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.

Sak nr. 1 [10:02:59]

Interpellasjon fra representanten Pål Farstad til næringsministeren:

«Nærmere 100 000 mennesker arbeider i maritim næring i Norge i dag, og næringa skaper verdier for over 150 mrd. kroner årlig. Sjøtransport bruker i utgangspunktet mer energi enn andre transportformer, men dersom energien er utslippsfri, har sjøtransporten likevel svært gode forutsetninger for å være en av våre mest miljøvennlige transportformer. Norsk forskning og utvikling av mer energieffektive skip er godt i gang, og disse skipene vil dempe veksten i forbruket av fossile energikilder. Ifølge «The Environmental Ship Index» er ni av verdens ti mest miljøvennlige skip eid av norske rederier. Norge har på denne bakgrunn gode forutsetninger for å bli verdens ledende eksportør av grønn maritim miljøteknologi og fartøyer.

Hvilke grep vil statsråden ta for å bidra til at norsk nullutslippsteknologi for alle skipstyper kan bli tilgjengelig på det globale markedet innen 2030?»

Pål Farstad (V) [10:04:20]: Skipsfarten dekker i dag omtrent 90 pst. av verdens transportbehov mellom konti-

nentene, mens skipsfartens prosentvis andel av verdens CO₂-utslipp er 2,2 pst. Innenriks viser godsanalysen at sjøtransport står for om lag 50 pst., mens veitransport har 40 pst. Hvert år transporteres 270 millioner tonn gods på norske veier. Av dette kan 5–7 millioner tonn gods overføres fra veitransport til sjø og bane – minst.

At mer gods transporteres til sjøs, bidrar derfor både til reduserte CO₂-utslipp, mindre slitasje på veinet og færre trafikkulykker. Derfor er det viktig at vi legger forholdene til rette for vekst i denne delen av transportnæringen, og da tenker jeg spesielt på nærskipsfarten, noe som også står nedfelt i regjeringens plattform.

Nå er det slik at overføring av gods mellom transportformene ikke alene vil bidra nok til å oppfylle Norges klimaforpliktelser. All godstransport må bli sikrere, mer miljøvennlig og effektiv.

Nærskipsfarten har en lav driftsmargin og er avhengig av å være konkurransedyktig på både vei og bane. Økt verdiskaping i denne næringen mener jeg er en av nøkkelfaktorene for at næringen kan investere i nye, mer miljøvennlige skip. Her mener jeg staten må legge mye mer til rette i rammevilkårene. For eksempel har sjøtransporten langt flere avgifter, gebyrer og vederlag å forholde seg til enn det vei og bane har. Her må regjeringen følge opp sin egen plattform og styrke nærskipsfarten.

Et grønt skifte kommer ikke nødvendigvis av seg selv. I klimaforliket i Stortinget ble avgiftsfritakene for elbil freddet fram til 2017, eller når man nådde 50 000 solgte elbiler. Det målet nådde man allerede i april 2015. Gjennom statlige virkemidler har man fått ballen til å rulle fortere, og få er i dag uenig i at avgiftssystemet har vært en suksess for elbilsalget. Men for norsk teknologiutvikling var det begrenset hva vi fikk ut av det grønne skiftet for elbiler.

Norsk maritim næring har lange tradisjoner, er helt verdensledende og har alle forutsetninger for å lede an i det grønne skiftet.

Den globale konkurransen innenfor den maritime næringen er beintøff, og Norge må være helt i front dersom vi fortsatt skal være verdensledende. Alle vil ha miljøvennlig skipsfart, men hvem sørger for det? Gode intensjoner kan smuldre opp dersom det politiske lederskapet ikke er tilstrekkelig tydelig.

Selv om det synes klart at drivstoff for skip fortsatt vil være basert på fossile energikilder i lang tid framover, er det ingen tvil om i hvilken retning vi skal. Venstre vedtok på landsmøtet i fjor at Norge skal sette seg som mål å bli verdens ledende eksportør av grønn maritim miljøteknologi og fartøyer, videre at Norge skal bidra til at nullutslippsteknologi for alle skipstyper skal være tilgjengelig på det globale markedet innen 2030, og endelig at ferger, kystfraktfartøyer og hurtigbåter i trafikk i Norge innen 2030 skal ha nullutslipp.

Det er tre klare målsettinger som er avgjørende for å drive fram det grønne skiftet innen skipstransport. I tillegg har Stortinget i høst vedtatt en rekke tiltak for å fremme nullutslippsteknologi for nærskipsfarten.

For å nå Stortingets mål om nullutslipp for ferger, kystfartøyer og hurtigbåter må infrastrukturen tilrettelegges. Det

må etableres flere ladepunkter for landstrøm og stasjoner for LNG til skip.

Det er ikke nok å heie på miljøvennlig skipsfart – vi må ha planer og systematikk for å ta miljøteknologien i bruk. Det vet jeg næringsministeren og regjeringen også er oppatt av. Det er kun 14 år til 2030, og klimatoppmøtet i Paris vedtok ambisiøse mål. Selv om ikke sjøfarten var en del av toppmøtet, er det klart at utslippene fra transportsektoren står for om lag en tredjedel av Norges utslipp, og sjøtransporten kan bidra til å redusere utslippene betydelig. Men da har vi dårlig tid.

Det er behov for kraftige innovative tiltak. Fredag kom nyheten om at Enova har tildelt Hordaland fylkeskommune 133 mill. kr for å bygge ut landanlegg og null- og lavutslippsferger. Dette må vi ha mer av. Ikke minst er jeg oppatt av dette i mitt eget fylke, Møre og Romsdal. Det finnes kun én helelektrisk bilferge i verden – Ampere i Sognefjorden – og i Norge er det kun én plug-in hybridferge.

Tempoet må opp dersom vi skal få et hjemmemarked for norske verft som vil gjøre dem konkurransedyktige overfor det globale markedet. Siemens har utredet at av Norges 180 ferger på 112 fergestrekninger kan 127 ferger erstattes med ferger som enten er helelektriske eller hybride. Både miljøregnskapet og økonomien kommer godt ut av en omlegging til batteridrevne og hybride ferger. Ferger står for ca. 400 000 tonn CO₂-utslipp i året, og Siemens og Bellona mener batteri- og hybridomlegging kan redusere utslippene med 300 000 tonn. Dersom 84 dieselferger skal byttes ut med rene batteriferger, vil ekstrakostnaden bli på 3,5 mrd. kr sammenlignet med nye dieselferger. I ekstrakostnadene er det tatt med utgifter til bl.a. elektrisk infrastruktur, ladeløsninger, batterier, elektrisk framdriftssystem og nye ferger i aluminium. Ferger har normalt 30 års levetid. Basert på 10 års driftstid vil de 84 fergene totalt få redusert sine driftskostnader med 700 mill. kr i året. Ifølge Siemens vil ekstrakostnaden være nedbetalt på fem år, som tilsvarer den vanlige kontraktstiden på anbudene. Dette er eksempler.

Vi må bruke det mulighetsrommet som finnes nå med nedgangen i ordrer for norske verft som følge av oljenedturen. Det vil også gi sårt tiltrengte kontrakter og arbeidsplasser, både på Vestlandet og i andre deler av landet. Tiden for å starte omstillingen er nå, men det krever politisk handlekraft.

Forskning og utvikling er et sentralt virkemiddel for å få til det grønne skiftet innenfor skipsfart. Norge trenger en nasjonal forskningspolitikk med tydelig prioriterte satsingsområder. Maritim21-strategien for maritim forskning og innovasjon er utarbeidet av den maritime næringen på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Den skisserer fem prioriterte områder for utvikling av mer miljøvennlig skipsfart. MAROFF-programmet, som følger opp Maritim21-strategien, er dessverre underfinansiert. Venstre foreslo i sitt alternative budsjett å øke posten med 50 mill. kr, men det fikk dessverre ikke flertall. Vi kan ta i bruk norskekysten som inkubator for ny miljøvennlig teknologi og ta en ledende posisjon globalt i dette nye grønne markedet.

Det offentlige må også ha en langt mer aktiv rolle

for å stimulere til, utprøve og implementere nye løsninger. Hvert år står det offentlig for over 430 mrd. kr i ulike innkjøp. Det må legges en strategi for hvordan disse innkjøpene kan være drivere i det grønne skiftet.

Det er viktig at vi setter oss ambisiøse mål om en utslippsfri transportnæring. Og spørsmålet blir: Hvilke grep vil statsråden ta for å bidra til at norsk nullutslippsteknologi for alle skipstyper kan bli tilgjengelig på det globale markedet innen 2030?

Statsråd Monica Mæland [10:14:20]: Skipsfart er i hovedsak et energieffektivt transportalternativ for gods. Bruk av mer miljøvennlig drivstoff og energieffektive skip er en nøkkelfaktor for å løse miljøutfordringer i skipsfarten. Her har Norge et fortrinn. Langsiktig og strategisk satsing har gjort oss til en verdensleder i bruk av LNG, batteri- og ikke minst el- og hybridsystemer innenfor skipsfart.

Vi må utnytte denne posisjonen og sørge for at norsk miljøteknologi blir gjort tilgjengelig på det globale markedet. Interpellanten stiller derfor et veldig viktig spørsmål.

Spørsmålet griper inn i en velkjent eksportpolitisk problemstilling, men la meg først slå fast at regjeringen legger, og vil legge, stor vekt på å bistå norske selskaper i utlandet for å fremme norsk eksport.

Før jeg går inn på hvilke grep som er tatt for å bidra til at nullutslippsteknologi kan bli gjort tilgjengelig på det globale markedet, har jeg lyst til å understreke et viktig forhold, nemlig at nullutslippsteknologi, som interpellanten refererer til, er en teknologiløsning som har null utslipp til både luft og vann, som f.eks. batteri- eller hydrogenløsninger. Dette er en teknologi som ikke er fullt ut moden, og som vi fortsatt er i en tidlig fase med å utvikle og eksportere løsninger for.

Også lavutslippsteknologi er langt mer miljøvennlig enn konvensjonelle løsninger, bl.a. er LNG og hybridløsninger lavutslippsteknologier. På disse områdene er Norge en global leder.

Norge har siden 1980-tallet forsket på LNG som drivstoff, og den første LNG-drevne fergen «Glutra» ble satt i drift i 2000. Vi har derfor nå 16 års erfaring med LNG som drivstoff på skip. 53 LNG-drevne fartøyer seiler nå for norske rederier, og nesten like mange er i bestilling for de neste årene.

Etterspørselen etter LNG-drevne skip er økende, og norske bedrifter kan levere teknologien som trengs. Fra norsk side har vi et tett samarbeid med flere land på dette området. Lavutslippsteknologi bidrar også vesentlig til reduserte utslipp, og det er derfor viktig at vi inkluderer både lav- og nullutslippsteknologi når vi snakker om miljøvennlig teknologi innen skipsfart.

I fjor la regjeringen fram en offensiv maritim strategi med 69 tiltak for å sikre bærekraftig vekst og verdiskaping i næringen. Regjeringen har ambisiøse miljømål for den maritime næringen. Vi vil stimulere til grønn vekst og økt bruk av miljøteknologiske løsninger og mer miljøvennlig drivstoff, slik at vi beholder vår ledende posisjon.

Utgangspunktet for næringspolitikken er å bidra til størst mulig samlet verdiskaping i Norge. Det gjør vi

gjennom stabile rammevilkår og ved å legge til rette for omstilling og innovasjon.

Ett av regjeringens åtte satsingsområder er å sikre konkurransekraft for norske arbeidsplasser. For å bidra til dette legger regjeringen stor vekt på å bistå norske selskaper i utlandet og fremme norsk eksport. Den maritime næringen har høy eksportandel og tilstedeværelse internasjonalt. Innovasjon Norge bistår i dag norske bedrifter med å vurdere markedsmuligheter i mer enn 30 land, mange i framvoksende markeder. Arbeidet utføres gjennom rådgivningstjenester, nettverkstjenester og kompetanse- og profilerings tjenester. Regjeringen har i 2016 styrket Innovasjon Norges kompetanse- og profilerings tjenester med 36 mill. kr. Målet med satsingen er at bedrifter med stort eksportpotensial skal stimuleres til å utnytte muligheter som finnes utenfor Norge.

Eksportkreditt Norge og Garantiinstituttet for Eksportkreditt, GIEK, er viktige aktører i regjeringens arbeid med å fremme norsk eksport. Stabile, forutsigbare og konkurransedyktige finansieringsvilkår har stor betydning for om norske bedrifter vinner kontrakter eller ikke.

Regjeringen legger også til rette for å realisere mer miljøvennlig verdiskaping gjennom ordninger som Forskningsrådets MAROFF-program, miljøteknologiordningen til Innovasjon Norge, Enova og No_x-fondet. I 2014 ble det bevilget i underkant av 1 mrd. kr til den maritime næringen gjennom ulike ordninger i Norges forskningsråd og Innovasjon Norge.

Departementet har nylig satt i gang arbeid med å utvikle en ny helhetlig forsknings- og innovasjonsstrategi for den maritime næringen, Maritim21. Strategien skal bl.a. identifisere hvordan vi best kan innrette forsknings- og innovasjonspolitikken for å realisere potensialet for synergier i de havbaserte næringene. Både næringen og forskningsmiljøene bidrar inn i dette arbeidet, og strategien skal legges fram høsten 2016.

For å bidra til en grønn fornyelse av nærskipsfartsflåten etableres det nå en kondemneringsordning på 12 mill. kr. Samtidig styrkes tapsfondet for innovasjonslånene ordningen gjennom Innovasjon Norge med 28 mill. kr, slik at det kan tas høyere risiko enn tidligere for kontrahering av nybygg. Det tilsvarer en styrket låneramme på 100 mill. kr. Innovasjon Norge gis på denne måten større mulighet til å gå inn med finansieringsstøtte til bygging av nye skip i nærskipsfarten.

Ordningene vil også kunne bidra til mer virksomhet for norske verft og utstyrsleverandører og synliggjøre norske aktører som en internasjonal leverandør av miljøvennlige løsninger til maritim sektor.

Nye miljøvennlige løsninger må profileres i utlandet, og myndighetene bidrar der de kan. Samordningen av tjenester mellom utenriks tjenesten og Innovasjon Norge skal bidra til dette. Utadrettet innsats, nettverksmøter og maritime konferanser prioriteres, der det er naturlig. Bistand til enkeltbedrifter er også høyt prioritert. Delegasjonsbesøk og politiske besøk til utlandet benyttes til å profilere det maritime Norge.

Sjøfartsdirektoratet er også en viktig aktør i profileringen av norske miljøvennlige løsninger. Økt fokusering på

klimautfordringene og strengere krav til utslipp medfører økt internasjonal interesse for grønn skipsfartsteknologi og regulatoriske spørsmål, og direktoratet er en attraktiv samarbeidspartner.

Norge er en pådriver for å utvikle et godt internasjonalt rammeverk for klima- og miljøvennlig skipsfart. Internasjonalt har utviklingen av miljøregelverket, kombinert med endringer i markedsbetingelsene, gjort miljøinvesteringer mer attraktive. Tydelige og forutsigbare miljøkrav samt et helhetlig virkemiddelapparat fra forskning til marked bidrar til at norske miljøvennlige løsninger er kjent og etterspurt.

Markedsføring og eksport av lav- og nullutslippsteknologi er i første rekke næringens ansvar. Jeg merker en stadig økende interesse for våre grønne maritime løsninger i utlandet, og regjeringen vil selvsagt være med på å legge til rette for eksport av grønn teknologi, i nært samarbeid med både næringen og virkemiddelapparatet.

Pål Farstad (V) [10:21:55]: Jeg takker statsråden for redegjørelsen og har ingen problem med å anerkjenne regjeringens maritime strategi som et godt dokument. Både før og etter framleggingen av det dokumentet hadde Venstre et godt samarbeid med næringsministeren. Det er jeg glad for, og det håper jeg kan fortsette.

Jeg er enig i at skipsfarten er energieffektiv allerede, det sa jeg også i innledningen, men vi kan altså gjøre mer, og det er på dette området Norge har et fortrinn framfor mange andre land – ja, kanskje alle andre land – ikke minst når det gjelder å eksportere teknologi. For å få ned utslippene fra internasjonal skipsfart må Norge arbeide for strenge internasjonale regler og miljøtiltak for å redusere utslipp til luft. Det er allerede opprettet et Sulphur Emission Control Area for Nordsjøen, inkludert Den engelske kanal. Det pågår også en prosess for å redusere NO_x-utslippene fra skipsfarten ytterligere, med etablering av et Nitrogen Oxide Emission Control Area for Nordsjøen – veldig bra. Spørsmålet er om disse områdene bør utvides til også å gjelde nord for 62-graden, hvor vi finner noen av Norges mest sårbare områder. Jeg benytter anledningen til å be statsråden si noe om problemstillingen nord for 62-graden.

NO_x-fondet bidrar også til å oppfylle våre forpliktelser i henhold til Göteborg-protokollen fra 1999. Selskap som f.eks. Nor Lines har nettopp bygd to LNG-skip, og de framhever nettopp at NO_x-fondet er ett av få fond hvor man kan få relativt stor støtte til utvikling av mer miljøvennlig teknologi. Det er derfor viktig å få avklart om ordningen videreføres også etter 2017.

Det jobbes både internasjonalt, regionalt og nasjonalt for å begrense utslipp av klimagasser fra skipsfarten. Selv om skipsfarten var først ute med bindende globale utslippsreguleringer på tvers av en hel industrisektor, er det enighet i næringen om at det må følges opp av mer markedsbaserte mekanismer, f.eks. avgifter som setter en prislapp på utslipp utover grensene fastsatt i globale reguleringer. Det er en viktig problemstilling. Slike avgifter kan settes av i et internasjonalt fond, på linje med NO_x-fondet, som tilgjengiggjør forskning og utvikling på klimatiltak innenfor

skipsfarten. En naturlig oppfølging er derfor om regjeringen vil ta initiativ internasjonalt for å få satt en prislapp på CO₂ i internasjonal skipsfart, og for å inkludere skipsfart i klimaforhandlingene.

Statsråd Monica Mæland [10:25:18]: Maritim næring er en næring hvor alt preges av at det meste henger sammen med vår kompetanse på maritim næring, altså sjømannskompetansen. Den trenger vi på sjø og på land. Derfor er maritim strategi så enormt viktig, fordi vi der tar alle ledd av læringen, og skal vi kunne utvikle ny teknologi på land, trenger vi kompetansen på sjøen. Jeg er veldig glad for det gode samarbeidet vi har hatt.

Det er stilt noen spørsmål som naturlig hører hjemme hos både finansministeren og klimaministeren, så det skal jeg la dem svare på.

Når det gjelder vårt engasjement internasjonalt, er det en av grunnene til at jeg mener at maritim strategi for å få flagget inn flere skip er veldig viktig. Vår røst internasjonalt er avhengig av at vi er sterke, og da teller antall skip vi har i NIS og i NOR. Vi har en sterk røst i IMO, vi gjør et veldig viktig arbeid internasjonalt, og vi var ledende i arbeidet med å utvikle Polarkoden, som regulerer internasjonal skipsfart i polare strøk. Vi kom ikke så langt som vi ønsket, men vi er kommet et stykke på vei, og det er veldig viktig at vi fortsetter dette arbeidet internasjonalt, i IMO og i EU, for å regulere de mest sårbare områdene. Så jeg opplever at Norge har både kompetanse, stort engasjement og gjennomføringskraft internasjonalt i disse spørsmålene.

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:27:06]: La meg først av alt få takke Pål Farstad for interpellasjonen og muligheten til å debattere dette temaet. Utvikling og innovasjon for den maritime sektoren er et viktig tema i norsk næringsliv og selvsagt også i klima- og miljøsaken.

Den danske forfatteren Poul Henningsen sa en gang at framtiden kommer av seg selv, framskrittet ikke. Evnen til å tenke nytt og skape nye løsninger basert på forskning og utvikling er avgjørende for de utfordringene vi ser i maritim sektor, og for så vidt i andre kunnskapsintensive næringer. Norge har en nasjonal forskningsstrategi, som interpellanten etterspurte. I fjor vinter behandlet vi Meld. St. 7 for 2014–2015, Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2015–2024. Der ble seks langsiktige prioriteringer nevnt, og først av dem temaet «hav».

Norge har alltid vært en nasjon som har levd av og med havet og de marine og maritime ressursene. Det at vi er en ledende maritim nasjon, må likevel ikke bli en sovepute. Globale og teknologiske utviklingstrekk skaper nye muligheter, særlig hvis vi klarer å ligge i forkant av denne utviklingen slik at vi kan ta i bruk kunnskap som fremmer innovasjon, og som legger til rette for nødvendig omstilling.

Så er det helt riktig det som næringsministeren sa i sitt første innlegg i denne debatten, og jeg må også få understreke det: Nullutslippsteknologi er ikke en moden teknologi per i dag, og det ser kanskje ut til at det ligger noen år fram i tid før den blir det, og før det svarer seg også økonomisk. Men man skal selvsagt sette seg mål – det er bra.

Den maritime næringen er i dag blant Norges mest globale, innovative og framtidsrettede næringer. Den har høy sysselsetting, høy verdiskaping og ringvirkninger for andre næringer som gjør den til en viktig drivkraft i norsk næringsliv og norsk økonomi. Mulighetene og utfordringene som maritim sektor står overfor, blir ikke realisert og håndtert uten langsiktige og bærekraftige løsninger. Derfor er det bra at vi har et stortingsflertall og en regjering som har satt ambisiøse og langsiktige mål for en mer miljøvennlig skipsfart.

Regjeringen vil gjennom sin maritime strategi stimulere til grønn vekst for norsk maritim næring, økt bruk av miljøteknologiske løsninger og mer miljøvennlig drivstoff for skip. Norge er i dag ledende i utvikling av bl.a. gassdrevne skip og batteridrevne ferger, som er et fortrinn som kan utnyttes og videreutvikles. Flere typer miljøvennlig drivstoff er tilgjengelig for bruk i skip, og flere vil komme som alternativ til diesel, som i hovedsak anvendes i dag.

Til spørsmålet om hva som kan bidra til norsk nullutslippsteknologi for alle skipstyper, er svaret innovasjon. Miljøteknologiordningen i Innovasjon Norge skal bidra til kommersialisering av forskningsprosjekter innen miljøteknologi ved å gi investeringstilskudd til pilot- og demonstrasjonsprosjekter i alle typer bedrifter.

Det mest effektive virkemiddelet for å fremme lav- og nullutslippsteknologi i ferge- og nærskipsfarten er imidlertid skatte- og avgiftspolitikken. Internasjonal skipsfart er avhengig av internasjonalt like konkurransevilkår og har derfor unntak fra enkelte miljøavgifter. Vi må sørge for at gebyr- og avgiftsregimet styrker en miljøvennlig skipsfart gjennom nye gulrøtter. MAROFF-programmet og SkatteFUNN-ordningen bidrar til å realisere regjeringens maritime strategi for å fremme miljøvennlig verdiskaping, og vi ønsker selvfølgelig også at Enova utvikler kostnadseffektive virkemidler som understøtter investeringer i miljø- og klimatiltak i transportsektoren, herunder i maritim sektor.

NO_x-fondet og NO_x-avgiften var også nevnt. Det er et viktig virkemiddel. Det ble innført i 2007 for å stimulere til utslippsreduksjoner. Gjennom avtalen forplikter næringsorganisasjonene seg til å medvirke til reduksjon i utslippene av NO_x. Så vidt jeg har forstått, legger regjeringen opp til å forhandle med organisasjonene om en ny avtale som grunnlag for videre fritak for NO_x-avgiften, og at forhandlinger kan starte opp så snart regjeringen har mer klarhet i nivået på Norges internasjonale utslippsforpliktelser.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [10:31:50]: Aller først vil jeg takke interpellanten for å reise en viktig og spennende debatt. Vi i Kristelig Folkeparti har lenge jobbet for å stimulere til mer klima- og miljøvennlig transport, også sjøtransport, og derfor er vi glad for at vi får denne debatten i dag.

Det er en stadig økende bevissthet om verdens miljø- og klimautfordringer. Både enkeltpersoner, organisasjoner og myndigheter ønsker å redusere miljø- og klimaskadelige utslipp. Derfor må morgendagens vinnere ha fokus på energieffektivisering og miljøvennlige løsninger. Klimaavtalen i Paris, klimaforliket i Stortinget og andre klimapolitiske forpliktelser innebærer at vi i felles-

skap må ta et betydelig ansvar for å redusere vårt klimavetrykk.

Norge har fantastiske forutsetninger for å utvikle framtidens miljøvennlige og bærekraftige transportløsninger. Vår maritime næring har lang erfaring med å finne de aller beste løsningene på de mest krevende utfordringene. Jeg er derfor enig med interpellanten, som sier at Norges kystlinje bør være et arnested for miljøvennlige maritime løsninger som senere kan eksporteres til resten av verden.

Sjøtransporten er allerede den mest energieffektive og miljøvennlige transportmetoden dersom man regner utslipp per tonnkilometer. Der et containerskip kan frakte 1 kg last ca. 120 km med et utslipp på 1 kg CO₂, kommer ikke en lastebil lenger enn 20 km med det samme utslippet, og et fly kommer knapt 1 km. Styrking av sjøtransportens konkurransekraft vil føre til at mer av lasten flyttes fra vei til sjø, og dette vil alene bidra til at klima- og miljøutslippene går ned.

Norges maritime næring har en verdensledende posisjon. Dette kommer som følge av stor kompetanse, høy kvalitet og en komplett maritim klynge som det har vært satset bevisst på over lang tid. Viljen til å ivareta klimaet og miljøet har vært helt avgjørende for utvikling av nye miljøvennlige teknologier og konsepter. Det er en rekke gode eksempler på det, og la meg ta noen: Offshorerederiet Eidesvik på Bømlo tok i bruk sitt første LNG-skip allerede for 15 år siden. Etter det har de vært i front både på brenselteknologi og batteridrift. Et annet eksempel er Nor Lines i Stavanger. I 2015 satte Nor Lines i fart to godsskip med navnene «Kvitnos» og «Kvitbjørn», som begge går på LNG. Reduksjonen i utslippene er store: 38 pst. CO₂-reduksjon, 90 pst. NO_x-reduksjon og 100 pst. SO_x-reduksjon.

Dette er et resultat av at næringen selv har en offensiv og ambisiøs miljøvisjon. Og ikke bare de enkelte selskapene, men også Rederiforbundet har gått i front med et mål om at norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha noen miljøskadelige utslipp fra sjø til luft. Dette er et ambisiøst mål som norske myndigheter også bør stille seg bak, og stimulere til at dette blir virkelighet.

Samtidig må det ikke bli slik at det perfekte blir det godes fiende. Vi har hatt en liten diskusjon om nullutslippsambisjonene, og de må ikke ødelegge for utviklingen av nye, mer miljøvennlige løsninger som reduserer utslippene på sikt, for «på sikt» består av mange korte, små steg.

Jeg mener det også bør stimuleres til økt bruk av alternativer til den tradisjonelle maritime bunkersoljen som i stor grad benyttes i dag. Fra et miljø ståsted er tungoljen lite ønskelig som drivstoff. Det bidrar til luftforurensning og kan forårsake store miljøskader og kostnader knyttet til opprensning dersom det skjer ulykker eller utslipp. Jeg ønsker en bred satsing på drivstoff som biogass, metanol og hydrogen. Det får vi til gjennom gode og forutsigbare rammebetingelser og midler til forskning og innovasjon. Så må vi bruke avgifts- og gebyrsystemet for å stimulere til at det investeres i miljøvennlige løsninger.

Til slutt har jeg lyst til å etterlyse en sak som jeg vet regjeringen jobber med, men som jeg lurer på når kommer,

og det er vrakpantordningen og innovasjonslâneordningen for skip i nærskipsfartsflåten. Vi vet at nærskipsfartsflåten vår har en gjennomsnittsalder på 30 år, og fornyelse av denne flåten er viktig. Da må vi bruke de tiltakene som vi nå har vedtatt. Vi må få dem i gang og satt ut i livet.

Terje Breivik (V) [10:37:04]: Eg kan starta med å takka interpellanten Farstad for å reisa problemstillinga. Dette er ein debatt som både har eit langsiktig perspektiv, og som òg er viktig for å leggja til rette for ei næring som har alle moglegheiter til å vera ei av dei store for Noreg i framtida. Men det er òg ein debatt som er eit veldig godt høve til å ta opp ting som ein kan gjera rimeleg omgåande for å avhjelpa ein situasjon som er rimeleg prekær.

No kjenner statsråden Vestlandet og ikkje minst maritim industri på Vestlandet minst like godt som underteikna. Eg hadde ein liten runde i Sunnhordland for to veker sidan og besøkte bl.a. NCE Maritime CleanTech på Stord, ei klynge for maritim industri. Vestlendingar er jo heilt fantastiske menneske, særleg sunnhordlendingane. Dette var då bedrifter som opplever si verste krise «ever». Men var dei opptekne av å driva krisemaksimering når dei møter ein politikar som har makt til å gjera endringar? Nei, dei var opptekne av å visa moglegheiter, diskutera alt det spennande dei no tenkjer på og driv på med.

Dei hadde to heilt akutte tiltak som dei jobba med. Det eine var det mest handfaste: På Stord, som statsråden veit godt om, har Wärtsilä lagd eit testsenter der ein kan skalera opp teknologi innan maritim industri. Det er eit testsenter som på grunn av situasjonen i dag står i fare for å verta lagd ned, men som no bedriftene på Stord, Bømlo – i Sunnhordland – går saman om å byggja opp til eit permanent testsenter som alle kan få tilgang til og driva teknologiutvikling og innovasjon i. Det er eigentleg eit av dei store hola i verkemiddelapparatet, at det er for få moglegheiter til å oppskalera teknologi. I så måte er det veldig spennande med det som SIVA no planlegg, det såkalla Norsk Katapult-programmet. Det hadde vore veldig interessant å høyra vurderingane frå ministeren både av det og ikkje minst av kva ministeren og regjeringa planlegg når det gjeld å få Katapult-programmet opp å gå. Etter kva underteikna meiner, bør me verkeleg leggja vinn på å få det opp allereie no, i samband med revideringa av statsbudsjettet til sommaren, for det er eit raskt svar på ein akutt situasjon.

Det andre – og sånn sett var det i veldig rett tid at representanten Hjemdal nemnde reiarlaget Eidesvik på Bømlo – er at eit av dei store problema i dag er at det ikkje er etterspurnad etter og marknad for fartøy som er basert på låg- og nullutslippsteknologi. No går det ikkje an å klandra dagens regjering eller dagens statsråd for at den førre regjeringa, den raud-grøne, ikkje såg at det å stilla krav òg til operatørane på sokkelen, til logistikkdelen i verksemda deira, òg så til dei grader medfører næringsutvikling i neste omgang og lager ein heimemarknad for eigen industri som i neste omgang gjer at dei får auka konkurransekraft på verdsmarknadane.

Men igjen, det som hadde vore interessant, var å høyra tankane til statsråden om at me no nyttar høvet til òg å stilla klimakrav til operatørane på sokkelen når det gjeld

logistikkdelen av verksemdar der ute, det vil seia den havbaserte delen.

Frank Bakke-Jensen (H) [10:41:22]: Takk til interpellanten for å løfte en viktig og riktig debatt i disse tider. Maritim næring er en av de tre store kunnskapsklyngene våre, og oftere og oftere ser vi nå at vi kan bruke kunnskapsklyngene, vi kan flytte kompetanse mellom dem, og vi kan løse framtidens utfordringer på en god måte i Norge.

Noen av paradoksene vi opplever når vi gjerne vil gjøre ting bedre, er at det for enkelte av næringene er klare utfordringer. Hvis vi drar godsproblematikken over til en annen kunnskapsklynge, som sjømat, opplever vi det paradokset at fordi vi nå er blitt veldig gode på å produsere ferske produkter, er vi avhengig av rask transport, og mye av den går i dag med bil til Europa. Det igjen fører til at vi har veldig mye ledig kapasitet tilbake til Norge. Vi har billig frakt inn, frakt som vi ikke akkurat stempler som det mest miljøvennlige, men det er det mest effektive vi har i dag, og konkurransemessig får vi et skeivt bilde i forhold til nærskipsfarten. Sjømat er altså en klynge vi er god på. Der er vi også avhengige av å komme raskt ut til markedene, og det gjør at vi ofte får et konkurransebildet som ikke passer med ønskene våre om en mer miljøvennlig transport.

Det tar oss videre til den diskusjonen vi i dag har i næringskomiteen om en konkurransekraftig sjømatindustri. Jo mer vi klarer å gjøre i Norge, jo mer vi klarer å videreføre i Norge, jo mer tar vi ned behovet for volum når det gjelder frakt ut. Det vil være mulig for oss å få et mer miljøvennlig, et mer grønt, fotavtrykk fra den næringen. Det å bruke teknologi og andre former for emballasje gjør at vi kan strekke den perioden produktene våre holder seg ferske og er høyverdige, og det gjør også at vi etter hvert kan begynne å bruke andre former for transport. Det vil gjøre at vi kan sette et mer grønt fotavtrykk på denne typen transport.

Så er det sånn at jeg har veldig stor respekt for vestlendingene og det de har fått til. Jeg kommer fra en del av landet der vestlendingene for en stor del har befolket landsdelen. I nord liker vi også å tenke at de sendte de beste hodene nordover. Derfor skal jeg ikke til Sogn, men jeg vil gjerne gå til Finnmark og Berlevåg for å ta fram et eksempel på nytenkning og miljøvennlig tenkning. I nord har vi de beste vindressursene i Fastlands-Europa. Vi har bygd vindparker, men vi er sørgelig få til å bruke denne strømmen, slik at vi sliter litt. Det er veldig langt til mange, men da har vi også kommet med nye planer: Tenk om vi kan bygge en hydrogenfabrikk i Berlevåg, bruke vindressursene til å omgjøre dem til miljøvennlig energi. Kanskje vi i framtida kommer til å se båter og biler som flytter seg framover på hydrogen basert på de rike vindressursene vi har i nord. Det er bare teknologien som ikke er klar ennå, men som kan komme, og det er mange kloke hoder og mange store selskaper som jobber med dette.

Så til interpellanten, som sier at vi må ha en strategi når det gjelder innkjøp. Da må jeg få lov til å gjøre oppmerksom på at i næringskomiteen i dag har vi til behandling en lov om offentlige innkjøp, der regjeringen er ganske klar på at vi må tenke nytt. Og hvordan det offentlige bru-

ker pengene, er viktig for hvilke miljøfotavtrykk vi setter. Jeg vil henvise til § 5, Miljø, menneskerettigheter og andre samfunnshensyn. Der sies det i proposisjonen:

«Bestemmelsens første ledd første punktum slår fast at statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant.»

I forlengelsen sier vi i lov at de gangene vi skal bruke offentlige penger, skal vi i anbudsprosessene si: Ok, slik gjorde vi det forrige gang. Hva vil i neste anbudsrunde gjøre at vi kan peke på en forbedring i klimatenkningen vår? Hvordan kan vi, relevant, si at her har vi kjøpt tjenester på en mer klimavennlig måte, her har vi klimafotavtrykket?

Derfor vil jeg avslutte med å si at jeg er enig i at norsk kystlinje er et arnested for grønn tenkning, for framtids-tenkning og for utvikling av klimavennlig teknologi. Vi skal bare ta den videre på den veien vi har startet på. Da kommer dette til å gå veldig bra.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [10:46:25]: Kan ikke jeg bare få begynne med Frank Bakke-Jensen og si at hvis man trenger noe å bruke strømmen fra vindmøllene i Finnmark til, er det bare å støtte SVs forslag om å elektrifisere på Melkøya. Det vil trenge betydelig med strøm og kunne legge grunnlag for nettopp den type vindproduksjon som Frank Bakke-Jensen er opptatt av. Det ligger et forslag til behandling i Stortinget om akkurat dette nå, anbefalt av Miljødirektoratet.

Men til denne saken vil jeg bare si at jeg synes det er veldig bra at saken tas opp. Det er en videreføring av den debatten vi har i veldig mange komiteer og på mange plan som handler om hvordan vi kan ta i bruk den fantastiske arbeidskraften vi har, og den fantastiske kompetansen vi har bygget opp, til å gjennomføre et grønt skifte i Norge. Jeg hørte på LOs nestleder Hans-Christian Gabrielsen på en konferanse i Bergen i forrige uke, og han stilte et godt spørsmål. Han spurte: Hva er det som gjør en arbeidsplass grønn? Det er et godt spørsmål, for det er vanskelig å se enkelte ganger og å si: Er dette en skitten arbeidsplass? Er dette en svart arbeidsplass? Er det sånn at vi er nødt til å skrote alle dem som driver på i oljeindustrien nå, og istedenfor gå over til å gjøre noe helt annet, til grønne arbeidsplasser? Svaret er jo ikke det. Svaret er at det som gjør en arbeidsplass grønn, er hva slags oppdrag man utfører. Hvis den samme bedriften som driver på med å levere oljeinstallasjoner i Nordsjøen, istedenfor velger å levere skip som går på nullutslippsteknologi – det er det samme verftet som gjør det, det er akkurat de samme arbeidsplassene, men oppdraget er et annet – har man gått fra å være en arbeidsplass som ikke kan betegnes som «grønn», til å være en arbeidsplass som kan betegnes som «grønn». Det er nettopp den muligheten som jeg oppfatter at interpellanten, Farstad, ønsker å reise, og som statsråd Monica Mæland har svart på.

Spørsmålet er hvordan vi klarer å gjennomføre et grønt skifte og få til klimakutt. Da vil jeg begynne med å rette

et kritisk spørsmål til statsråden. Når statsråden snakker, hører jeg hele tiden klimaforbedringer. Men vi glemmer en ting som er viktig, og det er at klimakonferansen i Paris har fortalt oss følgende: Vi skal til null, og vi skal til null så raskt som mulig. Når man tenker seg investeringene som gjøres i skipsbransjen, er det investeringer som går over lang tid. Da er ikke litt bedre godt nok. Skal vi kunne hevde oss i den internasjonale konkurransen i tiden som kommer, må vi hele tiden vri hodet vårt og si som så: Er det ikke null, er det ikke godt nok. Kan det ikke bli null, er det ikke godt nok.

Derfor har jeg noen utfordringer – og det er også fordi klimaministeren sto her i går og ikke klarte å komme på ett tiltak som regjeringen har fremmet for å sørge for flere nullutslippsbiler, ikke ett tiltak til kutt i oljeindustrien, og fiskeriministeren kom ikke på ett tiltak som regjeringen har fremmet som fører til nullutslipp og betydelige klimareduksjoner i fiskeriflåten. Vi er avhengig av at alle ministre gjør det de kan. Vi må til null.

Da vil jeg bare ta opp noen helt konkrete utfordringer til næringsministeren, som jeg synes hun kan svare på i siste runden. Vi utlyste først anbud om null- og lavutslipp i fergesektoren, som gjorde det mulig med den første nullutslippsfergen, «Ampere». Det gjorde det mulig å stille krav til offentlige innkjøp om at flere skulle komme. Stortinget ga følgende beskjed under sin behandling av dette:

«Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egenregi.»

Og vi sier at gass ikke er å regne som lavutslipp i denne sammenheng. Likevel er det framlagt en lov om offentlige anskaffelser som ikke inneholder et absolutt krav, som Stortinget har bedt om. Hvordan har statsråden tenkt å følge opp Stortingets vedtak om nullutslipp ved innkjøp av ferger?

Det andre er: Miljødirektoratet ramser opp en rekke punkter der det som handler om fiskeri-, kyst- og skipsfartsnæringen, er viktig. Da vil jeg trekke fram det som Terje Breivik var inne på – som nå tas fra dem som er mest framoverlent i næringslivet – med at det skal stilles strengere utslippskrav til alle operatører på sokkelen.

Ved offentlige anskaffelser i transportsektoren skal man ikke bare ta miljøhensyn. Men hvorfor stilles det ikke krav til nullutslipp der det er mulig ved alle offentlige anbud på innkjøpstjenester?

Og den siste tingen som jeg vil si, er at Farstads forslag om en internasjonal pris på CO₂ ville vært bra. En internasjonal konvensjon som gjør det mulig å stille den type krav i skipsfartsnæringen, ville vært veldig bra. Da holder det ikke med IMO's krav, det handler om å få på plass en internasjonal CO₂-avgift.

Pål Farstad (V) [10:52:17]: Jeg takker statsråden og Stortinget for denne viktige debatten. At alle representanter som har hatt ordet her nå uttrykker betydelige ambisjoner, lover godt. Det som blir viktig nå, er at vi kommer fra ord til handling.

Dette er et viktig arbeid som går på tvers av flere depar-

tementer, som også statsråden var inne på. Viktige vilkår for skipsfarten ligger i Samferdselsdepartementet, utvikling av den maritime næringen ligger i Nærings- og fiskeridepartementet, og forskning og utvikling ligger i Kunnskapsdepartementet, som representanten Bjørnstad pekte på i sitt innlegg. For Venstre er det viktig at man lager en nasjonal strategi og handlingsplan for å drive fram det grønne skiftet som del av den maritime næringen – en del av den maritime strategien om så er. Det krever at flere departementer samarbeider tett om utviklingen.

Jeg vil i den sammenhengen peke på at allerede mandag 29. februar legger fagetatene fram sitt faglige forslag til ny Nasjonal transportplan. I denne planen er det viktige rammevilkår for skipsfarten og nærskipstrafikken når det gjelder både gods og passasjerer. For Venstre vil det være avgjørende at den neste nasjonale transportplanen vektlegger klima- og miljøhensyn mye høyere. Utslippene fra transportsektoren som sådan må ned. Enkeltbransjer kan ikke skylde på at de utgjør en relativt liten andel av de totale utslippene, slik det gjerne brukes når man ser dette stykkevis.

Alle sektorer må bidra til det grønne skiftet. Det gjelder også skipsfarten, selv om den i utgangspunktet er en svært miljøvennlig transportform, som flere har vært inne på i debatten her.

Neste NTP må styrke nærskipstrafikkens konkurransekraft gjennom å fremme incentiver for overføring av gods fra vei til sjø og bane. Det er et stort behov for et kraftig løft for sjøtransportens infrastruktur, som vi har vært inne på. I tillegg til vedlikehold av farleder er det viktig å tilrettelegge for infrastruktur til og fra havn i form av vei- og banetilknytning. Sjøtransportens rolle må styrkes i arbeidet med Nasjonal transportplan – det må den.

Jeg er glad for innholdet i dagens debatt. Jeg er faktisk på grensen til å bli oppløftet. Det som nå er viktig, er at vi tenker tempo. Venstre er i hvert fall utålmodig.

Presidenten: Det høres ut som det kan være en god inngang til helgen.

Statsråd Monica Mæland [10:55:28]: Takk til interpellanten for å ta opp et viktig spørsmål. Vi er enige om at vi har en verdensledende maritim sektor, og vi har faktisk også verdensledende teknologi. Skal vi opprettholde den posisjonen, krever det at både næringen og myndighetene jobber proaktivt sammen, at vi gjennom vårt virkemiddelapparat, gjennom utenriksstasjoner og embetsverk,

sørger for at næringen får den støtten den trenger, bl.a. for å promotere sin teknologi utenlands.

Jeg har lyst til å nevne at vi i fjor støttet seminarer og møter for å presentere norske selskapers kompetanse på nettopp grønn skipsfart i Hongkong, Sør-Korea, Tyskland og USA. Japan og Singapore er også prioriterte land. Denne næringen er unik når det gjelder omstilling. Det har den vært gjennom flere hundre år, og vi vet at deler av næringen sliter hardt nå. Da vil utvikling, innovasjon av ny teknologi, være et konkurransefortrinn i internasjonal sammenheng. Det er jeg sikker på.

Det er stilt noen spørsmål. Jeg skal prøve å svare på noen av dem. Representanten Eidsvoll Holmås er opptatt av å hoppe over utviklingen og rett i mål. Jeg tror at innovasjon nettopp handler om å gå ett steg av gangen. Da er lavutslipp viktig. Nullutslipp er målet, det er vi enige om, men jeg tror man må gå veien og utvikle noe som er modent, og som passer. Det er forskjell på å kjøpe inn kaffe og å bygge opera. Når vi snakker om reglene knyttet til offentlige innkjøp, har jeg vært opptatt av å forenkle. Det har vært vanskelig fordi alle gode formål ønskes inn i de reglene, men dette skal altså praktiseres av enkeltpersoner i kommuner, i fylker, i staten. Så vi stiller nå strengere miljøkrav. Noen ønsker at vi skulle gått litt lenger. Vel, jeg konstaterer at vi nå har et strengere regime. Det kommer til å få effekt fordi politikk virker, og det er jeg glad for.

Når det gjelder kondemneringsordningen og innovasjonslånordningen som er vedtatt, blir det utlyst i løpet av veldig, veldig kort tid. Vi snakker om dager heller enn uker. Vi har jobbet siden statsbudsjettet ble vedtatt med å få det på plass, så det er vi i ferd med. Når det gjelder clusteret på Stord og behovet for pilotering, er det kjent. Vi har nå støttet Sørlandslab gjennom både revidert og statsbudsjett, og det er et ønske i flere miljøer om piloter, om katapulter. Jeg er enig i det behovet, og vi må se hva vi greier å få på plass i budsjettene framover.

Når det gjelder kravene på sokkelen, er det naturlig nok et spørsmål som først og fremst må rettes til Olje- og energidepartementet, og som også må konsekvensvurderes av Olje- og energidepartementet. Det skal ikke jeg gjøre på deres vegne. Takk for en god debatt.

Presidenten: Da er debatten i sak nr. 1 avsluttet.

Sak nr. 2 er allerede behandlet, og dagens kart er dermed ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.