



DET KONGELEGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Prop. 119 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i svalbardmiljøloven
(tungoljeforbod m.m.)

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	5	6.3	Synet til høyringsinstansane	20
			6.4	Departementet sine vurderingar	20
2	Bakgrunnen for forslagene	6			
2.1	Innleiing	6	7	Økonomiske og administrative konsekvensar av lovendrings-	
2.2	Tungoljeforbod	6		forslaga	21
2.3	Gebyr for private planforslag	7	7.1	Økonomiske og administrative konsekvensar av forslag til	
2.4	Høyringa	7		utvida tungoljeforbod	21
3	Departementet sitt forslag til endring i svalbardmiljøloven § 82 a om krav til drivstoff for motorferdsel til sjøs	9	7.1.1	Generelt	21
3.1	Gjeldande rett	9	7.1.2	Nærare om konsekvensar knytta til cruisetrafikken	21
3.2	IMO sitt krav til tungoljeforbod	9	7.1.3	Nærare om konsekvensar knytt til bulkskiptransporten	22
3.3	Forholdet til uskuldig gjennomfart	10	7.1.4	Nærare om konsekvensar knytt til stykkgodstransporten	22
3.4	Departementet sitt forslag på høyring	10	7.1.5	Nærare om konsekvensar for kjøle-/fryseskip	22
3.5	Synet til høyringsinstansane	10	7.1.6	Nærare om konsekvensar for fiskebåtar	23
3.6	Departementet si vurdering	14	7.1.7	Nærare om andre økonomiske konsekvensar	23
4	Overgangsordningar	16	7.1.8	Konsekvensar for miljøforvaltninga på Svalbard knytt til tilsyn og kontroll	23
4.1	Departementet sitt forslag på høyring	16	7.1.9	Samanfatning av konsekvensane for lokalsamfunna som følge av tungoljeforbodet	23
4.2	Synet til høyringsinstansane	16		Økonomiske og administrative konsekvensar av forslaget om gebyr for private planforslag	24
4.3	Departementet sin vurdering	16	8	Merknader til lovforslaget	25
5	Den nærmare utforminga av tungoljeforbodet	18	8.1	Til § 51 andre ledd	25
5.1	Gjeldande rett	18	8.2	Til § 82 a	25
5.2	Departementet sitt forslag på høyring	18	8.3	Til ikraftsetjing og overgangsreglar	25
5.3	Synet til høyringsinstansane	18			
5.4	Departementet sine vurderingar	19			
6	Departementet sitt forslag til endring i svalbardmiljøloven kap. VI. Arealplanlegging i planområdene – § 51	20		Forslag til lov om endringar i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod m.m.)	26
6.1	Gjeldande rett	20			
6.2	Departementet sitt forslag på høyring	20			



DET KONGELEGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Prop. 119 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod m.m.)

*Tilråding frå Klima- og miljødepartementet 26. mars 2021,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Klima- og miljødepartementet foreslår i denne proposisjonen to endringar 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 tettheit, viskositet eller stivnepunkt enn det som er tillat for marin gassolje. Samtidig blir særreglar om tungoljeforbod i verneforskriftene oppheva, slik at det vil gjelda det same tungoljefor-

bodet 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, ammoniak og petroleumsgass. Forslaget frå departementet inneber at slike meir miljøvennlege typar drivstoff vil vere tillat.

For det andre foreslår departementet ein ny heimel i svalbardmiljøloven § 51, 2. 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.

2 Bakgrunnen for forslagene

2.1 Innleiing

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 si særeigne villmarksnatur er eit av hovudmåla for norsk svalbardpolitikk, og det er norsk politikk at miljøomsyn skal vege tyngst ved konflikt med andre interesser. Dette er understreka i stortingsmeldinga om Svalbard frå 2016. Svalbardmiljøloven og anna miljøregelverk er det viktigaste verkemiddelet for å sikra at nærvær og aktivitet skjer innanfor dei rammur omsynet til Svalbards særeigne natur set. Svalbardmiljøloven er i stor grad ei rammelov som trekkjer opp hovudprinsipp for forvaltninga av miljøet, og det er gjeve ei rekke forskrifter som utfyller ho.

I alt er 65 prosent av Svalbards landområde og 87 prosent av territorialfarvatnet freda som naturreservat og nasjonalparkar. Dei tilnærma urørte naturområda har stor eigenverdi, og er viktige for bevaring av det sårbare biologiske mangfaldet som finst her. Samtidig har områda stor verdi som kjelde til kunnskap og naturoppleving. Urørt natur har vorte sjeldnare i verdssamheng, og den globale oppvarminga gjer svalbardnaturen meir sårbar. Den urørte naturen på Svalbard har vorte endå viktigare som eit referanseområde og kjelde til viktig kunnskap om klimaendringar og miljø. Forsking, utdanning og reiseliv utgjer i dag ein stor og aukande del av både Noregs og andre nasjonar si verksemd på Svalbard.

Ein ser i dag fleire utviklingstrekk som stiller miljøvernet på Svalbard overfor store utfordringar. Dette gjeld mellom anna klimaendringar, aukande ferdsel og moglegheiter for endringar i aktivitetsbilete som følgje av varmare klima og at dei arktiske havområda blir meir tilgjengelege. Ettersom temperaturaukinga og klimaendringane er større på Svalbard enn noko annan stad, er og dei sårbare miljøverdiane enda meir utsetje.

Etter at svalbardmiljøloven tok til å gjelda i 2002, har det skjedd ei utvikling i lokalsamfunna på Svalbard. Lokalsamfunna har svært ulike karakter, men særleg Longyearbyen har vakse betyde-

leg dei seinare år. Som administrativt senter og knutepunktet for det meste av aktiviteten på øygruppa, er Longyearbyen den største staden på Svalbard. Pr. 24. september 2020 er det ifølgje befolkningsregisteret registrert 2417 busette i dei norske busetjingane i Longyearbyen og Ny-Ålesund. Det bur om lag 460 personar i lokalsamfunnet Barentsburg inkludert Pyramiden. I Hornsund, sør på Spitsbergen, ligg ein polsk forskingsstasjon, bemanna med ca. 12 personar. I 2009 var det registrert busett til saman 2500 menneske på øygruppa (jf. St.meld. nr. 22 (2008–2009)). Den samla fastbuande befolkninga er derfor frå 2009 til i dag auka med ca. 20 %. 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. Dette talet er naturleg nok betydeleg lågare i 2020 grunna Covid-19, men blir antatt å ta seg opp igjen etter pandemien. Auka aktivitet og befolkning førar til meir aktivitet og ferdsel, auka energibruk og meir vare- og persontransport til sjøs.

2.2 Tungoljeforbod

Utslepp av olje frå skip ved ulykker blir rekna som ein av dei største truslane mot økosystema i Arktis frå lokal aktivitet. Utslepp av tungolje i Arktis er spesielt problematisk på grunn av dei sårbare økosystema og korleis tungolje opptrer ved låge temperaturar og is. I tillegg gjer store avstandar, krevjande vær-, is- og temperaturforhold, og avgrensa tilgang på oljevernressursar at beredskap og opprydding er spesielt vanskeleg på Svalbard. Svalbard har også unike miljøverdiane som er sårbare for akutte oljeutslepp, og høge miljømål som tilseier at risikoaksepten for skade skal vere låg.

Tungolje har større konsekvensar ved utslepp til sjø i Arktis enn lettare drivstofftypar fordi dei blir verande i miljøet lengre. Utslepp av tungolje kan føra til at marine pattedyr og fuglar døyr fordi den viskøse olja klistrar seg fast til pelsen og fjørdrakta og øydelegg den varmeisolerande effekten. Opprydding og strandreinsking blir også langt

meir krevjande ved utslepp av tungolje enn for lettare drivstofftypar.

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 dekker 100 % av territorialfarvatnet ved Svalbard, og ikkje berre dei 87 % av territorialfarvatnet som ligg innanfor verneområda, som i dag.

Å innføra eit forbod mot å bruke eller ha om bord petroleumsbasert drivstoff med høgare tetteheit, viskositet eller stivnepunkt enn det som er tillet for marin gassolje, minskar i betydeleg grad miljørisikoen. Dette er nødvendig for å styrke vernet av miljøet på Svalbard mot oljesølskade.

2.3 Gebyr for private planforslag

Omfanget av private planforslag aukar i Longyearbyen, og det krev mykje administrative ressursar hos lokalstyret. Longyearbyen planområde skil seg frå dei andre planområda, ved at dei har mange profesjonelle aktørar som gjer framlegg, og store utbyggjarar. På fastlandet kan det takast gebyr for behandling av private planforslag med heimel i plan- og bygningsloven § 33-1.

På denne bakgrunnen ser Klima- og miljødepartementet det formålstenleg å gjera nokre endringar og justeringar i loven og delar av forskriftene.

2.4 Høyringa

Departementet sende den 6. november 2020 på høyring forslag til endringar i svalbardmiljøloven. Forslaget vart sendt på høyring til følgjande instansar:

Arbeids- og sosialdepartementet
Barne- og familiedepartementet
Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Kulturdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Olje- og energidepartementet

Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet

Artsdatabanken
Det Norske Meteorologiske institutt
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren på Svalbard
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet
Fiskeridirektoratet
Folkehelseinstituttet
Havforskningsinstituttet
Kartverket
Klagenemnda for miljøinformasjon
Kystvakten
Kystverket
Longyearbyen Lokalstyre
Luftfartstilsynet
Meteorologisk institutt
Miljødirektoratet
Norges forskningsråd
Norges geologiske undersøkelse
Norges vassdrags- og energidirektorat
Norsk kulturarv
Norsk kulturminnefond
Norsk polarinstitutt
Oljedirektoratet
Petroleumstilsynet
Riksantikvaren
Sjøfartsdirektoratet
Sysselmannen på Svalbard

A/S Norske Shell
Airlift AS
Assuranceforeningen Gard
Assuranceforeningen Skuld
Arkeologisk museum, Universitetet i Stavanger
Asplan Viak
Avinor AS
Basecamp Spitsbergen AS
Bergenhus Shipping Service
Bjerknessenteret for klimaforskning
Bergshav Management
Cefor – The Nordic Association of Marine Insurers
CICERO Senter for klimaforskning
Den Norske Turistforening
Enova SF
Esso Norge AS
European Cruise Service
Fellesforbundet
Finans Norge
Fiskebåt
Forskningsstiftelsen Fafø
Fortidsminneforeningen
Fortum Oslo Varme AS

Forum for miljøteknologi	Polish Polar Station, Hornsund
Forum for natur og friluftsliv	Spitsbergen Travel AS
Forum for utvikling og miljø	Svalbard adventures
Fridtjof Nansens Institutt	Svalbard Explorer
Friluftsrådenes landsforbund	SINTEF
Greenpeace	Statoil ASA
Grieg Logistics	Stavanger maritime museum
Henningsen transport & guiding	Stiftelsen Bergens sjøfartsmuseum
Hovedorganisasjonen Virke	Store Norske Spitsbergen Kulkompani
Hurtigruten AS	Store Norskes pensjonistforening
Innovasjon Norge	Svalbard Næringsforening
Kulturhistorisk museum	Svalbard Reiselivsråd
Kystrederiene	Svalbard Science Forum
Landsorganisasjonen i Norge	Svalbard Wildlife Expedition
Longyearbyen Arbeiderforening	Telenor Svalbard AS
Longyearbyen Jeger- og fiskeforening	Transportøkonomisk institutt
Miljøstiftelsen Bellona	Trust Arktikugol Barentsburg
Natur og ungdom	Universitetssenteret på Svalbard
Naturvernforbundet	Unio
NHO Logistikk og Transport	Universitetet i Agder
NHO Luftfart	Universitetet i Bergen
NHO Mat og drikke	Universitetet i Oslo
NHO Reiseliv	Universitetet i Stavanger
NHO Sjøfart	Universitetet i Tromsø
NHO Transport	Universitetsmuseet i Bergen
Nord universitet	Visit Svalbard AS
Norges fiskarlag	WWF-Norge
Norges jeger- og fiskerforbund	
Norges kulturvernforbund	Departementet har motteke høyrings svar frå 34
Norges kystfiskarlag	høyringsinstansar. Av høyringsinstansane hadde
Norges miljø- og biovitenskapelige universitet	16 ingen merknader, og 18 hadde kommentarar.
Norges miljøvernforbund	Følgande høyringsinstansar hadde kommentarar:
Norges rederiforbund	
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet	Fiskebåt
Norsk friluftsliv	Havforskningsinstituttet
Norsk gjenvinning AS	Hurtigruten AS
Norsk Hydro ASA	Innovasjon Norge
Norsk industri	Kystverket
Norsk institutt for luftforskning	Longyearbyen Lokalstyre
Norsk institutt for bioøkonomi	Miljødirektoratet
Norsk institutt for kulturminneforskning	Miljøstiftelsen Bellona
Norsk institutt for naturforskning	Naturvernforbundet
Norsk institutt for vannforskning	NHO Reiseliv
Norsk maritimt museum	Norges miljøvernforbund
Norsk olje og gass	Norsk polarinstitutt
Norsk transportarbeiderforbund	Russiske Føderasjons Generalkonsulat på
Norske havner	Spitsbergen.
Norske sjømatbedrifters landsforening	SINTEF
NTNU Vitenskapsmuseet	Sjøfartsdirektoratet
Ny-Ålesund Science Managers Committee	Svalbard Næringsforening
Næringslivets hovedorganisasjon	Sysselemanden på Svalbard
Næringslivets NOx-fond	Trust Arktikugol Barentsburg
Pole Position Logistics	

3 Departementet sitt forslag til endring i svalbardmiljøloven § 82 a om krav til drivstoff for motorferdsel til sjøs

3.1 Gjeldande rett

I 2007 blei bruk og transport av tungolje forboden i dei store verneområda på Øst-Svalbard, og i 2009 vart tilsvarande forbod innført for dei tre største nasjonalparkane på Vest-Spitsbergen, jf. forskrift om oppretting av fuglereservat og større naturvernområde på Svalbard av 1. juni 1973. Det blei ved forskriftsendringa i 2009 gjort varig unntak for koltransport frå Sveagruva i Van Mijenfjorden, og mellombels unntak til 1. januar 2015 for seglas i Magdalenefjorden og til Ny-Ålesund. Frå 1. januar 2020 blei tungoljeforbodet innført også i dei tre nasjonalparkane Sør-Spitsbergen, Forland og Nordvest-Spitsbergen, og unntaket i Van Mijenfjorden blei oppheva.

I samband med eit lovarbeid om endring av svalbardmiljøloven i 2011 foreslo departementet i høyringa å innføra ei ny lovføresegn med forbod mot bruk og transport av tungolje i territorialfarvatna rundt Svalbard. Lovforslaget var formulert som eit generelt tungoljeforbod med moglegheit for departementet til å fastsetja forskrifter for kva leier det likevel skal vera tillatne å ta med eller nytta tungolje. I høyringa vart det varsla at det i forskrift ville bli gitt unntak for innseglinga til Longyearbyen, Barentsburg og Sveagruva. Etter høyringsrunden kom departementet til at det var mest formålstenleg med ein heimel i loven til å gje eit tungoljeforbod i forskrift. Forslaget om å regulere tungoljeforbodet i forskrift innebar ei utsetjing av realitetsbehandlinga av tungoljeforbodet. Departementet uttalte i Prop. 147 L (2010–2011) om endringar i svalbardmiljøloven at ved utarbeiding av forskrifta, ville ein gå igjennom alle høyringsutsegnene til forslaget om ny lovføresegn om tungoljeforbod og vurdera dei merknadene som var komme inn. Forskrifta ville vidare vere gjenstand for ein ny og brei høyring av alle interessentane. I staden for ein ny høyring i samband med utarbeiding av forskrifta har departementet no valt å gjennomføre ein ny prosess med ei større utreiing knytt til eit lovforslag.

3.2 IMO sitt krav til tungoljeforbod

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 tillatne 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 tettheit 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 tillat 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. Noreg har tradisjon for å bruke handlingsrommet, når ein konvensjon opnar for dette av omsyn for miljøet, og når det er nødvendig med strengare regler for å få et tilstrekkeleg godt vern under norske forhold. Det vises her til artikkel 18 nr. 1 i Konvensjonen om ansvaret for sjørettslege krav av 1976, slik denne er endra ved 1996-protokollen, for å sjå bort frå avgrensing for utgifter knytt til tiltak for å hindre eller avgrensa akutt forureining frå skip. Noreg har som følgje av dette høgare ansvarsgrenser for ansvarleg forureinar ved utslepp frå skip enn dei landa som ikkje har tatt eit slik atterhald.

Det er heller ikkje aktuelt å innføre IMO sitt tungoljeforbod på Svalbard da det vil svekke miljøbeskyttelsen i verneområda.

3.3 Forholdet til uskuldig gjennomfart

Det rettslege utgangspunktet er at kyststatar har suverenitet i indre farvatn og sjøterritoriet, jf. havrettskonvensjonen (HRK) art. 2(1) og dermed kompetanse til å vedta miljøreglar. Fartøy frå alle statar har likevel rett til uskuldig gjennomfart gjennom sjøterritoriet, jf. HRK art. 17, men ikkje gjennom indre farvatn.

Gjennomfarten er uskuldig så lenge han ikkje er «til skade for freden til kyststaten, orden eller sikkerheit», jf. art 19, noko som mellom anna betyr at fartøyet ikkje kan driva «forsettleg og alvorleg forureining i strid med denne konvensjonen», og dessutan andre typar aktivitetar. Store skip på gjennomfart, slik som lasteskip i ordinær drift eller cruisebåtar på veg mellom to destinasjonar, seglar som regel på eit vis som må sjåast på som «uskuldig». Bruk av tungolje som drivstoff kvalifiserer ikkje i seg sjølv til «forsettleg og alvorleg forureining i strid med denne konvensjonen» etter dagens rettstilstand.

Vidare må gjennomfarten ha som formål å «kryssa sjøterritoriet utan å gå inn i indre farvatn eller anløpa ein red eller eit hamneanlegg utanfor indre farvatn» eller «segla inn i eller ut frå indre farvatn eller anløpa ein slik red eller eit slikt hamneanlegg», jf. art. 18(1). Gjennomfarten må skje «uavbrote og raskt» og «omfattar likevel stans og ankring, men berre dersom det skjer som ledd i vanleg seglas eller er nødvendig på grunn av force majeure eller ein naudsituasjon (...)», jf. art. 18(2).

Basert på DNV GL si kartlegging av skipstrafikken i farvatnet ved Svalbard var det ikkje noko som tydde på at dei skipa som segla i farvatna rundt Svalbard i 2019 faktisk var på gjennomfart i havretten sin forstand. Det blir sett på som sannsynleg at iallfall cruise- og turistskipa i desse områda generelt ikkje er på gjennomfart, men heller seglar til land ein stad på Svalbard eller gjer stans i territorialfarvatnet som ledd i cruiseferien. På denne bakgrunnen er det venta at problemstillinga knytt til retten til uskuldig gjennomfart i praksis er lite relevant.

Skulle skip likevel i framtida vera på uskuldig gjennomfart i sjøterritoriet utanfor Svalbard, blir dei endringane som er foreslått, for alle formål vurdert å vera i tråd med reglane i havretten om retten til uskuldig gjennomfart. Drivstoffkravet gjeld for skip som «anløper» territorialfarvatnet, noko som etter ei ordinær språkleg forståing må sjåast på som skip som gjer ein kort stopp. Seglar eit skip uavbrote gjennom territorialfarvatnet til ein annan destinasjon enn indre farvatn eller

anløp i hamn på Svalbard vil det normalt ikkje kunna seiast å anløpa sjøterritoriet.

3.4 Departementet sitt forslag på høyring

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 gjer 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.

Uttrykket «tungolje» er i maritim næring og nasjonal/internasjonale regelverkssamanheng ikkje eintydig definert, men refererer typisk til drivstoff med høg tettheit og viskositet innan tungolje drivstoff-spekteret i drivstoffstandardane.

Det finst fleire kategoriar marint drivstoff, som ein litt forenkla kan dela inn i tyngre – og lette drivstofftypar. Dei tyngre drivstofftypane er mellom anna tungolje og hybridolje, medan dei lette drivstofftypane er mellom anna naturgass (LNG) og marin gassolje. Dei tyngre drivstofftypane har høgare viskositet (seigheit), tettheit og stivnepunkt enn dei lettare drivstofftypane, og er av den grunn meir miljøskadelege. Dei lette drivstofftypane er også skadelege for miljøet, mellom anna ved at dei kan ha høgare akutt giftigheit enn tungolje og kan vera øydeleggjande for pels og fjør til pattedyr og fuglar. Desse blir likevel normalt borte frå havoverflata etter få dagar fordi dei raskt fordampar, blir nedbrote og blir tynnt ut i vassmassane.

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

3.5 Synet til høyringsinstansane

Det har komme inn kommentarar til høyringa frå 18 av høyringsinstansane. 16 høyringsinstansar uttala at dei ikkje hadde merknader. 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.

Trust Artikugol støttar forslaget, men meiner det bør vere overgangsordningar i tråd med tidsløpet til IMO sitt tungoljeforbod, sjå kapittel 4.3.

Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) med Bergmesteren på Svalbard peiker på at utvinning av mineralske ressursar på Svalbard er avhengig av sjøbasert logistikk for å nå ut til marknaden, og registrerer derfor at det i dagens situasjon kan bety auka økonomiske kostnader for mineralnæringa på Svalbard med foreslått tungoljeforbod. Utover dette har DMF ingen merknader til forslaget.

Høyingsinstansane som støttar eit tungoljeforbod som foreslått, blant dei *Norsk Polarinstittutt*, peiker på at eit utslepp vil vere svært skadeleg for miljøverdiane på Svalbard og ein risiko for negative konsekvensar for artar og økosystem, og at eit utslepp av tungolje ikkje berre blir avgrensa til det området kor utsleppet skjer, men fritt vil kunne gje påslag også utanfor desse områda. Dette inkluderer verneområda som utgjer 87 % av territorialfarvatnet og kor det allereie er innført forbod mot bruk av tungolje.

Vidare blir det peikt på at beredskapen mot akutt forureining på Svalbard står ovanfor heilt spesielle utfordringar med lang responstid grunna store avstandar, med auka risiko for påslag på strender og isbre. Opprydding av oljesøl på Svalbard vil også vere svært krevjande, både knytte til vær- og isforhold, logistikk, forpleiing og anna. Vidare vil det vere kostbart å frakte bort oppsamla olje, forureina materiale og søppel etter ei opprydding. Fleire høyingsinstansar peiker på at det er viktig med ei god bergingsteneste og oljevernberedskap.

Det blei også peikt på at kalde temperaturar fører til at nedbryting av petroleumsprodukt skjer langsamare. Dette gjeld både tungolje og lettare produkt som marin gassolje. Levetida for tungolje under låge temperaturar er særst lang. Lang levetid på sjø inneber at fugl- og dyreliv i større grad blir eksponert ved utslepp av tungolje samanlikna ved utslepp av lettare oljetypar.

Miljødirektoratet støttar forslaget til tungoljeforbodet, og meiner at et slikt forbod er viktig for å sikra eit godt vern av dei unike miljøverdiane på Svalbard mot akutte oljeutslepp.

Sysselmannen peiker på at med foreslått endring vil det bli eit enklare regelverk som gjer større vern for havområda rundt Svalbard, både i og utanfor verneområda. Dette er i tråd med dei

høge miljømåla for Svalbard. I fleire tilfelle har fartøy teke «snarvegane» gjennom verneområde med tungoljeforbod, mellom anna for å komma seg frå eit fiskefelt til eit anna. Sysselmannen understrekar viktigheita av at regelverksendringane ikkje må føra til at slik gjennomfart blir enklare. Dette synest ikkje å bli eit problem, då ein oppfatar at «uskuldig gjennomfart» i samsvar med havrettskonvensjonen ikkje omfattar denne typen gjennomfart.

Kystverket meiner at forbodet som foreslått, har ei rekke miljøfaglege og beredskapsmessige gevinstar. Ved å avgrense bruk av petroleumbaserte drivstofftypar oppnår ein ei spesifikk regulering av uønskte oljetypar samtidig som det blir opne for innovasjon.

Kystverket peiker på at sjølv om marin gassolje har høgare giftigheit i vassøyla enn tungolje, er skadepotensialet frå tungolje betydeleg høgare fordi denne olja vil bryte svært sakte ned. Marin gassolje fordampar raskare og blir bryte opp lettare. Det er også langt meir effektivt å fjerne frå overflata med utstyr på fartøy og helikopter som bryt opp olja. Marin gassolje er lettare å antenne enn tungolje, også i kaldt klima, noko som gjer at in situ brenning kan bli vurdert som den metoden som er mest formålstenleg for å avgrensa miljøskade. Marin gassolje blir spreidd raskare på sjøen enn tungolje, men Kystverket sitt oljevernutstyr er likevel eigna til å handtera slike utslepp.

Vidare trekker Kystverket fram at operasjonar med å nødlosse fartøy i arktiske strøk er krevjande. Fartøy som grunnstøyter eller havarerer kollapsar sjeldan fullstendig, slik at nokon av drivstofftankane til fartøyet ofte er intakte. For å avgrensa forureiningspotensialet ved ei hending vil Kystverket ofte pålegga eigar å heilt eller delvis tømme fartøyet for drivstoff og andre oljeprodukt. Fartøy som bruker tungolje som drivstoff er som oftast avhengig av at olja blir varma til ein viss temperatur for at den skal vera eigna som drivstoff. For det tilfellet at fartøyet grunnstøyter eller havarerer vil temperaturen på tungolja søkka, med den konsekvensen at viskositeten til olja aukar. Det er svært sannsynleg at olja når ein temperatur som gjer at han nærast er umogleg å fjerna frå drivstofftankane. I slike tilfelle vil ein vera avhengig av ekstern varme, slik som til dømes varmesløyfer, for at ein nødlosseoperasjon skal vera praktisk mogleg. Ein nødlosseoperasjon vil dermed enklare la seg gjennomføre i arktiske strøk dersom fartøyet har lette drivstofftypar om bord.

Kystverket viser til grunnstøytinga av trålarer Northguider i Hinlopen i desember 2018. Då vart

det gjennomført ein nødlosseoperasjon kor 13 drivstofftankar vart tømde for til saman 332.000 liter diesel i tillegg til mellom 15.000 og 20.000 liter smøre- og hydraulikkolje. I 1999 vart det gjennomført ein nødlosseoperasjon etter at trålararen Arctic Corsair gjekk på grunn på Sagaskjeret i Isfjorden. Fartøyet vart letta for omtrent 210.000 liter diesel før det vart brakt flott og slept til Longyearbyen. I begge tilfelle vart det nytta lett pumpeutstyr, mellomagringsstankar og småbåtar. Desse to operasjonane ville vore vesentleg meir krevjande, om ikkje umogleg, å gjennomføra om fartøya var bunkra med tungolje.

Kystverket framhevar at om det skulle gjennomførast ei nødlossing av tungolje frå eit av dei store cruiseskipa som er i trafikk ved Svalbard i dag, ville det krevja veker eller månader med planlegging, oppbygging av logistikkapparat og gjennomføring. Fleire av cruiseskipa har kapasitet på mellom 2500 – 3000 m³ bunkers.

Fiskebåt, ein interesse – og arbeidsgivarorganisasjon for den norske havgåande fiskeflåten har ingen innvendingar mot forslaget om å utvide tungoljeforbodet.

The Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) støttar eit tungoljeforbod, og viser til at lovendinga er utforma på bakgrunn av eit solid faktagrunnlag og ei heilskapleg vurdering av konsekvensar for miljø, næringsliv og svalbardsamfunnet. Slik AECO ser det har reiselivsnæringa på Svalbard ei grunnleggande interesse i at Svalbard sitt naturmiljø blir bevart. AECO ser det som positivt at ein vel å stilla strenge miljøkrav og samtidig sikrar eit einskapleg regime som gjeld for heile Svalbard og alle fartøy, uavhengig av formål. AECO er einig i vurderinga frå departementet om at ein auke i ekspedisjonscruiseturisme kan bidra til å kompensere for tapte inntekter frå konvensjonelt cruise særleg når ein tar i betraktning at lokal verdiskaping per passasjer er betydeleg høgare for dette segmentet. Næringa er likevel avhengig av tydelege rammevilkår som legg til rette for berekraftig drift. AECO seier seg einig med DNV GL og departementet når dei peike på at det berre er dei tradisjonelle cruiseskipa som vil bli påverka av dei reguleringane som er foreslått, og at AECO har innført eit forbod mot bruk av tungolje for medlemmene sine. Tilnærma heile segmentet ekspedisjonscruise er medlem av AECO og derfor underlagt AECO sitt tungoljeforbod.

Visit Svalbard, støttar eit tungoljeforbod som foreslått, og anerkjenner grunngevinga og formålet med forbodet. Visit Svalbard framhevar at eit tydeleg regelverk er ein viktig føresetnad for

god forvaltning av miljøforsvarleg næringsdrift på Svalbard, og at reiselivsnæringa er avhengig av tydelege rammevilkår som legg til rette for berekraftig utvikling. Visit Svalbard viser her til dei samla reguleringane på Svalbard med tanke på korleis dei verkar ilag.

NHO Reiseliv støttar forslaget om tungoljeforbod og viser elles til innspelet til Visit Svalbard.

Hurtigruten støttar dei anbefalte forslaga til lovendingar, og peiker på at det er viktig på grunn av ein kraftig auke i skipstrafikken i Arktis som følgje av at isen smeltar og nye område blir tilgjengeleg for skipstrafikk, som Nordaustpassasjen. Tungolje er det mest brukte drivstoffet, og tungolje er den største enkelttrusselen mot miljøet i Arktis. Klimaendingane skjer raskare i Arktis og set dei sårbare økosystema under stort press. Eit tungoljeutslepp kan også ha konsekvensar for mange lokalsamfunn.

Innovasjon Norge meiner at ambisjonsnivået som lovendinga legg opp til gjennom å framleis tillata petroleumbaserte drivstofftypar, er for låg samanlikna med Noregs nasjonale målsetjingar som stimulerer for ein overgang til nullutsleppsløysingar for skipsfarten. Norsk Arktis er eit område med strenge miljøkrav og ekstreme forhold. Nærvær på Svalbard gjer ei unik moglegheit for innovasjon og testing av nye løysingar.

Gasnor viser til at Svalbard er eit område der miljøskadelege utslepp kan få særleg store konsekvensar, og støtter innføring av eit tungoljeforbod. Gasnor meiner at både LNG, biogass – og eventuelt syntetisk LNG og ammoniakk er gasstypar som er aktuelle som drivstoff for skip og eit anlegg for mottak av gass i Longyearbyen og at det enkelt kan leggest til rette for å bunkre skip som opererer i dette farvatnet.

The Clean Arctic Alliance (CAA) ønsker eit tungoljeforbod velkomen som eit første skritt mot alternative ikkje-fossile drivstoff og framdriftssystem. Denne endinga vil ikkje berre eliminere risikoar forbunde med eit utslepp av tungolje i Svalbards territorialfarvatn, men det vil også føre til ein reduksjon i utslepp av svart karbon til fordel for lokalsamfunna på Svalbard og også redusere karbonpåverknader frå skipsfart i Arktis. CCA meiner at dette blir stadig meir relevant innanfor den breiare klimakrisediskusjonen som også påverkar Arktis.

Energigass Norge støttar eit forslag om tungoljeforbod i territorialfarvatnet ved Svalbard, og viser til at det i dag er ei god forståing om konsekvensane ved eit utslepp av tungolje. Eit ytterlegare vern vil vere formålstenleg, då det eksiste-

rer drivstoffalternativ som ikkje vil medføra dei same miljøkonsekvensane ved utslepp. Eit forbod mot tungolje i territorialfarvatnet ved Svalbard vil bidra til auka flåtefornyng, reduserte klima- og miljøutslepp, og akselerere utviklinga av ein grønare skipsfart.

Naturvernforbundet støttar forslaget om å innføre eit forbod mot bruk av tungolje i territorialfarvatnet ved Svalbard, og peiker på at tungolje er den mest skadelege drivstofftypen, særleg i dei sårbare områda i Arktis. Forbodet mot tungolje vil ikkje fjerne behovet for å ha ein oljevernberedskap på Svalbard. Andre typar oljesøl har også eit stort potensial for miljøødeleggingar.

Miljøstiftelsen Bellona støttar forslaget om eit tungoljeforbod. Bellona peiker på at klimaendringar påverkar Svalbard sterkt både i havet, langs heile kystlinja og strandsona. Naturen sin sårbarheit og risikoen for at ei hending kan få store negative effektar har dermed auka. Den maritime aktiviteten har også auka betydeleg dei seinare år, og det er også med på å auka risikoen for hendingar med oljesøl som resultat. Denne utviklinga, saman med at arktiske økosystem er svært sårbare generelt sett og at oljevernberedskap i desse områda er ressurskrevjande og i mange tilfelle ikkje eigna til å redusere konsekvensane av oljesøl, gjer at det må gjerast betydeleg regulering av skipstrafikk for å redusera sannsynet for utslepp og konsekvensane av slike hendingar. Bellona meiner at lovforslaget er ein naturleg konsekvens av den auka risikoen.

Norges Miljøvernforbund (NMF) støttar eit forslag om tungoljeforbod. NMF meiner at det må ligge til grunn eit prinsipp der farvatn som blir sett på som perifere og ekstra sårbare, i minst mogleg grad skal seglast i med tungolje om bord i skipet. Større tonnasje vil vidare i overskodelag framtid drivast med olje, også tungolje. Derfor må eit tungoljeforbod sjåast i samanheng med slepeberedskap og oljevernberedskap inkludert losseberedskap, og evna til å hindra utslepp. NMF peiker og på utfordringane med alternativ drivstoff, eksempelvis batteridrift som er meir utsett for å utgjera ein tryggingstrussel ved brann i forhold til menneske og last, då karakteren til brannen er meir kraftig. NMF viser også til at det bør stillast krav til utforming av skip som ferdast i detta farvatnet, som gjer at det blir lettare å tømme tankane ved ei ulykke.

Norges Rederiforbund er positive til intensjonen i forslaget om endring av svalbardmiljøloven § 82a om krav til drivstoff for motorferdsel i sjø og et tungoljeforbund på Svalbard, men meiner at forslaget bør harmonisere med IMO sitt forslag til

tungoljeforbod som ikkje inkluderer hybridolje, gjeldande frå 2024. Eventuelt bør ein vente på at IMO sitt regelverk trer i kraft. Norges Rederiforbund viser til krav frå IMO om kutt i klimagassutslepp frå internasjonal skipsfart innan 2050 og ulike tiltak frå norske reiarlag inkludert cruise-næringa for å redusere utslepp frå den norske flåten innan 2050, samt at tungoljebruken på verdshava er på veg ned.

Norges Rederiforbund er positive til opphevinga av tungoljeforbodet i verneforskriftene, fordi dagens forbod er til hinder for at nyare, meir klimavennlege drivstoff kan takast i bruk, som LNG, biogass og hydrogen.

Norges Rederiforbund peiker på at høyringsnotatet ikkje er tydeleg på om den auka aktiviteten og ferdsele faktisk har medført ei auking i skipstrafikk som bruker og/eller frakter tungolje sidan 2008, eller sidan dei førre endringane i Svalbardmiljøloven i 2011, da eit liknande forslag ble vurdert og lagt vekk etter høyringsrunden. Det blei heller bestemt å innføre ein forskriftsheimel, som ikkje har blitt nytta.

Norges Rederiforbund påpeiker også at DNV GL i sine berekningar ikkje har vurdert auke i kostnadane knytt 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 regelverk vere ei viktig forutsetning for å unngå krav til undervegs tanktømming, reinsing og de-bunkring.

Regelrådet, eit uavhengig forvaltningsorgan som skal bidra til at næringslivet ikkje blir påført unødvendige kostnader frå nytt eller endra regelverk, har vurdert høyringa. Dei meiner departementet har sendt ei grundig utgreiing på høyring, som gjer eit godt bilde av moglege konsekvensar for næringslivet. Regelrådet meiner at departementet kunne gjort utgreiinga betre ved å klarare få fram kva de meiner om kostnadene DNV GL har berekna, og ei vurdering av alternative tiltak. Regelrådet meiner at departementet har gjort ein god jobb med å estimera kostnadsverknader for lokalt næringsliv. Regelrådet påpeiker at konkurranseverknadene er vurdert i høyringsnotatet, men at utgreiinga av konkurranseverknader kunne vore grundigare, og mellom anna komme inn på om oppstartskostnader for nye verksemdar kan komma til å endrast. Dei finn det positivt at overgangsordninga tar sikte på at småbedriftene som utgjer store delar av det lokale næringslivet, skal få ein lettare overgang. Vidare uttaler dei at departementet kanskje kunne vurdert omsynet til småbedriftene på Svalbard i større grad då det vart foreslått å ikkje gje dei tradisjonelle cruisa ein

overgangsperiode, men seier vidare at innførings-tidspunkt og overgangsordning er vurdert slik at både miljø og lokalt næringsliv skal komma godt ut, og at dette er tilfredsstillande grunngeve og gjort på ein god måte. Regelrådet har vurdert om forslaget er utforma slik at målet blir oppnådde til en relativt låg kostnad for næringslivet, men seier at gitt at alternativ til forbod ikkje er greidde ut er det vanskeleg å svara på dette spørsmålet. Dei peiker på at store delar av farvatnet på Svalbard alle-reie er omfatta av eitt forbod mot tungolje og at mange fartøy allereie bruker alternativ til tungolje og at skip som berre er på gjennomfart blir ikkje ramma av forbodet, og at dette skulle bety at kost-nadene for det eksisterande næringslivet er rela-tivt små.

3.6 Departementet si vurdering

Svalbard er stort, og det kan vere svært langt frå ein ulykkesstad til tilgjengeleg oljevernustyr. Ved ei ulykke vil responstida avhenge av kvar fartøy som har oljevernustyr om bord, er. Responstida for fyrsteinnsatsen kan vere lang, og mengda til-gjengeleg utstyr vere avgrensa. Oljeutslepp vil sannsynlegvis ha spreitt seg over eit større område før oljevernstiltak kan setjast i verk. Dess-utan vil oljevernustyret fungere dårlegare i kalde og islagde område, og mørke og dårleg vêr kan gjere oljevernstiltak vanskelegare. Grunnstøyting vil primært skje i kystnære farvatn med kort driv-tid for eit utslepp til land. Det må derfor også for-ventast landpåslag med etterfølgjande strand-aksjon 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. Eit utslepp i dei 13 % av territorialfarvatnet utanfor verne-område vil truleg også påverka dei 87 % der det er verneområde, med dei alvorlege konsekvensane det kan få for det unike og sårbare miljøet.

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

Kystverket framheva i sitt høyringsinnspel at nødlossing av tungolje frå eit av dei store cruise-skipa som er i trafikk ved Svalbard i dag, ville krevja eit omfattande og langvarig forarbeid. Fleire av cruiseskipa har kapasitet på mellom 2500 – 3000 m³ drivstoff (bunkers). Til saman-

likning er hendinga med Full City i 2009 ei av dei største utsleppa 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 harmonerast 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 vernever-diane ved Svalbard, om ein skulle innføre eit tung-oljeforbod som det som er utarbeidd i IMO. IMO (i MARPOL Annex I), tillèt hybridoljer som ikkje vil vere tillate med departementsforslaget. Grunnen til at departementet meiner det er behov for eit strengare regelverk i territorialfarvatnet ved Sval-bard enn det som vil følgje av IMO sitt regelverk, er at hybridoljer ved eit utslepp kan ha like nega-tive 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, ei heller IMO sitt krav om ei halvering av klimagassutslepp frå inter-nasjonal skipsfart innan 2050.

Norges Rederiforbund peiker på at høy-ringsnotatet ikkje er tydeleg på om den økte akti-viteten og ferdselen faktisk har medført ein auking i skipstrafikk som bruker og/eller frakter tungolje sidan 2008, eller sidan dei førre end-ringane i svalbardmiljøloven i 2011, da eit lik-nande forslag ble vurdert.

Departementet har i etterkant av høyringa fått statistikk frå Kystverket som viser at skip som bruker tungolje eller hybridolje, hovudsakeleg er større skip i kategorien stykkgodsskip, cruise-skip, bulkskip og passasjerskip. Tankskip, utan omsyn til størrelse kan også ha store volum driv-stoff i forskjellige kvalitet om bord som last. I tids-rommet 2013 til 2019 har talet på store skip og tankskip som segla i Isfjorden (talet passeringar ved inngangen til Isfjorden) auka med 67 prosent. Spesielt stor auking er registrert for større cruise-skip og tankskip for åra 2018 og 2019. I tidsrom-met 2013 til 2019 har talet på skip uansett stør-relse som passerer en passeringlinje ved inn-gangen til Isfjorden, økt jamt for kvart år. Frå 2013 til 2019 har det vore ei auking på 29 prosent. Veksten for større skip i kategorien som gjerne bruker tungolje eller hybridolje auka altså raskare enn veksten i den generelle trafikken.

Norges Rederiforbund peiker også på at DNV GL i sine berekningar ikkje har vurdert auke i kostnadane knytt 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 regelverk vere ei viktig forutsetning for å unngå krav til undervegs tanktømming, reinsing og de-bunkring.

Departementet har bedt DNV GL utdjupa spørsmålet om investeringar. 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 evt. ECA områder. Det kan vere at nokon eldre skip må gjere tilpassingar for å kunne bruke lettare drivstoff, men fleirtalet av desse vil vere tilpassa operasjonar også med destillat utan at dette vil medføra større tilpassingar. Derfor er ikkje kostnaden tatt med i rapporten til DNV GL.

Departementet har vurdert Regelrådets merknader om utgreiing av alternative tiltak. Av alternative tiltak kunne ein vurdert å innføre eit enda

strengare regelverk, ved eksempelvis å forby bruk av fossilt drivstoff. Departementet meiner at det i dag ville fått for store konsekvensar for næringslivet, til at det var aktuelt å vurdere. Alternativet med å fortsette bruk av tungolje eller tunge hybridoljer på Svalbard, er vurdert slik det kommer frem i proposisjonen her, og konklusjonen er at det medfører ein for stor miljørisiko på Svalbard. Når det gjeld spørsmålet frå Regelrådet om oppstartskostnader for nye verksemdar, så viser departementet til at forslaget vil påverke driftskostnadene på den same måten som for etablerte verksemdar. Departementet merker seg at regelrådet meiner at innføringstidspunkt og overgangsordning er vurdert slik at både miljø og lokalt næringsliv skal komma godt ut, og at dette er tilfredsstillande grunngeve og gjort på ein god måte. Når det gjelder dei små verksemdene, har departementet gjennom overgangsordningane nettopp tatt omsyn til desse og til det lokale næringsliv.

4 Overgangsordningar

4.1 Departementet sitt forslag på høyring

Departementet foreslo at det for stykkgodstrafikken til og frå Longyearbyen og Barentsburg skulle vere ein overgangsperiode avgrensa i tid til 2 år, fram til 2024, av omsyn til aktørane og lokalsamfunna, slik at dei får noko tid til å gjere tilpassingar og bytte drivstoff.

4.2 Synet til høyringsinstansane

Det har komme inn to merknader til spørsmålet om overgangsordningar.

Trust Artikugol støttar som nemnt eit tungoljeforbod, men meiner det bør vere overgangsordningar i tråd med tidsløpet til tungoljeforbodet i IMO. Det vil seie å setje ein overgangsperiode for kolskip som bruker brenselolje for å frakte kol, fram til 1. januar 2024, og forlenge overgangsperioden fram til 1. juli 2029 for skip som svarer til krava i MARPOL-konvensjonen for ei slik forlenging. *Trust Artikugol* peiker på at kolutvinning er deira hovudverksemd, og at det no er kolførekomstar til å sikre utvinning fram til 2030–2032. Årleg transporterer dei fire til seks skipslaster med kol utvinne i Barentsburg gruve til land i EU, og kolskipa går på brenselolje. *Trust Artikugol* meiner at innføringa av tungoljeforbodet i Svalbards territorialfarvatn vil skada deira økonomiske interesser, og vil innebere ei slutt på kolutvinning.

Svalbard Næringsforening støttar tiltak som bidrar til ei utvikling med bruk av lettare og mindre forureinande drivstofftypar innanfor maritim næring, men peiker på at sterkt avgrensande tiltak, som eit totalforbod, bør innførast med rimeleg tid for å kunna omstilla seg. *Svalbard Næringsforening* meiner at 5 år er eit kort perspektiv, og dei støttar prinsippa som blir lagde til grunn i dei internasjonale organa for shipping og tilrår at ein følgjer desse også for tungoljetiltaka rundt Svalbard.

AECO og Hurtigruta kommenterer ikkje overgangsordningar.

Visit Svalbard peiker på at det må sikrast overgangsordningar som kompenserer for bortfall av inntekter for lokale bedrifter. Dei er særleg opptatt av at ekspedisjonscruisenæringa delvis var tenkt å skulle veie opp for inntektstapet eit tungoljeforbod vil påføra lokalsamfunnet, og viser til at på grunn av pandemien er denne næringa utan aktivitet. Dei peiker vidare på at bortfall av oversjøiske cruiseskip og ekspedisjonscruiseskip samtidig får konsekvensar for ambisjon om heilårsdrift i mange selskap, og dermed utfordrar målet om å vera ein heilårleg destinasjon. I denne samanhengen ber Visit Svalbard om at departementet er oppmerksom på problemstillingane som omhandlar konsekvensar for lokal verdiskaping, næringsgrunnlag og tilpassingar som må gjerast.

Departementet oppfatar at dei høyringsinstansane som representerer cruisenæringa, ikkje primært er opptatt av overgangsordningar.

Visit Svalbard peiker på konsekvensane av pandemien. Departementet viser til at dette er spørsmål som er uavhengig av eit tungoljeforbod, og at inntektsbortfall som følge av pandemien derfor ikkje er eit tema i denne proposisjonen. Dei økonomiske konsekvensane av tungoljeforbodet for lokale verksemdar er omtala under kapitlet om økonomiske konsekvensar. Departementet har i arbeidet med lovforslaget vært oppmerksom på dei økonomiske konsekvensane for det lokale næringslivet, og det ligg til grunn for forslaget om overgangsregler for stykkgodstrafikk til lokalsamfunna.

4.3 Departementet sin vurdering

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. Ein overgangsordning heilt til 2029 ville vere for lang sett i lys av miljørisikoen knytt til tungolje.

Når det gjeld cruiseverksemd vurderer departementet at innspela frå cruisenæringa i høyringa viser at det ikkje er behov for ei tilsvarande overgangsordning der.

5 Den nærmare utforminga av tungoljeforbodet

5.1 Gjeldande rett

I svalbardmiljøloven § 82 a er det en heimel til ved forskrift å sette krav til drivstoffkvalitet for skip som anløper Svalbards territorialfarvatn. I forskrifta kan ein opne for at det i ein eller fleire leier skal vere tillat å ha med eller bruke anna drivstoff enn det som er bestemt. Forskriftsheimelen er ikkje nytta.

I forskrift om nasjonalparkane Sør-Spitsbergen, Forlandet og Nordvest-Spitsbergen, om naturreservata Nordaust-Svalbard og Søraust-Svalbard, og om naturreservata for fugl på Svalbard, er det innført tungoljeforbod for skip der. Tungoljeforbodet der er utforma som eit påbod om å ikkje bruke eller ha om bord anna drivstoff enn kvaliteten DMA i samsvar med ISO 8217 Fuel Standard.

5.2 Departementet sitt forslag på høyring

Departementet foreslo i høyringa at det i ein ny paragraf 82 a skulle bestemast at skip som anløper territorialfarvatnet rundt Svalbard, ikkje kan bruke eller ha om bord annet petroleumbasert drivstoff enn naturgass og marin gassolje. Vidare foreslo departementet at naturgass og marin gassolje skulle definerast i ei forskrift gjeve av departementet. Formålet med ei slik utforming var å opne for at ein kunne bruke anna og meir miljøvennleg drivstoff enn det som no er tillate i verneområda. Eksempel på slik miljøvennleg drivstoff var elektrisitet og gass.

Vidare foreslo departementet at det i forskrift skulle stå at naturgass og marin gassolje (MGO) som er tillate etter svalbardmiljøloven § 82 a, betyr drivstoff som er definert som DMA, DMX, DMZ, DFA eller DFZ i siste utgåve av standarden ISO 8217. Ved å vise til konkrete typar av marin drivstoff ville departementet presisere at ein ikkje ville tillate tyngre drivstofftypar, slik som hybridolje. Departementet foreslo å vise til den siste versjonen av standarden ISO 8217 for å sikre at definisjonen ville vere oppdatert til ein kvar tid.

5.3 Synet til høyringsinstansane

Fleire av høyringsinstansane meinte at det burde innførast ein strengare drivstoffregel enn det som departementet foreslo.

Innovasjon Norge meiner at ambisjonsnivået som lovendringa legg opp til gjennom å framleis tillate petroleumbaserte drivstofftypar, er for låg samanlikna med Noregs nasjonale målsetjingar som stimulerer til ein overgang til nullutslepps-løysingar for skipsfarten.

The Clean Arctic Alliance (CAA) ønsker eit tungoljeforbod velkomen som eit første skritt mot alternative ikkje-fossile drivstoff og framdriftssystem.

Sjøfartsdirektoratet peiker på at naturgass ikkje trengs å definerast i ei forskrift, berre marin gassolje.

Sintef og *Kystverket* meiner at ein ikkje burde vise til siste versjon av standarden ISO 8217, men spesifisere kva versjon det refererast til. Kystverket peiker på at standarden ISO 8217 er revidert fleire gonger og at det er ukjent korleis denne vil bli oppdatert neste gang. Etersom ISO 8217:2017 er gjeldande utgåve av standarden, anbefalar Kystverket at det blir vist til denne i forskrifta. Kystverket meiner at dette vil vere føreseieleg og ein vil unngå eventuelle uventa følger ved å vise til den til ein kvar tid gjeldande versjon av standarden.

Kystverket og Sjøfartsdirektoratet meiner at ordlyden i lovforslaget burde endrast. Lovforslaget vil kunne stenge for bruk av alternative drivstoff som kan hjelpe til med å redusere utslepp til luft frå skipsfart, og som kan hjelpe til med å redusere konsekvensar av eit utslepp til sjø frå skip, slik som drivstoff basert på metanol, etanol, hydrogen, ammoniakk og petroleumsgass, men som også kan innehalde hydrokarbon. Desse drivstoffa er ikkje mykje brukt av skip i Noreg i dag, men det kan bli aktuelt framover.

Kystverket meiner også at for det tilfelle at departementet finn det som hensiktsmessig å liste opp tillate typar naturgass vil Kystverket oppfordre til at LNG, CNG og LPG er tillate.

(Ved en inkurie var det en feil i utkastet til forskrift i høyringsbrevet, ved at det sto «forboden» i

staden for tillat, noko som fleire høyringsinstansar påpekte.)

5.4 Departementet sine vurderingar

Av departementet sitt forslag gjekk det fram at skip som anløper territorialfarvatnet rundt Svalbard, ikkje skal bruke eller ha om bord annet petroleumsbasert drivstoff enn naturgass og marin gassolje. Og vidare at naturgass og marin gassolje definerast i forskrift gjeve av departementet. Hensikten var å forby bruk av drivstoff som har spesielt problematiske eigenskapar ved utslepp til sjø på grunn av høy viskositet, tettheit og stivnepunkt.

Etter innspela frå Kystverket og Sjøfartsdirektoratet foreslår departementet nå ein anna formulering av ordlyden i § 82 a. Lovforslaget er utforma som eit forbod mot å bruke eller ha om bord petroleumsbasert drivstoff med høgare tettheit, viskositet eller stivnepunkt enn det som er tillat for marin gassolje. Så vil desse krava bli nærare beskrive i forskrifta. Formålet er å ikkje stengje for bruk av alternative drivstoff som kan hjelpe til

med å redusere konsekvensar av eit utslepp 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 petroleumsbasert 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 utslepp, samtidig som andre omsyn blir ivareteke.

Sintef og Kystverket anbefaler i forskrifta å vise til gjeldande utgåve av ISO 8217:2017 for å sikre at det er føreseieleg. Departementet vil følge desse anbefalingane.

Desse endringane av måten tungoljeforbodet er utforma på er ikkje vesentlege, og det er derfor ikkje nødvendig med ny høyring. Dei fører vidare forslaget i høyringa om å forby tungolje og hybridolje, men opnar i tillegg for bruk av fleire og meir miljøvennlige drivstoff, noko som aukar fleksibiliteten for brukaren.

6 Departementet sitt forslag til endring i svalbardmiljøloven kap. VI. Arealplanlegging i planområdene – § 51

6.1 Gjeldande rett

På fastlandet kan det takast gebyr for behandling av private planforslag, med heimel i plan- og bygningsloven § 33-1. Det er berre arbeidet til kommunane fram til det blir avgjort om forslaget skal fremmast som kan takast gebyr for. Forslaget blir fremma når det blir lagt ut til offentleg ettersyn og blir sendt på høyring.

Forvaltningsloven § 27 a gjer nødvendig heimel til å fastsetja forskrifter om gebyr for saksbehandling, men slike forskrifter må fremmast ved kongeleg resolusjon av vedkommande fagdepartement.

Klima- og miljødepartementet kan etter svalbardmiljøloven § 92 gje forskrift om gebyr for behandling av løyve og dispensasjonar som miljøvernstyresmaktene utfører etter svalbardmiljøloven, eller forskrift fastsett i medhald av loven. Det følgjer av svalbardmiljøloven § 4 at miljøvernstyresmaktene for Svalbard er Kongen, departementet, direktoratet etter den nærare avgjerda til departementet og Sysselmannen. Klima- og miljødepartementet kan derfor ikkje delegera forskriftskompetansen sin etter svalbardmiljøloven § 92 til Longyearbyen lokalstyre.

6.2 Departementet sitt forslag på høyring

Departementet foreslo ein ny forskriftsheimel i eit nytt andre ledd i svalbardmiljøloven § 51 for å kunne ta gebyr for behandling av private planforslag. Heimelen skal gje Longyearbyen lokalstyre moglegheit til å ta gebyr for behandling av private planforslag, etter sjølvkostprinsippet. Forslaget

gjekk ut på at det berre er lokalstyret sitt arbeid frem til det blir avgjort om forslaget skal fremmast, som det skal kunne bli tatt gebyr for. Forslaget skal vurderast å vere fremma når det leggst ut til offentleg ettersyn og sendes på høyring.

6.3 Synet til høyringsinstansane

Sysselmannen støttar forslaget om heimel for å gje forskrift om gebyr for behandling av private planforslag.

Longyearbyen lokalstyre (LL) støttar forslaget, og grunnjev dette med at Longyearbyen de siste årene gjennomgått store endringar med stor byggeaktivitet og mange planer under arbeid. LL erfarer at behandling av planer krev meir og meir ressursar og at man har behov for å finansiere dette med å ta gebyr for denne oppgåva. LL legger til grunn at det gjev anledning til å gebyrlegge etter sjølvkostprinsippet slik kommunar på fastlandet kan etter plan- og bygningslovens § 33-1.

6.4 Departementet sine vurderingar

Departementet ser behovet Longyearbyen lokalstyre har for å ta gebyr for behandling av private planforslag etter sjølvkostprinsippet, då omfanget av private planforslag aukar. Departementet ønsker ikkje å endra på svalbardmiljøloven § 92 fordi avgjerda òg inneheld andre typar saksbehandling det kan takast gebyr for. Departementet ser det derfor som formålstenleg og mest naturleg at svalbardmiljøloven § 51 som omtaler private planforslag, får eit nytt anna ledd.

7 Økonomiske og administrative konsekvensar av lovendringsforslaga

7.1 Økonomiske og administrative konsekvensar av forslag til utvida tungoljeforbod

7.1.1 Generelt

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. Fiskefartøy var det største segmentet i talet på skip med i overkant av 45 prosent av totalen, følgd av andre aktivitetar og cruiseskip med høvesvis 18 og 16 prosent. I denne samanhengen dekker andre aktivitetar i hovudsak forskingsfartøy.

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 bulkskip (skip med større lasterom bygget 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.

7.1.2 Nærare om konsekvensar knytta til cruisetrafikken

Det er registrert totalt 31 cruiseskip som har gått i fart på Svalbard i 2019, og 10 av desse er større skip som bruker tungolje. Cruisetrafikken på Svalbard er todelt; tradisjonelt cruise og ekspedisjons-cruise. Nokre fartøy opererer i begge kategoriar, noko som også kan gje utslag i statistikken over talet på fartøy. Forskjellen ligg i deira høvesvis

operasjonsmønster. Dette speglar òg kva type drivstoff dei nyttar. Dei tradisjonelle cruiseskipa på Svalbard er typisk dei store skipa, og deira seglas blir kjenneteikna ved at Svalbard berre er eitt av fleire stopp som del av ein større internasjonal rundtur. Dei seglar berre inn Isfjorden på grunn av passasjer- og drivstoffavgrensingane i verneområda, og oppheld seg berre ein til to dagar der. Det er blant desse vi finn tungoljebrukarane blant cruiseskipa. Ekspedisjonscruiseskipa derimot er mindre skip som er tilpassa operasjon i verneområda, og berre nyttar DMA drivstoff. Desse seglar over heile øygruppa.

Det er berre dei tradisjonelle cruiseskipa som vil bli påverka av dei reguleringane som er foreslått.

Ifølgje DNV GL vil IMO sitt forslag til avgrensingar i tungoljebruken medføra ein forventa reduksjon i inntekt frå den tradisjonelle cruise-trafikken på mellom 3,1 og 5,6 millionar kroner, medan antatt reduksjon med departementsforslaget er ca. 5,6 millionar kroner.

DNV GL har berekna at IMO sitt forslag til avgrensingar i tungoljebruken vil medføra at operasjonskostnader kan auka frå 7 til 12 % for desse skipa, medan departementsforslaget blir forventa å medføra 12 % stigning. Ein kostnadsauke kan medføra at nokon færre av desse operatørane vil tilby turar til Svalbard. Med IMO sitt forslag anslår DNV GL ein antatt reduksjon i denne trafikken på 8 til 15 %, medan med departementsforslaget blir antatt ein reduksjon på 15 %.

I rapporten «Impacts of a ban on heavy fuel use and carriage as fuel by ships in the Norwegian Arctic waters» (DNV GL, 2019) er det berekna økonomiske effektar av eit tungoljeforbod på Svalbard. I rapporten er utrekningane gjort med utgangspunkt i tala frå Epinions studie for Visit Svalbard og Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) frå 2019 (Epinion, Cruise Study Svalbard, 2019) der dei viser at ca. 45 000 turistar kom med dei tradisjonelle cruisa til Svalbard i 2018 og at kvar av dei la igjen 810 kr pr. døgn i inntekt lokalt i Longyearbyen.

Epinion estimerte at inntektene per passasjer-døgn for den gruppa som nyttar ekspedisjons-

cruise, er 4 235 kr. Kvar passasjer på ekspedisjonscruisa la altså i snitt igjen ca. 5 gonger så mykje inntekt i lokalsamfunna, som kvar passasjer på dei tradisjonelle. Dersom den oversjøiske cruiseferden på Svalbard blir noko redusert, kan ein dreining til ekspedisjonscruisa delvis vege opp noko av inntektstapet for lokalsamfunnet.

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 blir mellombels.

Det kan også nemnast at cruiseoperatørgruppa AECO, har innført eit forbod mot bruk av tungolje for medlemmene sine. Forbodet inkluderer ikkje bruk av hybridoljer. AECO representerer eit fleirtal av cruise-operatørane i Arktis.

7.1.3 Nærare om konsekvensar knytt til bulkskiptransporten

I 2019 var det fire bulkskip med tungolje for lasting av kol som segla inn Isfjorden til Barentsburg. Totalt var det åtte skipingar av kol med desse skipa. Storleiken på båtlastene har variert mellom 5 000 tonn og 23 000 tonn. Dette kolet blir sidan frakta ut, og Rotterdam var største mottakshamn i 2019.

I 2019 skal Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS hatt åtte utskipingar av kol. Rotterdam var største mottakshamna.

Ifølgje Statistisk sentralbyrå gjekk den internasjonale kolprisindeksen ned mykje frå 2018 til 2019, frå ein gjennomsnittspris på 92 til 61 USD, men fordi Store Norske har ein fastprisavtale basert på historiske prisar har salsinntektene ikkje gått ned like mykje som nedgangen i kolpris. Dette omfatta nesten heile omsetninga, då det berre var 2,5 prosent som vart selde i spotmarknaden, som er ein finansmarknad kor finansielle instrument eller råvarer blir omsett for levering med det sama.

Dersom ein antar at utskipinga går frå Barentsburg til Rotterdam og at det blir segla ca. 1 000 NM før ein kjem inn i ECA, og så 500 km innanfor ECA, vil drivstoffkostnadene for ein tur gå opp med ca. 6 %. Antar ein vidare at drivstoffkostnaden er 50 % av driftskostnadene betyr det ein kostnadsauke for transport av kol på ca. 3 %.

Det forventast inga endring i trafikkbildet for bulkflåten.

7.1.4 Nærare om konsekvensar knytt til stykkgodstransporten

Stykkgodsskipene representerer ein viktig livsnerve for befolkninga på Svalbard. I 2019 var det

totalt 11 slike skip som anløpte øygruppa, og 7 av desse skipa brukte tungolje. Sjølv om fleirtalet av stykkgodsskip er registrerte som tungoljebrukarar, var det likevel skipa som bruker marin gassolje som stod for mesteparten av aktiviteten og drivstoffbruket (ca. 80 %) i regionen.

Det generelle prisnivået for eit hushald på Svalbard i 2007 var 17 prosent lågare enn for eit gjennomsnittshushald på fastlandet. (SSB, 2008). Etter 2013 er det ikkje utarbeidd konsumprisindeks for Svalbard på grunn av metodiske problem. Hovudårsaka til at det generelle prisnivået på Svalbard ligg noko under fastlandsnivået er at Svalbard er eit toll- og avgiftsfritt område.

Høye fraktkostnader til avsidesliggende Longyearbyen et likevel opp mykje av prisforskjellane. Dette slår særleg ut for matvarer og større hushaldsartiklar. Det er grunn til å anta at ein del av matvarene kjem luftvegen, og at dei ikkje i same grad blir påverka av auka transportkostnader over sjø. Derimot vil dei større og tyngre hushaldsartiklane kunne bli noko dyrare grunna auka fraktkostnader for dei vara som blir transporterte med skip som bruker tungolje.

Ifølgje DNV GL vil, dersom ein tar utgangspunkt i at stykkgodsskipa i snitt går frå Midt-Noreg (1000 NM ein veg), drivstoffkostnadene auka med ca. 10 %. Antar ein at drivstoffkostnadene er ca. 50 % av transportkostnadene, og at transport er 20 % av totalkostnadene, betyr det ein 5 % auke av transportkostnader og 1 % auke i totalkostnader. Det betyr at for varar som tradisjonelt er frakta med tungoljeskip, vil ein kunne forventast ein prisauke på ca. 1 %. Varar som kjem med den delen av stykkgodsskipa som går på destillat alleie i dag, altså 80 % av skipa, vil ikkje påverkast.

7.1.5 Nærare om konsekvensar for kjøle-/fryseskip

Fire av totalt sju kjøle-/fryseskip som gjekk i Svalbards farvatn i 2019 er brukarar av tungolje. Desse fire anløpte berre Bellsundet.

Formålet med anløpa i Bellsundet er mottak av fisk frå hovudsakleg russiske fiskebåtar. Dette er den gruppa tungoljeskip som har flest anløp- og operasjonstimar. Dette er òg det området som vart identifisert som området med høgast sannsyn for utslepp av drivstoff til sjø i rapporten «Impacts of a ban on heavy fuel oil use and carriage as fuel by ships in the Norwegian Arctic» (DNV GL, 2019). Dette er fordi denne gruppa skip står for ein relativt stor del av den totale trafikken og at dei opererer tett opp mot land for å søka ly frå vør og is under omlastingsoperasjonen.

Eit utslepp i dette området vil truleg òg påverka verneområda i nærleiken.

7.1.6 Nærare om konsekvensar for fiskebåtar

I 2019 var det to fiskebåtar i Svalbards territorialfarvatn som gjekk på tungolje. Begge er russiske trålarar og begge har gjennom 2019 tatt turar inn til Bellsundet for omlasting av fisk til ulike kjøle/frysefartøy. På same måte som kjøle-/fryseskipa, vil desse båtane måtte endra drivstoff eller endra omlastingsstad ved eit forbod om å bruke andre oljebasert drivstoff enn kvaliteten marin gassolje.

7.1.7 Nærare om andre økonomiske konsekvensar

Ifølgje Sjøfartsdirektoratet vil aksjonar for å avgrensa skade som følgje av akutte utslepp vera vesentleg meir kostbar etter eit utslepp av tyngre oljekvalitetar enn etter utslepp av tilsvarande mengder lett marin diesel. The International Council On Clean Transportation (ICCT) har berekna at eit utslepp av tungolje vil kosta 70 % meir enn utslepp av destillat når ein ser på oppryddings-, sosioøkonomiske- og miljøkostnader.

Utslepp av tyngre oljekvalitetar kan også føra til betydeleg og langvarig miljøskade som reduserer Svalbards verdi som reiselivsmål. Krav til drivstoffkvalitet kan antakast å redusera 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. Eit tungoljesøl på Svalbard, uansett kvar det finn stad, kan bidra til at øygruppa blir mindre attraktiv for turistane, på kort eller lang sikt. Eit generelt tungoljeforbod vil redusera risikoen for ein slik situasjon. For reiselivsnæringa som heilskap, er derfor eit tungoljeforbod ein viktig vernemekanisme mot ein situasjon der eit oljesøl reduserer Svalbard sin attraksjon som reisemål ein sesong eller fleire.

Sjølv om også utslepp av lett marin diesel kan ha eit stort skadepotensial for miljøet, så er den normalt vesentleg mindre enn ved utslepp av tungolje, og dessutan vil dei oppryddings- og sosioøkonomiske kostnadene vere betydeleg lågare. Eksempelvis var kostnadene for staten i samband med oppryddinga av tungolje etter hendinga med MV Full City i overkant av 256 millionar kroner, medan kostnadene for staten i samband med oppryddinga av diesel etter kollisjonen med KNM Helge Ingstad og Sola TS ved tilsva-

rande utrekningar var ca. 100 millionar kroner. Mengda lekka drivstoff var tilnærma det same. I tillegg veit vi at kostnader ved å operera i farvatna ved Svalbard er betydeleg større enn ved fastlandet. Dette kjem mellom anna av at oljevernressursar må fraktast over store avstandar, og dessutan krevjande og uføreseielege vêr- og isforhold som kan påverke arbeidet i dette farvatnet. Eksempelvis hadde staten kostnader på 13 millionar kroner berre for å tømme trålarer Northguider for oljeprodukt. Dette var i tillegg til kostnadene for reiarlaget. Kostnadene var i all hovudsak knytt til fartøy og utstyr. Her var det ikkje utslepp til sjø.

Dei økonomiske kostnadene ved oppryddinga etter eit utslepp vil normalt måtta berast av sjøforsikringsselskapet og av staten som oftast hjelper til med store ressursar. I tillegg kan ein vente ein kostnad for Svalbardsamfunnet ved mellom anna at bortfall av turistar som i stor grad er avhengig av ein i det vesentlege urørt natur. Eit stort utslepp i områda der det er fiskeri vil òg kunna føra til faktiske konsekvensar for fisket, og dessutan negativ omtale som kan påverka fiskeri-eksport.

7.1.8 Konsekvensar for miljøforvaltninga på Svalbard knytt til tilsyn og kontroll

I hovudsak vil tilsynet med at regelverket blir overhalden utført av Sysselembanden, eventuelt i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, jf. svalbardmiljøloven § 87. Ved innføring av nytt regelverk vil det ventes noko auka kontrollverksemd for å sikra at regelverket blir etterlevd. Det blir forventa at denne kontrollverksemda kan gjennomførast i kombinasjon med anna tilsynsverksemd, og derfor ikkje vil medføre betydeleg auka ressursbruk. Dei seinare år har Polarsyssel fått utvida seglingstid på Svalbard. Dette legg betre til rette for tilsynsaktivitet heile året.

7.1.9 Samanfating av konsekvensane for lokalsamfunna som følgje av tungoljeforbodet

Departementet har over vurdert konsekvensar av tungoljeforbod innafor ulike verksemd. Fleire av desse får ein konsekvens for lokalsamfunna. Særleg gjeld det cruisenæringa, koltransport og varetransport. Ifølgje analyser 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 medføre ein forventa reduksjon i inntekt frå den tradisjonelle

cruisetrafikken på ca. 5.6 millionar kroner. DNV GL seier samtidig at ved ein reduksjon i tala på oversjøiske cruiseskip, vil fleire velgje ekspedisjonscruise, som inneber betydeleg større inntekt i lokalsamfunna. Ein passasjer på eit oversjøisk cruiseskip legg igjen 810 kroner pr. døgn i inntekt til lokalsamfunna, mens inntekt per passasjerdøgn for dei som nyttar ekspedisjonscruise er 4 235 kroner. Dersom den oversjøiske cruise-farten på Svalbard blir noko redusert, kan ein dreining til ekspedisjonscruisa delvis vega opp for noko av inntektstapet for lokalsamfunnet. 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 varar som tradisjonelt er frakta med tungoljeskip, vil ein kunne forventa ein prisauke på ca. 1 %. Varar som kjem med den delen av stykkgodsskipa som går på destillat allereie i dag, altså 80 % av skipa, vil ikkje påverkast. Kol transporterast frå lokalsamfunna med skip som bruker tungolje. Eit tungoljeforbod vil gje ei auking i transportkostnader på ei utskipping på 6 prosent. Hovuddelen av dei auka omkostningane ville uansett kome ved IMO sitt forslag til tungoljeforbod i høvesvis 2024 og 2029.

På grunn av overgangsperioden på to år for transport av stykkgoods og kol i bulk til og frå Longyearbyen og Barentsburg, får forslaget avgrensa betydning for kostnadene her.

Utslepp av tyngre oljekvalitetar kan føra til betydeleg og langvarig miljøskade som reduserer Svalbard sin verdi som reiselivsmål. Krav til drivstoffkvalitet kan antakast å redusera risikoen for slike skadar betydeleg. Verdien av dette må vurderast i lys av 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.

7.2 Økonomiske og administrative konsekvensar av forslaget om gebyr for private planforslag

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 og føre til nokon auka kostnader for dei som skal ha saker til behandling i lokalstyret. Kostnaden vurderast som rimeleg og i samsvar med handteringa på fastlandet.

8 Merknader til lovforslaget

8.1 Til § 51 andre ledd

I *andre ledd* er ein heimel til å fastsetje forskrift som gjev Longyearbyen lokalstyre moglegheit til å ta gebyr for behandling av private planforslag, etter sjølvkostprinsippet. Det er berre lokalstyret sitt arbeid fram til det blir avgjort om forslaget skal fremmast som kan bli gebyrlagt. Forslaget fremmast når det leggst ut til offentleg ettersyn og sendes på høyring.

8.2 Til § 82 a

I ny § 82 a stillast det krav om at skip som anløper territorialfarvatnet rundt Svalbard, ikkje skal bruke eller ha om bord petroleumbasert drivstoff med høgare viskositet, tettheit eller stivnepunkt enn kva som er tillate for marin gassolje. Marin gassolje definerast nærmare i forskrift gjeve av departementet.

Lovføresegna vil ikkje stengje for bruk av alternative drivstoff som kan redusere konsekvensar for miljøet ved eit utslepp til sjø, til eksempel er metanol, etanol, petrolemsgass, hydrogen og ammoniakk, LNG, CNG og LPG.

Krav til viskositet, tettheit og stivnepunkt for marin gassolje vil basere seg på standarden ISO 8217:2017, og vil bli nærare beskrive i forskrifta.

8.3 Til ikraftsetjing og overgangsreglar

Loven trer i kraft frå 1. januar 2022, men for fartøy som går med stykkgodstransport eller koltransport til og frå Longyearbyen eller Barentsburg, vil det gjelde ein overgangsperiode på to år, fram til 1. januar 2024, når IMO's tungoljeforbod uansett vil tre i kraft. Ordlyden er meint å få fram at dette gjelde berre når fartøyet faktisk går – er på veg – til eller frå desse lokalsamfunna med lasten. Slike fartøy kan til dømes ikkje ta ein ekstra runde med sightseeing mellom transportetappane, med tungolje i tankane.

Klima- og miljødepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod m.m.).

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod m.m.) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i svalbardmiljøloven (tungoljeforbod 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.

§ 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

petroleumbasert drivstoff med høyere viskositet, tetthet eller stivnepunkt enn tillatt for marin gassolje. Marin gassolje, med angivelse av viskositet, tetthet og stivnepunkt, defineres nærmere i forskrift gitt av departementet.

II

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



