

# Høringsmatrise

Avsender	Merknad	Sjøfartsdirektoratets kommentar
	<p><b>Kommuner, fylkeskommuner og havnevesen</b></p>	
<p><b>1. Aurland kommune, ordfører</b></p>	<p>Det er nyleg gjennomført kommuneval med konstituerande møte 05.10.2023. Verken ny eller tidlegare politisk leiing i Aurland kommune støttar fråsegna frå Verdsarvrådet. Då fråsegna vart handsama i rådet, oppfatta ikkje tidlegare representant frå Aurland i tide at framlegg til fråsegn ikkje var i samsvar med Aurland kommune sitt syn.</p> <p>Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap er eit konsensusorgan. Fråsegna som er sendt har ikkje grunnlag i konsensus blant rådsmedlemmane sine lokale og regionale myndigheiter, jf. uttale frå Aurland kommune, Stranda kommune, Vik kommune, Voss kommune, Fjord kommune, Vestland fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune. Fråsegna skulle difor ikkje vore avgjeven. Den gjev ikkje uttrykk for konsensus blant rådsmedlemmane. Omstenda med høyringsfrist kring kommune- og fylkestingsvalet inneber at saka ikkje kan handsamast på nytt i Verdsarvrådet før alle rådsmedlem har konstituert nytt leiarskap, og deretter at rådet konstituerer seg sjølv. Aurland kommune vil ta initiativ til ny handsaming av fråsegna, men Sjøfartsdirektoratet lyt pårekna noko tid for dette. Aurland kommune ber om at dette vert teke til vitande på noverande tidspunkt i samband med vidare handsaming av saka.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p><b>2. Aurland kommune, kommunestyret</b></p>	<p>Vedtak frå kommunestyret: Aurland kommune vurderer at framlegget vil medføre store negative samfunnsmessige konsekvensar for Aurland kommune i form av redusert verdiskaping og sysselsetting innan næringslivet, samstundes som det verken gagnar miljø eller andre samfunnsomsyn. Forslaget inneber i realiteten ei avviking, og ikkje ei utvikling av cruiseturismen i verdsarvfjordane. Stortingsvedtak 690/21 og 691/21 er ikkje teke til følgje i framlegget. Det må etablerast ei langt betre overgangsløysing som sikrar både krav til bruk av nullutsleppsløysingar og cruisetraffikk i overgangsperioden 2026 – 2035. Aurland kommune syner til Aurland hamnevesen KF sitt landstraumsprosjekt og Destinasjon Flåm – ein energihub for framtidens reiseliv, som syner meir eigna løysingar for klima og miljø, turist- og destinasjonsutvikling og ivaretaking av verdsarvfjordane. Regelverket må innrettast og</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det vidare arbeidet. Her er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>

	<p>tilpassast realisering av prosjekta som føreset framtidig cruisetrafikk på minimum nivå tilsvarande Tier III.</p> <p>Ei avklaring er på overtid i høve reelle mogelegheiter til å tilpasse seg innan fristen, og realitetane for 2026 må avklarast snarast og for seg, for å unngå uforholdsmessige lokale tap som følgje av uvisse.</p> <p>Me viser ellers til Aurland Hamnevesen KF sitt høyringssvar.</p>	
<b>3. Vik kommune</b>	Vik kommune sluttar seg til Sogn regionråd si fråsegn.	Se kommentarer til innspill nr. 10 (Sogn Regionråd)
<b>4. Aurland Hamnevesen KF</b>	<p>Konklusjon:</p> <p>Framlegget kan ikkje innførast. Fordi,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Framlegget sikrar ikkje tilstrekkeleg cruisetrafikk til Flåm etter 2026 for etablering av landstraum.</li> <li>2. Framlegget sikrar ikkje cruisetrafikk i 2026 i det heile tatt.</li> <li>3. Framlegget gjev uforholdsmessige ulemper lokalt som ikkje kan akseptertast.</li> <li>4. Framlegget gjev negativ klimavinst i seg sjølv, og forhindrar lokale planar om store utsleppskut på tvers av sektorar i Flåm.</li> <li>5. Framlegget er ikkje teknologinøytralt.</li> <li>6. Det ligg føre fleire avvik i høve minimumskrav i utgreiingsinstruksen.</li> </ol> <p>6. Framlegget har fleire retslege svakheiter i høve heimel i skipssikkerheitslova og den maritime tenestefridomen i EØS-avtalen.</p> <p>For cruiseskip er det mogeleg å setje krav om bruk av landstraum der dette er tilgjengeleg, i tillegg til allereie innført Tier III krav frå 2025. Det kan også vere mogeleg å auke omfanget av cruiseskip som omfatst av eit nullutsleppskrav frå eit tidlegare tidspunkt opp mot 40 000 BT.</p> <p>Den prosessuelle bestemminga i oppdragsbrevet frå Klima- og miljødepartementet om involvering av kommunar og hamnemyndigheiter eksplisitt, er etter vårt syn ikkje følgd opp på forsvarleg måte.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har utgreidd konsekvensane i høve cruisetrafikk med framlegget om krav om fylling av biogass tilsvarande energibehovet i verdsarvfjordane. Hamnevesenet har orientert seg i marknaden av cruisereiarlag. Atendemeldinga er at ingen cruiseskip vil anløpe Flåm frå 2026 med føreslegen regulering. Hamnevesenet har 59 kaibestillingar i 2026, derav alle er varsla kansellert om forslaget vert vedteke. Det alt vesentlegaste av bestillingar gjeld skip som uanset er avskore frå høve til å nyte biogass, fordi skipa ikkje er bygd for bruk av flytande naturgass.</p> <p>Konsekvensen for hamnevesenet er at framhald i drift av cruisehamn ikkje er økonomisk berekraftig.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>En rekke av innspillene som kom inn i høringsrunden viser til at forslaget som ble presentert hadde klare svakheter.</p> <p>Vi har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetrafikk i 2026. Vi mener at de endrede forslagene vil dempe de lokale virkningene som et nullutsleppskrav vil ha for verdensarvfjordene. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.</p>

	<p>Konsekvensane for lokal ruteproduksjon er i liten grad utgreidd frå Sjøfartsdirektoratet si side, som har eit stort fokus på cruise.</p> <p>Menon Economics har vurdert den økonomiske verknaden av framlegget. Hamnevesenet lyt påpeike at Menon i sit talmateriale vel å samanlikne med ein berekna framtidssituasjon i 2025, då innføring av Tier III kravet til utslepp av NOx trer i kraft. I 2025 er aktiviteten allereie rekna å vere halvert i høve dagens nivå. Hamnevesenet vurderer det som villeiande å nyte desse tala i høyringsbrevet utan å påpeike dete tilhøvet. I høve økonomi og arbeidsplassar lokalt vil den akkumulerte effekten av innført og føreslege regelverk difor vere om lag det dobbelte av oppgitte tal i høyringsbrevet.</p> <p>Hamnevesenet si kontrollrekning mot eit meir naturleg referanseår, 2019, basert på det same grunnlagsmateriale og føresetnader som Menon har gjort i sin analyse, syner eit fall i omsetnad i lokal omsetning på 194 millionar kroner, tap av overskot på 78 millionar kroner og tap av 120 årsverk lokalt, berre for næringslivet tilknyt aktiviteten i Aurlandsområdet. I lokal målestokk er dette svært alvorleg.</p> <p>Menon Economics har kome fram til at framlegget har klimaeffekt kring null, fordi cruiseskipa byter hamn i staden for å innrete seg eter krava ved bruk av biogass eller investeringar i miljøteknologi. Dette inneber at framlegget er ueigna til å nå mål om reduksjon i utslepp av klimagassar.</p> <p>Hamnevesenet syner til at skipsikkerheitslova er avgrensa til eit verkeområde for eigna tiltak for å trygge liv og helse, miljø og materielle verdiar ved å leggje til rette for god skipssikkerheit og sikkerheitsstyring, herunder hindre ureining frå skip. Framlegget er retta mot miljø, men med dokumentert negativ verknad i høve miljø meiner hamnevesenet det ikkje er heimel til framlegget i skipssikkerheitslova.</p> <p>Vidare har hamnevesenet innhenta ei ekstern vurdering frå SANDS Advokafirma DA i høve den EØS-retslege kompatibiliteten til framlegget.</p> <p>Hovudkonklusjonen er:</p> <p><i>Det EØS-rettslige utgangspunktet er at et slikt krav vil utgjøre en restriksjon på rederiers, og andres, mulighet til å gjøre bruk av den maritime tjenestefriheten under EØS-reglene. Slike restriksjoner tillates bare der de kan rettferdiggjøres. Det innebærer at restriksjonen må forfølge visse legitime formål, typisk allmenne samfunnshensyn, at den må være egnet og nødvendig for å nå disse formålene, og at målene må være forholdsmessige opp mot skaden eller kostnaden</i></p>	
--	--	--

*restriksjonen medfører. Vår overordnede konklusjon er at et krav om nullutslipp av visse klimagasser i verdensarvfjordene mest sannsynlig ikke kan rettferdiggjøres. Tvert imot fremstår kravet som både uegnet og unødvendig, til og med potensielt kontraproduktivt, holdt opp mot de uttalte formål med forslaget.*

Framlegget har difor klare rettslege svakheiter. Mål og middel verkar ikkje å hengje saman.

Hamnevesenet ynskjer at Sjøfartsdirektoratet gjer ei eiga vurdering av dei regulatoriske avgrensingane skipssikkerheitslova og den maritime tenestefridomen under EØS – reglane gjev i denne saka.

I miljø sikkerheitsforskrifta § 14c er det innteke reglar for skip over 1000 bruttotonn, unnateke lasteskip, som seglar i verdsarvfjordane. Reglane er svært inngripande, og Menon Economics bereknar at § 14 c inneber ei halvering av cruisetrafikken i verdsarvfjordane frå 2025. Cruisereiarlag som har innretta seg etter dette har lagt ned ein betydeleg ressursbruk. Ingen av desse er compatible med bruk av biogass, og kan heller ikkje bli det. Reiarlaga som har innretta seg endar opp som den store taparen, med berre eit års verknadstid til å betene ei investering på over 100 millionar kroner per fartøy. Kravet til forutbereknlegheit i forvaltninga tilseier at Tier III skip dermed skal ha ein rett til å framleis kunne anløpe verdsarvfjordane, også etter 2026.

Hamnevesenet har fått tilsegn hjå Enova for etablering av landstraum for cruise. Enova dekkar 21% av totalkostnaden med investeringa. Investeringa føreset framhald av cruisetrafikk på minimum Tier III nivå etter 2026 for å kunne forsvare investeringa økonomisk. Investeringa gjer 65% av cruiseaktiviteten i verdsarvområdet til nullutslipp. Prosjektet er klart til realisering. Framlegget til Sjøfartsdirektoratet eliminerer landstraum som alternativ, fordi trafikkgrunnlaget er utilstrekkeleg.

Hamnevesenet har saman med Hafslund, Bellona, Norways best, Sygnir og Ocean Hyway Cluster gjennomført eit arbeid i høve etablering av Flåm som ein energihub for framtidens reiseliv. Rapporten følgjer i vedlegg 4. Arbeidet er utført i same tidsperiode som Sjøfartsdirektoratet gjennomførte si saksutgreiing. Sjøfartsdirektoratet leverte 3. januar, prosjektgruppa leverte 23. februar. Dette inneber at prosjektresultatet så langt ikkje er innarbeidd i vurderinga av eigna regelverk, og at dette kan gjerast no. Prosjektet har

	<p>forsøkt å svare ut alle stortingsvedtaka i saka på best eigna måte, der også lokale tilhøve er teke i betraktning.</p> <p>Samla klimagassreduksjon er rekna til 34 000 tonn CO2 per år. Straumkapasiteten i området med trong for oppgraderingar, og innretninga av anleggsbidragsmodellen for nettilkopling i Noreg gjer at landstraum til cruise er utløysande for realisering av resterande tiltak. Samla investeringskostnad er vurdert til 400 millionar kroner.</p> <p>Føresetnaden for å lukkast er difor lik som for etablering av landstraum for cruise; eit regelverk som sikrar framhald av cruisetrafikk på minimum Tier III nivå.</p> <p>Hamnevesen, kommune og lokalt næringsliv initierer til realisering av tiltak med dokumentert langt høgare klimavinst jf. prosjektet for landstraum til cruise og Flåm – ein energihub for framtidens reiseliv. Løysingane føreset framhald av cruisetrafikk på minimum Tier III nivå. Å unngå uforholdsmessige konsekvensar lokalt talar for det same.</p> <p>Landstraum er det einskildståande mest verknadsfulle tiltaket for å redusere utslepp i verdsarvfjordane. Landstraum er ein absolutt nullutsleppsteknologi, og teknologien er moden. Så godt som alle Tier III skip er innretta slik at dei kan kople seg til. EU har varsla krav om tilkopling til landstraum der det er tilgjengeleg. Likelydande formulering er eigna for verdsarvfjordane. Då lyt regelverket innretast slik at landstraum kan realiserast der det er mogeleg, som i Flåm. Då lyt trafikkgrunnlaget vert ivareteke på minimum Tier III nivå. Det inneber at landstraum + Tier III anten lyt vere eit sjølvstendig alternativ, eller at eventuelle tilleggskrav ifht. framdriftsteknologi i liten grad kan påverke trafikktilgangen til anlegget.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet syner til biogass som nullutsleppsløysing basert på eit ikkje lenger gjeldande politisk stortingsvedtak om likestilling av biogass og nullutsleppsløysingar. EU på si side likestiller biogass og andre biobaserte drivstoff i sit fornybardirektiv. Hamnevesenet meiner ein skal ha tungvegande grunnar om ein skal skilje lag med Eus definisjonar, utan at dette kjem fram i saka.</p> <p>Biogass eller krav til bruk av andre biobaserte drivstoff inneber ein betydeleg meirkostnad ved anløp til Flåm kontra andre norske hamner. Reiarlaga seglar tvillaust der det er økonomisk mest fordelaktig å segle. Når reiarlaga skal planleggje sine seglingsruter, vil lokal hamn og lokalt næringsliv verte utfordra på å kompensere for denne tilleggskostnaden i form av reduserte prisar. Dette reiser eit prinsipielt spørsmål om intensjonen bak vedtaka er ivareteken.</p>	
--	---	--

	<p>Sjøfartsdirektoratet har gjort greie for at teknologien er klar for mindre fartøy innan 2026. Gradvis vil teknologien kunne verte tilgjengeleg også for større fartøy. Sjøfartsdirektoratet har vurdert innslagspunktet for overgangsordning til å vere ved 10 000 BT, utan at grensa er nøyare vurdert.</p> <p>Flåm har i 2023 anløp av eit fåtal cruiseskip under 10 000 BT, som vil få eit absolut nullutsleppskrav allereie frå 2026. Eit alternativ kan vere å auke dete innslagspunktet frå eit tidlegare tidspunkt. Ved ein auke til dømes 40 000 BT frå 2028, ville dette gått ut over 23 av 115 cruiseanløp til Flåm i høve årets anløpsliste. Økonomisk 6tgjerd esse skipa i år om lag 3% av den totale omsetninga frå cruise i destinasjonen. Eit tidlegare krav til nullutslepp for fleire skip vil altså vere foreinleg med etablering av landstraum og destinasjon Flåm. Samstundes vil det innebere at ein får testa effekten av reguleringa i marknaden i høve opptak av ny miljøteknologi før kravet kan gjelde alle skip.</p>	
<p><b>5. Karmsund Havn IKS</b></p>	<p>Karmsund Havn IKS har de siste 10 årene gjort store investeringer i blant annet infrastruktur på land, landstrøm til cruise, utdypninger og tilrettelegging for LNG bunkring. Vi har et sterkt fokus på at Haugesund skal være en bærekraftig og klimavennlig cruisedestinasjon, og gjør investeringer deretter. Vi mener at havnene i tett samarbeid med rederiene, kan utvikle næringen i en stadig mer bærekraftig retning, - i takt med teknologiutviklingen. Vi har blant annet tatt i bruk EPI, og differensierer havneavgiftene etter skipenes miljøscore. For 2024 er kravet til miljøscoren for å få rabatt i stedet for ekstragebyr lagt enda høyere. Slik vil vi fortsette å sette strengere krav hvert år.</p> <p>Karmsund Havn mener forslaget vil få konsekvenser for cruiserederienes satsning i Norge og vil kunne føre til betydelig reduksjon i antall anløp til alle cruise destinasjonene i Norge i årene etter 2026. Dette vil få store negative konsekvenser for alle som har gjort investeringer, og tilrettelagt for arbeidsplasser og verdiskapning basert på turistformen. Samtidig vil det ikke redusere de globale klimagassutslippene, ettersom skipene vil seile til andre land i stedet. Man taper dermed viktig verdiskapning i Norge, uten klimagevinst.</p> <p>Karmsund Havn stiller seg derfor bak høringsuttalelsene til Norske Havner og Cruise Norway, og ønsker spesielt å trekke frem følgende sitater fra deres uttalelser:  <i>«Norske Havner mener at Sjøfartsdirektoratet/ departementet må legge seg på den linjen som er beskrevet i cruisepiloten i Grønt Skipsfartsprogram. Forslag som vil bidra til en betydelig mer klimavennlig cruisenæring i 2030 og en nullutslippsnæring innen</i></p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se Norske Havner sin uttale – viser til Cruisepiloten i Grønt Skipsfartsprogram, se kommentaren til innspill nr. 17 (Norske havner).</p>

	<p>2050.» «Cruise Norway AS anbefaler at det settes krav om tilkobling til landstrøm i verdensarvfjordene dersom dette er tilgjengelig. For innføring av biogass og andre biobaserte løsninger vil dette være mer egnet for å oppnå ønsket effekt som et nasjonalt krav, ref. anbefalingene fra partnerne i Grønt Skipsfartsprogram.»</p>	
<p><b>6. Nordfjord Havn IKS</b></p>	<p>Forslaget til innretning av nullutslipp bør bli mer bærekraftig: Sjøfartsdirektoratets forslag ivaretar klima- og miljøhensyn. Forslaget om å tillate adgang for skip med LNG-drift dersom det bunkres en viss mengde biogass, er en oppmykning i forhold til nullutslipp. Det er fortsatt et lavt antall skip som kan gå på LNG, men det vil være et signal til rederiene å bygge flere LNG skip om dette tillates i Verdensarvfjordene som i resten av landet. LNG eller tilsvarende er et langt steg på veien for å kunne bli utslippsfri eller har et så lavt «fotavtrykk» som mulig med dagens teknologi. LNG løser langt på vei lokale miljøutfordringer, men som vi alle vet ikke løser det globale utfordringen med CO2. Det kunne være en tanke å se på dette i sammenheng at Sjøfartsdirektoratet har en mulighet å sende et signal til rederiene der skip med LNG eller tilsvarende drivstoff er et steg på veien til å bli utslippsfritt. Miljømessig gevinst for å redusere CO2 er liten med å forby skipene inn i verdensarvfjordene da disse skipene vil finne andre havner. Ber derfor at Sjøfartsdirektoratet vurdere å utsette kravene til Verdenarvfjordene eventuelt gi en dispensasjon slik at vi totalt sett finner en løsning som tilfredsstillende norske og internasjonale krav.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har forsøkt å finne alternative løsninger i målkonflikten mellom klimagassutslipp og fortsatt trafikk i verdensarvfjordene. Forslagene fremgår av vårt anbefalingsbrev.</p>
<p><b>7. Bergen Havn Farvannsforvaltning IKS</b></p>	<p>Bergen Havn er positiv til lokale krav om reduksjon av luftforurensing, da dette har en lokal innvirkning på natur og folkehelse, men mener at eventuelle krav om klimareduksjon bør gjelde nasjonalt. Å sette klimakrav for et begrenset antall anløp i et spesifikt område gir marginal klimagevinst i en større sammenheng. Utslippene av CO2e fra cruiseskip som lå ved kai i Geiranger og Flåm i 2022 utgjorde 7710 tonn (2022 tall). Dette i henhold til tall fra EPI som bygger på detaljerte rapporter fra skipsanløpene. I forhold til f.eks. Vestland fylke sitt CO2 utslipp (2021 tall, <a href="https://tilnull.no">https://tilnull.no</a>) er dette 0,1% av totalutslippet eller 0,6% av sjøfartsutslippet. En sannsynlig effekt av å begrense anløp vil være at skipene finner nye destinasjoner utenfor verdensarvfjordene. Konsekvensen er at tiltaket ikke reduserer klimautslippet. Bergen Havn mener at dagens krav om Tier III Nox fra 2025 i kombinasjon med nullutslipp (landstrøm, batteri, hydrogen mm) ved kai og insentiver er en hensiktsmessig overgangsordning for reduksjon av luftforurensing og klimautslipp.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>

	<p>Krav om Tier III Nox fra 2025 samt satsing på nullutslipp ved kai gir reduksjon av både luftforurensing og klimautslipp. Dette kan styrkes ved å tilby sterke insentiver til de skipene som bidrar med vesentlig reduksjon av klimautslipp, både underveis og ved kai. En slik tilnærming vil gi motivasjon til bruk av LNG (25% reduksjon), landstrøm, biodiesel, biogass, batteri og hydrogen etc. (opptil 100% reduksjon).</p> <p>Det er vesentlig at alle energibærere som kan bidra til reduksjon av utslipp sidestilles.</p> <p>Som dokumentert av DNV er det flere drivstoffløsninger som kan fungere som overgangsdrivstoff på veien mot modne teknologiløsninger for nullutslipp. Om en ønsker å være konsistent med «FuelEU maritime initiative» så bør alle aktuelle energibærere sidestilles. Å gi preferanse til biogass betyr at kun LNG-skip har tilgang til fjordene, men at skip som kan benytte biodiesel er utestengt. Av Tier III skip i markedet i dag er det desidert flest med dieselmotorer.</p> <p>Satsing på landstrøm bygger opp under tilsvarende satsing i de fleste større norske cruisehavner. Målet i Bergen er at alle cruiseskip skal koble seg på landstrøm ved anløp i 2026. Med flere havner med i satsingen så blir det også mer aktuelt for rederiene å tilpasse seg. 60% av alle cruiseskip som besøker Bergen i dag har anledning til å koble seg til landstrøm. Mange av disse skipene reiser videre i retning verdensarvfjordene. Ut fra dette har landstrøm et stort potensial, både økonomisk og miljømessig.</p> <p>Oppsummering og konklusjon</p> <p>Bergen Havn anerkjenner at reduksjon av klimautslipp er den viktigste miljøutfordringen for aktørene i maritim sektor. Vi mener like rammevilkår er et bedre virkemiddel for å påvirke en bransje enn å gjennomføre et tiltak i et begrenset område der klimaeffekten totalt sett er liten.</p> <p>Alle utfordringene og mulighetene relatert til det grønne skiftet gjør det vanskelig å finne en enkel modell for reduksjon av utslipp. Erfaringene fra Bergen og andre cruisehavner viser at økonomi har stor betydning for rederienes veivalg. Ved å tilrettelegge infrastruktur som landstrøm og batterilading, stille krav til at denne benyttes, og bygge et sterkt insentivsystem for skip underveis og ved kai basert på en bonus/malus modell, gir vi rederiene et større handlingsrom og motivasjon. Vår konklusjon er at forslaget ikke har en hensiktsmessig innretting i forhold til mål om nullutslipp og bør utredes på nytt.</p>	
<p><b>8. Møre og Romsdal fylkeskommune</b></p>	<p>1. Møre og Romsdal fylkeskommune støtter målet om nullutslipp fra skipstrafikken på verdensarvfjordane, slik Stortinget vedtok 3. mai 2018.</p> <p>2. Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker å ha anløp av cruisebåtar i verdensarvfjordane også etter 2026, og ser</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag</p>



	<p>det som nødvendig at det vert opna for overgangsordningar fram til teknologi for fullstendig utsleppsfri skipstrafikk er tatt i bruk.</p> <p>3. Møre og Romsdal fylkeskommune forventar at Stortinget sine tilleggsvedtak 690 og 691 frå februar 2021 vert følgde opp av regjeringa.</p> <p>4. Møre og Romsdal fylkeskommune støttar Sjøfartsdirektoratet sitt forslag om å tillate bruk av biogass som drivstoff på verdsarvfjordane innanfor reglane for utsleppsfri skipstrafikk, i ei overgangsperiode til og med 2035.</p> <p>5. Møre og Romsdal FK ber om at flytande biodrivstoff vert sidestilt med biogass og kan brukast på verdsarvfjordane i ein overgangsperiode til og med 2035.</p> <p>6. Møre og Romsdal fylkeskommune viser til tidlegare førespurnader, og ber igjen om eit møte med regjeringa for å drøfte gjennomføring av naudsynte tilpassingar og omstilling grunna nullutsleppsvedtaket</p> <p>7. Dersom overgangsordningar for drivstoff ikkje er mogleg ynskjer Møre og Romsdal fylkeskommune subsidiært at reglane i ei overgangsperiode vert differensierte for ulike delar av fjordsystemet, slik at skipstrafikken kan gå til Hellesylt for omlasting til utsleppsfrie fartøy på Geirangerfjorden.</p> <p><b>Ei verdskjend turistbygd med fjorden som viktigaste inngangsport</b></p> <p>Reiselivsnæringa i verdsarvområdet er bygd opp gjennom generasjonar. Lokalt næringsliv har investert og teke risiko. Behovet for ei regulering av forvaltninga av dette vakre området vart initiert frå lokalt hald, og verdsarvstatusen har vore godt forvalta og av kommune, fylkeskommune i godt samarbeid med statlege organ. I heile denne fasen har cruisenæringa vore kritisk som ein økonomisk motor for å kunne oppretthalde og bygge vidare på verdiskapinga frå reiselivet.</p> <p><b>Poenget med nullutsleppsvedtaket</b></p> <p>Nullutsleppsvedtaket er eit miljøtiltak, men også ein katalysator for teknologiutvikling. Verdsarvfjordane skulle gå i fyrste rekkje før dei same krava skulle innførast langs heile kysten. Frå avgjerd til innføring av vedtaket skulle det gå 8 år. Gradvis innføring av strengare og strengare miljøkrav, gjennom TIER-regulativet, skulle gje høve til tilpassing og omstilling. Samstundes låg der ein klar premiss som følgde nullutsleppskravet – nemleg at staten, gjennom storting og sitjande regjering, skulle følgje opp og gjere det mogleg å legge til rette for ein utsleppsfri verdsarvfjord, samstundes som ein sikra at verdsarvfjordane framleis skulle ha cruiseanløp. Lokalt i verdsarvfjordane vart nullutsleppsvedtaket møtt med skepsis i starten, men dei siste åra har det vore jobba hardt for å finne løysingar og sjå nytt potensiale.</p>	<p>som departementet skal ta stilling til i det vidare arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>
--	--	---

Det er gjennomført grundige analysar, kommune og fylkeskommune har engasjert seg i problematikken og det er sett av store ressursar for å finne ut kva som skal til for å gjennomføre vedtaket. Dette arbeidet har munna ut i ei tydeleg oversikt over tiltak og oppgåver som må løysast lokalt og regionalt, og som er kommunisert gjennom fleire førespurnader til departement og regjering. Det krevst nemleg eit løft som lokale og regionale styresmakter og det lokale næringslivet er heilt avhengige av statleg støtte for å klare.

For Geiranger sin del er det tilgangen på elektrisk kraft som er hovudutfordringa for å innfri krav om nullutslepp. Geirangerbygda har berre så vidt straum nok til eigne innbyggjarar i dag. Skal det etablerast landstraum eller anlegg for lading av større skip, må det førast fram ny kraft. Fylkeskommunen, kommunen og regionale nettselskap har utgreidd ulike løysingar, men felles for alle er at investeringane blir så kostnadskrevjande at lokale og regionale bidrag ikkje strekk til.

#### **Manglande statleg oppfølging av vedtaket**

Likevel, trass i tydelege føringar for korleis storting og regjering skulle følgje opp vedtaka, så har svara frå nasjonalt hald mangla. No skriv vi hausten 2023, og sit framleis med fleire av dei same spørsmåla og utan midlar for å kunne setje i gang arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet har siste året gjennomført ei høyringsrunde og tatt med relevante partar for innspel og diskusjon. Undervegs dette året har det vorte vist til denne høyringsprosessen når kommune og fylkeskommune har forsøkt å skape dialog. Problemet er sjølvstapt at 2026 er veldig nære, og at vi mest sannsynleg vil nå 2024 før også denne høyringsprosessen er handsama. Då er det berre to år att til nullutsleppsvedtaket trer i kraft.

#### **Dramatiske samfunnsøkonomiske effektar for lokalsamfunnet**

Menon Economics har i samband med Sjøfartsdirektoratet sin høyringsprosess utarbeidd ei samfunnsøkonomisk analyse av nullutsleppskravet. Menon sine analysar viser klare negative effektar på investeringar og verdiskaping i lokalt næringsliv. Det er snakk om ein reduksjon på fleire hundretals millionar kroner. Det er grunn til å tru at effektane vil kunne vere endå hardare enn dette, då mykje av trafikken som no vil kome på landsida, ikkje vil ha tid nok til å besøke dei tilboda som er i Geiranger – rett og slett fordi ein vert bussa frå andre hamner og skal rekkje tilbake til den same båten på heimreisa. Der ein tidlegare har lagt til kai ein dag, kan det no vere snakk om å køyre gjennom eller i beste fall stoppe for å ete lunsj. Dette er dei reine økonomiske effektane på kort sikt. Ein kan like det eller

ikkje, men Geirangersamfunnet er særleg tilpassa og avhengig av ein intens cruisesesong, med mykje folk innom på kort tid. Det er fleire problemstillingar knytt til det, og ei omstilling til meir heilårsturisme og ei meir differensiert kundegruppe er ønska, og på gang. Men, ein totalt utsleppsfrifjord frå 2026 med bortfall av cruise som resultat, blir eit for brått skifte. Det trengst overgangsordningar.

Det største paradokset er likevel, all den tid vi her snakkar om eit miljøtiltak, at miljøeffekten i følgje Menon er netto negativ. Trafikk på verdsarvfjorden vert flytta til andre nærliggande hamner, og dei same passasjerane vil verte busa langs vegen. Med utslepp frå fossildrivne bussar og slitasje på gamalt vegnett som resultat. Vi fryktar at verdsarvfjordane og bygdene rundt, no vert ofra for å tvihalde på eit vedtak, der lovnader frå Stortinget ikkje har vorte følgde opp undervegs. Fylkeskommunedirektøren er samd i målet om nullutslepp, og er trygg på at det kan bli oppnådd, men ønskjer at lokalsamfunn og næringsliv i verdsarvfjordane skal overleve medan teknologien kjem på plass. Fylkeskommunedirektøren vil difor peike på kor viktig det er med ei balansert tilnærming i denne saka, som tek omsyn både til miljø og klima og nødvendig innovasjon i den maritime næringa, men også sikrar bygdene i verdsarvfjorden som attraktive bu – og arbeidsstader.

#### **Sjøfartsdirektoratet vil tillate bruk av biogass i ei overgangsperiode**

Endringsforskrifta frå Sjøfartsdirektoratet legg opp til dispensasjon på biogass for skip større enn 10 000 tonn i bruttotonasje fram til 31. desember 2035.

Sjøfartsdirektoratet antydar at opp mot 15 skip kan nytte biogass i dag.

Informasjon frå bransjen gjev grunn til å tru at dette datagrunnlaget potensielt er misvisande. Det viktigaste momentet er at desse 15 skipa mest sannsynleg vil gå til andre hamner i verda enn til Geiranger. Dermed fell store delar av dette grunnlaget bort. Så langt kan det sjå ut til at berre eitt skip vil kome under kravet som er sett av Sjøfartsdirektoratet for ny forskrift, og samstundes ha Geiranger som anløpshamn i komande periode. Med andre ord vil cruisetrafikken i verdsarvfjordane i praksis verte avvikla etter 2026.

#### **Biodrivstoff bør også tillatast i ei overgangsperiode**

Møre og Romsdal fylkeskommune bør difor foreslå at dispensasjonen i forslag til endringsforskrifta også omfattar biodrivstoff. Med andre ord ei likestilling mellom biogass og biodrivstoff. Dette då i kombinasjon med TIER3, som innførast for verdsarvfjordane frå 1.1.2025.

Vi meiner at dette er teknologi som fell under mandatet og visjonane med nullutsleppsvedtaket. Biodrivstoff er eit fornybart drivstoff som vil kunne fungere i langt

	<p>fleire av dei eksisterande skipa. Fleire av dei nyaste skipa har i dag teknologi som gjer det mogleg å sjalte over på dette grønne drivstoffet. Infrastruktur for fylling er langt meir tilgjengeleg enn om ein fokuserer på biogass åleine. Volumet av tilgjengelege skip som kan segle inn verdsarvfjordane vil dermed, i ei overgangsperiode, gje grunnlaget for ei berekraftig turistnæring, ein framleis levande verdsarvbygd og bidra til vidare teknologiutvikling. Heile tida med netto nullutslepp som endeleg mål.</p>	
<p><b>9. Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF</b></p>	<p><b>Kort samandrag: Biodrivstoff (alt. 2a) må leggjast til grunn for overgangsordninga.</b></p> <p>Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF er tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet erkjenne at teknologien ikkje vil vere moden nok til at større passasjerskip kan operere utsleppsfritt i verdsarvfjordane i 2026. Det er difor svært positivt at direktoratet i høyringa opnar for ein overgangsmodell til 2036 slik at det er betre samsvar mellom regelverket og teknologiutviklinga.</p> <p>Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF vil sterkt åtvare mot å leggje direktoratet sitt alternativ 2b (biogass) til grunn for overgangsordninga. Alternativ 2b vil i praksis bety ei sterk svekking av lokalsamfunnet i Geiranger.</p> <p><b>Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF vil innstendig oppmode Sjøfartsdirektoratet til å leggje alternativ 2a (biodrivstoff) inkludert lavkarbon drivstoff som i EU regelverket, til grunn for overgangsordninga.</b> Dette vil sikre 100.000 – 150 000 passasjerar årleg, utan å auke utsleppa. Det betyr svært mykje for små og sårbare lokalsamfunn som Geiranger og Hellesylt.</p> <p>Vi støttar Sjøfartsdirektoratet si vurdering om at dersom ei hamn kan tilby landstraum ved kai, så bør skipa påleggast å bruke det i alle hamner der landstraum er installert.</p> <p>Stranda kommune og Stranda hamnevesen har tidlegare spelt inn synspunkta våre på utsleppsfrie verdsarvfjordar til Stortinget, Klima- og miljødepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Her understrekar vi, at vi deler Stortinget sitt mål om grønne verdsarvfjordar. Samtidig har vi peikt på dei uheldige konsekvensane av å setje utsleppskrav som ikkje er tilpassa den teknologiske utviklinga.</p> <p>Menon sin rapport viser desse konsekvensane til fulle. Eit absolutt nullutsleppskrav frå 2026 inneber i) eit samla fall i omsetning for Geiranger og Flåm på ca. 234 mill. kroner, ii) eit tap av 184 arbeidsplassar og iii) tap av store kommunale skatteinntekter. Desse effektane vil auke fram til 2040 og effektane kan også vere undervurdert fordi eit absolutt nullutsleppskrav ikkje vil støtte oppunder det målretta arbeidet i Geiranger med</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har i arbeidet etter høringen foreslått å endre overgangsordninga. Det vises til anbefalingsbrevet hvor det fremstilles to forslag. Et forslag er en hovedregel om nullutslipp og overgangsordning med biogass basert på massebalanse og et forslag er et nullutslippskrav og en overgangsordning med tillatt bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff.</p>

å utvide sesongen. I praksis vil eit absolutt krav om nullutslepp bety at Geiranger vil vere eit svekka lokalsamfunn og i stor grad utan busetjing heile året. Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF er difor tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet i høyringsbrevet, erkjenne at teknologien ikkje vil vere moden nok til at større passasjerskip kan operere utsleppsfritt i verdsarvfjordane i 2026. Det er difor svært positivt at direktoratet i høyringa opnar for ein overgangsmodell til 2036 slik at det er betre samsvar mellom regelverket og teknologiutviklinga.

**Kommentar til forslag i § 12b: Forslaget frå direktoratet om biogass må erstattast med biodrivstoff, inkludert lavkarbon drivstoff som i EU regelverket**

Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF støtter at det ikkje vert sett eit absolutt nullutsleppskrav i ei overgangsfase på 10 år i § 12b. Vi meiner likevel at Sjøfartsdirektoratet sitt forslag i fjerde ledd om å avgrense overgangsordninga til biogass (alternativ 2b) er svært uheldig. Stranda kommune og Stranda hamnevesen føreset at også biodrivstoff (flytande og gass alternativ 2a), inklusivt e-fuels/syntetiske drivstoff, blir inkludert i overgangsordninga i forskrifta sin § 12b. fjerde ledd. Dette inkluderer lavkarbo drivstoff som i EU regelverket ( bio og syntetisk – i kategoriane diesel, metan/gas og metanol ) Dette er viktig av følgjande grunnar:

- EU har allereie sidestilt biodrivstoff og biogass i same drivstoffkategori fordi det ikkje er nokon vitskapeleg grunngeving for å behandle desse ulikt når det gjeld utslepp. Dei internasjonale reiarlaga vil innrette seg etter EU sitt regelverk, ikkje etter norske særkrav. EU sine reguleringar kjem også til å få konsekvensar for kva det er mogeleg å bunkre i Europa, og dei fleste skip som kjem til Geiranger kjem på drivstoff som er fylt i EU.
- Ei endring i § 12b, fjerde ledd der biogass blir erstatta med biodrivstoff vil vidare redusere dei negative implikasjonane for Geiranger, Hellesylt og Flåm. Menon sin rapport 102/2022 viser at talet på passasjerar i 2026 vil vere det doble dersom det blir opna for biodrivstoff. Dette vil vere av uvurderleg betydning for lokalsamfunna, som uansett må førebu seg på at talet på passasjerar vil verte redusert med ca 80 prosent.
- Avslutningsvis meiner vi at Sjøfartsdirektoratet overvurderer kor mange skip som kan bruke biogass i dag og kor mange som er i bestilling. Dei tilbakemeldingane vi har fått frå reiarlaga, peikar på at det truleg berre vil vere eit skip med biogass som er tilgjengeleg for den norske marknaden i 2026. Ved å forandre § 12b. fjerde

	<p>ledd frå biogass til biodrivstoff, vil det bidra til å auke tilgangen på skip betydeleg.</p> <p>Opplysningane våre tilseier at over 20 skip på biodrivstoff vil vere tilgjengeleg for den norske marknaden i 2026.</p> <p>Vi er kjende med at direktoratet har bedt DNV om å utarbeide ein faktapakke om tilgangen på skip i samband med høyringa. Vi ber direktoratet om å leggje stor vekt på desse tala i den vidare utforminga av forskrifta.</p> <p>Vurderinga til Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF er at alternativ 2b (biogass) vil få nesten like store negative konsekvensar for inntektene og arbeidsplassane til kommunen som den strengaste utsleppstolkinga. Alternativ 2b vil i praksis bety ei nedlegging av lokalsamfunnet i Geiranger. Alternativ 2a (biodrivstoff) vil på si side sikre 100 – 150 000 passasjerar årleg, utan å auke utsleppa. Dette betyr svært mykje for små og sårbare lokalsamfunn som Geiranger og Hellesylt.</p> <p><b>Kommentar forslag i § 12b, sjette ledd: Elektrifisering blir ein viktig nullutsleppsteknologi</b></p> <p>Vi støttar Sjøfartsdirektoratet si vurdering om at dersom ei hamn kan tilby landstraum ved kai, så bør skipa påleggjast å bruke det ved alle kaier der landstraum er installert. Elektrifisering kjem til å bli ein av fleire viktige nullutsleppsteknologiar i den grønne maritime næringa i framtida. Elektrifisering er allereie teke i bruk for passasjerferjer som går i rute på korte strekningar. Skal teknologien også utviklast for større skip som segler lange strekningar, føreset dette at straum er tilgjengeleg i hamn.</p> <p><b>Avsluttande kommentarar</b></p> <p>Rent prinsipielt meiner Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF at det bør stillast identiske utsleppskrav til alle norske fjordar. Konsekvensane av ulike krav blir ikkje lågare utslepp, men at cruisetrafikken, og dermed også utsleppa, flytter seg til andre fjordar på Vestlandet utan verdsarvstatus. På same tid vil lokalsamfunn som Geiranger og Flåm gå på store tap, både økonomisk og når det gjeld busetning. Dette er også konklusjonen i rapporten frå Menon.</p> <p>Det er i denne samanhengen viktig å merkje seg at dei internasjonale krava (IMO osb.) til den maritime næringa er under kraftig innstramming. Vidare har EU no inkludert maritim transport i kvotesystemet sitt ETS og etablert strategien FuelEU Maritime. Dette gjev kraftige insentiv til auka bruk av fornybar energi, og til å investere i teknologiutvikling. Det hadde vore ønskjeleg at norske styresmakter hadde fokusert meir på å forsterke denne positive utviklinga, framfor å utvikle norske særkrav i ytterkant av kva som er mogeleg teknologisk.</p>	
--	--	--

	<p>Vi er positive til ein overgangsmodell som også Sjøfartsdirektoratet går inn for, men meiner det er kritisk viktig at også biodrivstoff (flytande og gass), inklusivt e-fuels/syntetiske drivstoff, blir inkludert i overgangsordninga. Vi støttar difor at alternativ 2a blir lagt til grunn for utforminga av § 12b. fjerde ledd og at lavkarbo drivstoff som i EU regelverket, vert inkludert. ( bio og syntetisk – i kategoriane diesel, metan/gas og metanol )</p> <p>Vi støttar Sjøfartsdirektoratet si vurdering om at dersom ei hamn kan tilby landstraum ved kai, så bør skipa påleggjast å bruke det i alle hamner der landstraum er installert.</p> <p>For ordens skyld gjer Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF Sjøfartsdirektoratet merksam på at vi er i dialog med Klima- og miljødepartementet om situasjonen for Hellesylt kai. Hellesylt ligg utanfor verdsarvområdet, men kan ikkje nåast med skip utan å segle igjennom verdsarvområdet. Dette kan enkelt løysast med ei svært moderat tilpassing av grensa for verdsarvområdet, eller ved at det blir opna for ei innseglingslei til Hellesylt, som ligg i utkanten av verdsarvområdet. Vi fekk lovnad frå klima- og miljøministeren på ei avklaring i denne saka før sommaren 2023 - og reknar med eit snarleg svar.</p>	
<p><b>10. Sogn Regionråd</b></p>	<p>Sogn regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal og har vedteke følgjande fråsegn:</p> <p>Sogn regionråd er særskilt kritiske til den minimale graden av medverknad så langt i saka. Aurland kommune opplevde stor grad av involvering ved Stortinget si handsaming av saka, medan det har ikkje vore tilfelle i denne handsamingsrunden. Saka er viktig for alle kommunane i Sogn regionråd. Når storsamfunnet vurderer tiltak med stor konsekvens for næringslivet i einskildkommunar, må kommunen og regionen verte sterkt involvert i sakshandsaminga. Sogn regionråd forventar at staten i det vidare lyttar til dei lokale og regionale synspunkta i langt større grad enn det som er gjort så langt.</p> <p>Menon sin samfunnsøkonomiske analyse, viser at framlegget frå direktoratet vil føre til ein reduksjon i tal cruisepassasjerar med 93 prosent frå 273 000 (2019) til 20 000 (2026-2040). Berre eit fåtal turistskip vil ha høve til å innrette seg til krava. Reiarlaga vil velje å segla til andre hamner istadenfor verdsarvfjordane. Framlegget er i strid med stortingsvedtaket i 2021 og inneber ei nedlegging av cruisetrafikken i Flåm.</p> <p>Menon sin analyse viser at nullutsleppskravet vil gje negative ringverknader for verdiskaping, sysselsetjing og busetjing i Flåm. Rapporten viser store negative</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Tidlig i arbeidet ble det opprettet en referansegruppe med aktuelle og berørte parter, og Sjøfartsdirektoratet mener at det er tilrettelagt for involvering i denne saken, i den grad det har latt seg gjennomføre.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>

	<p>konsekvensar om framlegget til regelverk frå Sjøfartsdirektoratet blir sett i verk.</p> <p>Overgangsordninga Framlegget frå direktoratet inneheld overgangsordning i perioden 2026-2035 for cruiseskip for fylling av berekraftig biogass ein månad i forkant, tilsvarande energiforbruket i verdsarvområdet.</p> <p>Koplinga til verdsarvområdet synest ikkje å vera til stades med ei slik innretning av regelverket. Menon viser til at cruisereiarlaga vil tilpassa seg ved å byte hamn, noko som innber at ein heller ikkje lukkast med innfasing av biogass og reduksjon i CO2-utslepp. Rapporten frå Menon syner at framlegget slik det ligg føre ikkje når dei ønskte måla. Ein oppnår korkje klima- og miljøvinst, turist- og destinasjonsutvikling eller ivaretaking av verdsarvfjordane.</p> <p>Etter Menon sine berekningar vil alternativet med biogass føre til at cruiseskiptrafikken blir flytta vekk frå verdsarvfjordane, til andre fjordar på Vestlandet. Om lag ingen skip vil segla til Flåm. Dei lokale utsleppsreduksjonane i verdsarvfjordane skjer altså gjennom aktivitetsreduksjon lokalt og ved å flytte trafikk til andre norske hamner. Analysen viser at desto strengare krav ein vedtek for verdsarvfjordane, desto større vert dei negative miljøkonsekvensane nasjonalt – fordi landstraum i Flåm ikkje kan nyttast. Rapporten konkluderer med at nettoverknadane for landet samla både når det gjeld CO2 og verdiskapinga er avgrensa, medan dei negative samfunnskonsekvensane lokalt er svært store.</p> <p>Sogn regionråd er positive til innfasing av null- og lågutsleppsdrivstoff, men kan ikkje sjå at framlegget med biogass er eigna for verdsarvområdet. Innfasing av biodrivstoff er tilrådd i Grønt Skipsfartsprogram sitt pilotprosjekt for cruise, og ein bør sjå til FuelEU Maritime for samsvarande løysingar og definisjonar i eit europeisk samarbeid. På denne måten kan ein også fange opp første del av stortingsvedtak 672/18.</p> <p>Aurland kommune og Aurland hamnevesen KF har lagt til rette for etablering av landstraum i Flåm, og er tildelt 27 millionar i støtte frå Enova. Det som står att for realisering av landstraum i Flåm er sikring av eit tilstrekkeleg framtidig trafikkgrunnlag. Klima- og miljødepartementet har avvist sikring på annan måte, jamfør svar på skriftlege spørsmål frå klima- og miljøministeren i Stortinget. Utan den statlege særhandsaminga med eigne strenge reglar for verdsarvfjordane ville anleggsetableringa hatt positiv lønnsemd. Anlegget ville vore sjølvfinansierande med inntektene frå sal av straum til reiarlaga og ville vore etablert i dag.</p>	
--	---	--



	<p>Flåm er ein av landets viktigaste cruisedestinasjonar. Regelverket frå Sjøfartsdirektoratet vil gje store negative ringverknader for sysselsetjing, reiseliv og verdiskaping i Aurland og i heile Sogneregionen.</p> <p>Nullutslepp i verdsarvfjorden kan i stor grad oppnåast ved å etablera landstraum i Flåm og nyttegjere denne i overgangsperioden. Ved å løfte blikket til destinasjonsnivå vil felles utnytting av kostbar infrastruktur og bruk av både tilgjengeleg og framtidig teknologi gje reduserte utslepp på tvers av sektorar og aktivitetar. Tiltakspakka i Destinasjon Flåm – ein energihub for framtidens reiseliv vil tilfredsstillende krava til klimatiltak på landsida ved bruk av reststraumen frå landstraumanlegget til lading av bil, buss, RIB, mindre fartøy mv. Løysinga tek i bruk ny teknologi, både på sjø og land, og er på alle måtar betre enn det regelverket som Sjøfartsdirektoratet foreslår. Tiltakspakka har samla utsleppsreduksjonar på over 30 000 tonn CO2 per år. Alternativet med realisering av landstraum i Flåm er det einaste som gjev klimaeffekt av betydning. Tier III-krav som allereie er vedteke innført frå 2025, er verdas mest restriktive miljøkrav for cruiseskip i dag. I følgje Menon vil Tier III-krav gje ei halvering av cruisetrafikken i verdsarvfjordane. For å gjennomføra tiltakspakka treng kommune og næringsliv i Flåm eit regelverk som tek høgde for eit framtidig trafikkgrunnlag på minimum Tier III-nivå også etter 2026. Kapitalintensive og langsiktige investeringar i etableringa av eit fyrtårn for grønt reiseliv føreset føreseielege rammevilkår som gjer det mogeleg å lukkast. Regelverket må fange dette opp på ein fullgod måte.</p>	
<p><b>11. Ålesunds-regionens Havnevesen</b></p>	<p><b>Forslaget til innretning av nullutslipp bør bli mer bærekraftig:</b> Sjøfartsdirektoratets forslag ivaretar klima- og miljøhensyn. Økonomiske og sosiale hensyn ivaretas i for liten grad. Forslaget om å tillate adgang for skip med LNG-drift dersom det bunkres en viss mengde biogass, er en oppmykning i forhold til nullutslipp. Men ettersom antallet cruiseskip som kan seile med LNG-drift fortsatt er lavt, så vil forslaget likevel ikke ivareta næringslivets behov i verdensarvfjordene.</p> <p><b>Hvorfor er cruisenæringen viktig:</b> Cruisenæringen er viktig fordi den gir betydelige inntekter til de kommunale havnevirksomhetene i Norge. For Ålesund havn sin del, i 2023, så faktureres 52% av havnas samlede inntekter til cruiserederiene. Disse inntektene er helt avgjørende for den kommunale havnens muligheter til å investere i kaier og havnearealer i Ålesundregionen. Lokalt næringsliv i Ålesund har i tillegg en samlet omsetning i 2023 på</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se anbefalingsbrevet for innholdet i det reviderte forslaget frå Sjøfartsdirektoratet.</p>

mellom MNOK 500 og 1000, som er direkte relatert til cruisenæringen. Flere hundre arbeidsplasser i Ålesund er helt eller delvis avhengige av cruisenæringen. Dette er blitt mer synlig i år, gjennom flere mediaoppslag. Sammenlignbare effekter gjelder også for andre cruisedestinasjoner i Møre og Romsdal. Cruisenæringen er derved en betydelig distriktsnæring.

**Innspill til Sjøfartsdirektoratets forslag:**

Selv med den foreslåtte oppmykningen, så innebærer høringsdokumentet en anbefaling fra Sjøfartsdirektoratet om at samfunnene i Geiranger og Flåm skal bære en stor byrde for å fremtvinge utvikling som resten av verden skal få nytten av. Krav om reduserte utslipp av klimagasser (karbondioksid, metan og lystgass) i verdensarvfjordene isolert er ikke logisk begrunnet, ettersom Geiranger og Flåm ikke har større klimagasskonsentrasjoner enn andre steder på jorden. Problemet med luftforurensning i verdensarvfjordene (svoveloksider, nitrogenoksider og partikler) kan løses ved regulering uten at arbeidsplassene forsvinner. ÅRH støtter ellers forslaget til Aurland kommune om en overgangsordning ved bruk av landstrøm, samt krav til maskineri og drivstoff.

	Interesseorganisasjoner	
<p><b>12. Advokatforeningen</b></p>	<p>Advokatforeningen er generelt positiv til regulatoriske virkemidler for å gjennomføre det grønne skiftet. Advokatforeningen stiller spørsmål ved om kunnskapsgrunnlaget for forslaget er tilstrekkelig. Begrunnelsen knyttet til reduksjon av klimagassutslipp synes svakt fundert, jf. at Sjøfartsdirektoratet refererer at Menon angir at effekten av lovforslaget først og fremst vil være at cruiseskipene anløper andre steder i Norge.</p> <p>Advokatforeningen savner videre en vurdering av om betydningen av tiltaket for det lokale naturmiljøet i verdensarvfjordene. Det er ikke angitt hvorfor skip og andre flytende innretninger med beste teknologi for reduksjon av CO2 og CH4, er et bidrag til å ta vare på fjordene, som påvirkes av klimaet totalt sett. Alternative virkemidler for å ta vare på verdensarvfjordene er ikke drøftet.</p> <p>Advokatforeningen mener prinsipielt at det bør stilles samme utslippskrav for alle norske fjorder. Det kan ikke ses å ha gode grunner for seg å innføre forskjellige krav, når konsekvensen av dette i praksis vil være at cruisetrafikken og utslippene flyttes til fjorder uten verdensarvstatus, eventuelt at anløp i Norge strykes. Overordnet bør være målet om samlet utslippsreduksjon, ut ifra et globalt perspektiv. Det må også hensyntas at lokalsamfunn som Flåm og Geiranger ved forslaget vil bli påført tap, både rent økonomisk og med tanke på bosetning. Det vises til rapporten fra Menon.</p> <p>Advokatforeningen er enig med Sjøfartsdirektoratet i at det vil være et klart behov for overgangsordninger, men ser ikke at forslaget om å tillate bruk av biogass, vil være tilstrekkelig. Det vises til at det er svært få cruiseskip som drives på biogass alene. Det henstilles derfor om at bruk av biodrivstoff (flytende og gass), inklusive e-fuels/syntetisk drivstoff, vurderes inkludert i en overgangsordning. Det vurderes at dette vil ivareta klima- og miljøhensyn i tilstrekkelig grad, veid mot de andre gjeldende hensynene. Advokatforeningen er enig i at cruiseskip bør pålegges å koble seg til landstrøm alle steder der dette er installert ved kai. Videre at det fra myndighetshold bør legges til rette for at infrastruktur for landstrøm kan etableres ved flest mulig cruisedestinasjoner så snart som mulig.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>I det reviderte arbeidet er det nå laget to forskjellige alternativer, hvor det enten forslås å utvide overgangsordningen i mindre eller i større grad. Alternativ 1 er en overgangsordning med biogass basert på massebalanse, mens alternativ 2 inneholder nullutslippskrav og en overgangsordning hvor biogass og andre kvalifiserte drivstoff etter fornybardirektivet også omfattes. Se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>
<p><b>13. Norsk forening for fartøyvern</b></p>	<p>Norsk forening for Fartøyvern ønsker at det i forskriften gjøres unntak for vernet og fredete fartøy fra kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene. Vi vet at det per dags dato er mulig å gi dispensasjon ved søknad. Men framover i ny forskrift er dette kun tenkt å være en</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>I § 14f første setning er det foreslått at Sjøfartsdirektoratet etter</p>

	<p>snever unntaksbestemmelse. Vi mener dette blir for snevert og ønsker et unntak. Et eksempel er STAVENES i Vestland som snart er ferdigrestaurert og ønsker turer til verdensarvfjordene. Fartøyet hadde blant annet Aurlandsfjorden som sitt opprinnelige fartsområde. Vi har også medlemsfartøy i samme fylke som verdensarvfjordene som ønsker å gå med turister – en av få inntjeningsmuligheter for det frivillige fartøyvernet.</p> <p>Hvis Sjøfartsdirektoratet ønsker å fastholde søknadsplikt for å seile i verdensarvfjordene ønsker foreningen rutiner for at søknad fra vernete og fredete fartøy med lokal tilknytning kun blir en formalitet. Med lokal tilknytning mener vi hjemmehavn i et av fylkene til verdensarvfjordene og/eller tidligere hatt verdensarvfjordene som sitt fartsområde.</p> <p>Hvis vi ønsker å ta vare på våre flytende kulturminner må vi akseptere at de brukes. Og det ønsker vi, noe som også er politisk bestemt. Det er derfor viktig å ta hensyn til vernete og fredete skip også i verdensarvfjordene. Vi ser at verneflåten og våre frivillige ofte glemmes i regelverk. Det vil igjen få alvorlige konsekvenser for sertifisering av verneflåten om det ikke tas hensyn til vår felles flytende kulturarv i regelverk.</p>	<p>skriftlig søknad kan gi dispensasjon fra kravene i § 10a, § 12b, § 14b og § 14c til skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren. Bestemmelsen er tenkt som en snever unntaksbestemmelse og en sikkerhetsventil for at vernede og fredede fartøy som historisk hører hjemme i verdensarvfjordene fremdeles skal ha mulighet til å ferdes i verdensarvfjordene. Sjøfartsdirektoratet fastholder vurderingen om at dette er en hensiktsmessig dispensasjonsadgang.</p>
<p><b>14. Det Norske maskinistforbund</b></p>	<p>Innledningsvis er Dnmf positiv til alle tiltak som kan redusere utslipp til marint miljø og våre medlemmer har etter beste evne med det verktøyet de er gitt – ivaretatt MARPOL sine miljøkrav i 50 år under lys av å kunne bli kriminalisert.</p> <p>Dnmf er svært skeptisk til at all miljøpolitikk for skip, som står for svært liten del av verdens utslippene, kun er forhandlet som reduksjon i prosent og ikke omhandler sikkerheten til sertifisert personell som skal operere funksjonene om bord og leveranse og beredskap fra land.</p> <p>Dnmf er av den mening at det ikke er regelverket som reduserer utslippene, men kompetent personell som har et eierforhold og hjerte til havet. Dnmf mener det ikke er tatt hensyn til storulykke risiko ved å tvinge skip til å bruke giftig, korrosiv Fuel med høye trykk og svært lave og høye temperaturer i et høyspents system, og hadde håpet at dokumentet kunne åpnet for andre ideer, forskning og insisteringer spesielt med tanke på strømlevering fra lektene med virkelig 0 Utslipp teknologi liggende i innseilingen.</p> <p>Dnmf anmoder på det sterkeste at Norge som er et godt forankret økonomisk foregangsland, å utarbeide også klare tekniske retningslinjer for å oppnå like sikker eller høyere skips trafikk – for å oppnå våre felles mål!</p>	<p>For Sjøfartsdirektoratet er sikkerhet i høysetet, og vi har det som et viktig fokus i alt arbeid vi foretar oss.</p> <p>Mandatet for dette oppdraget omhandlet nullutslippskrav i verdensarvfjordene, og vi har holdt oss innenfor mandatets rammer i vårt svar til departementet.</p>
<p><b>15. Zero Emission</b></p>	<p>ZERO ønsker et absolutt nullutslippskrav i verdensarvfjordene ZERO stiller seg bak forslaget som</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

<p><b>Resource Organisation</b></p>	<p>setter et nullutslippskrav i verdensarvfjordene, men er ikke enig i delforslaget som åpner for bruk av biogass helt til 2036. Stortingsvedtaket i 2018 var fremsynt, og utløsende for flere investeringer og prosjekteringer av nullutslippsløsninger på passasjerfartøy. Å stille krav bidrar til å skape marked og modne nullutslippsteknologi for fartøy. Det ga nesten 8 år til forberedelser og prosjektering. Vedtaket har bidratt til investeringer i flere nye fartøy, både mindre og helt opp i 15 000 bruttotonn, som kan tilfredsstillende kravene. Det setter Norge på kartet med ambisiøs satsing på nullutslipp i sjøfarten. Nullutslippskravet bør utvides til å gjelde alle turistfjorder i Norge, slik stortingsvedtaket pekte på. Omstillingen av turisme, også til sjøs, må stå i stil med nasjonale og internasjonale klimamål. Oppfølgingsvedtakene i Stortinget 25. februar 2021 ber også regjeringen om å følge opp vedtaket, ved å bidra til gjennomføring av lokale tiltak og tilrettelegge for infrastruktur.</p> <p>Treg og mangelfull oppfølging av stortingsvedtakene ZERO vil understreke hvor uheldig det er at det har tatt 5 år å få på plass utformingen av et nullutslippskrav. Dette har bidratt til å forsinke planlagte investeringer i bygging av skip med nullutslippsløsninger og tilrettelegging av nødvendig infrastruktur. Usikkerhet knyttet til rammevilkårene har bidratt til å forsinke omstillingsevnen både til havner og rederier. I tillegg burde nullutslippskrav i de andre turistfjordene også vært utredet, som en naturlig oppfølging etter verdensarvfjordene. Det utredes kun TIER-krav i andre fjorder, uten at det er varslet noen forslag til krav med det første. Videre har det vært jobbet altfor lite fra regjeringens side med å få på plass infrastruktur i fjordene. Spesielt oppfølgingsvedtaket i 2021 burde sees som et krav om å sikre infrastruktur, men her har det ikke skjedd noe i påvente av forslag til regulering av utslipp. Differansekontrakter for hydrogen ville bidratt til mer konkurransedyktige priser på utslippsfritt drivstoff og muliggjort raskere omstilling.</p> <p>Forslaget om en overgangsordning med biogass er ikke i tråd med stortingsvedtaket. ZERO mener det er feil å åpne for en overgangsordning som tillater biogass. Forslaget om en overgangsordning der biogass tillates, bidrar til å promotere LNG-drevne skip og forsinke omstillingsprosessen til havnene. Rederier som nå har ventet med å ta investeringer til de nye reguleringene av verdensarvfjorden er på plass, får med denne ordningen insentiver til å investere i LNG løsninger i stedet for å fremskynde bruken av nullutslippsløsninger. Spesielt når perioden er så lang. LNG er ikke ansett som en klimavennlig løsning og er av EU ikke akseptert som en grønn løsning etter 2040. En ti år lang overgangsperiode</p>	<p>Sjøfartsdirektoratets forståelse av formålet bak stortingsvedtakene om nullutslipp og fortsatt anløp i verdensarvfjordene er at målet er at regelverket skal være en pådriver for innovasjon og utvikling av utslippsfrie skip, og at det også er et tiltak for å kutte klimagassutslipp. I oppdraget er det en målkonflikt og saken er preget av dilemmaer som gjør oppdraget veldig krevende.</p> <p>I det reviderte arbeidet er det nå laget to forskjellige alternativer, hvor det enten forslås å utvide overgangsordningen i mindre eller i større grad. Det vises til to forskjellige alternativer, en overgangsordning med biogass basert på massebalanse, mens et alternativ inneholder nullutslippskrav og en overgangsordning hvor biogass og andre kvalifiserte drivstoff etter fornybardirektivet også omfattes. Se mer informasjon i anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p> <p>Overgangsordningen er fremdeles anbefalt å være 10 år.</p>
-------------------------------------	---	---

som promoterer LNG skip, er ikke i tråd med norske eller internasjonale klimamål. Havnene vil med overgangsordningen delvis styres mot å prøve å opprettholde en cruiseturisme på samme grunnlag som før, i stedet for å utvikle en ny type turisme med fartøy som kan ta i bruk nullutslippsløsninger og som vil gi mindre utslipp både visuelt og miljømessig. Investeringene og omstillingen som skjer lokalt i havnene og lokalsamfunnene burde rettes mot en turisme som kan tilfredsstillende nullutslippskrav. Dette lar seg lettest gjennomføre for mindre cruiseskip og mindre passasjerfartøy. I disse segmentene finnes teknologien for helt utslippsfrie fartøy og det opererer allerede fartøy som tilfredsstillende kravene til nullutslipp. Med økt aktivitet i disse segmentene er det fullt mulig å videreutvikle og styrke destinasjonene på en bærekraftig måte. Skulle myndighetene likevel åpne for en overgangsperiode, kan ikke denne vare lengre enn absolutt senest ut 2030. Dette årstallet kan settes i sammenheng med nye regler fra EU, norske klimamål og med neste anbudsrunde på kystruten. Sjøfartsdirektoratet mente i 2020 at det burde være nullutslippskrav i alle fjordene fra 2030.

**Prioritering av fartøy som seiler helt utslippsfritt** Det må være insentiver for å seile mer utslippsfritt enn påkrevd, både gjennom prioritet i havnene og sterk klimadifferensiering av avgifter. Det skal være mer fordelaktig å seile helt utslippsfritt enn å kun seile inn og ut av fjorden utslippsfritt. I omstillingen av skipsfarten må vi få til teknologiomstilling som er mer krevende enn å ta i bruk biodrivstoff på eksisterende fremdriftssystemer. Det er lettere å ta i bruk nullutslippsløsninger på mindre cruiseskip, enn større, og det er i denne kategorien det er annonsert bygging og tilpassing av skip som kan seile utslippsfritt på hydrogen. Delelektrifisering er også mer oppnåelig på mindre fartøy. Derfor er det viktig at denne typen fartøy får insentiver og økonomisk mulighet til å omstille seg. Derfor mener ZERO det er viktig at det etableres sterke økonomiske insentiver og prioritet i havna for de som seiler utslippsfritt. Insentivene må samsvare graden av utslippsfri seiling, også utover seiling i verdensarvfjordene. Dette kan være havneavgifter (EPI) eller andre avgifter basert på destinasjon i verdensarvfjorder.

Veien videre -økonomisk sikkerhet for omstilling ZERO ønsker å understreke at lokalsamfunnene må få økonomisk drahjelp og sikkerhet fra regjeringen i deres arbeid med omstilling, og da spesielt etablering av infrastruktur og tilrettelegging for utslippsfrie fartøy. Det er helt nødvendig at regjeringen, i samarbeid med de lokale myndighetene i verdensarvfjordene, finner finansieringsløsninger til arbeidene med å legge til rette

	<p>for utslippsfritt reiseliv. En mulighet er turistskatt (destinasjonsavgift) per båtpassasjer som er sterkt klimadifferensiert, der de som seiler 100% utslippsfritt betaler minst. Denne inntekten må øremerkes investeringer for utslippsfri turisme, som for eksempel etablering av landstrøm og ladeanlegg, etablering av bunkringsanlegg, utbedringer av nett o.l. Krav til bruk av landstrøm Det burde stilles krav til alle cruisebåter om bruk av landstrøm der det finnes tilgjengelig. Dette kravet burde gjelde ikke bare i verdensarvfjordene, men langs hele norskekysten fra 2030. Dette er i tråd med de nye kravene i Eus Fit for 55, som dessverre ikke gir gode føringer i Norge, siden hovedveinettet ikke når store deler av Norges kyst.</p>	
<b>16. Bellona</b>	<p><b>Oppsummering av Bellonas innspill:</b> Umiddelbar etablering av landstrøm med statlige garantier til finansiering Innføre krav til bruk av landstrøm så snart anlegget er ferdig installert og operativt Bruke Eus definisjon av biodrivstoff i alle krav til biodrivstoff (EU-2021/2139 Annex I) <b>Dispensasjonsordning</b> Innarbeide en dispensasjonsordning for skip som tilfredsstiller IMOs TIER III krav Innføre tilsvarende krav til innblanding av biodiesel som for biogass kombinert med andre tiltak i en dispensasjonsordning. <b>Nasjonale tiltak</b> Klima- og miljødepartementet må gjennom dialog med lokale myndigheter lage en plan for tiltak som reduserer landbaserte utslipp i Flåm. Utforme en forskrifter for innblanding av biodrivstoff for hele norskekysten. Stille krav til cruisehavnene om etablering av landstrøm til cruise basert på ENOVAs støtteordninger, der det er økonomisk forsvarlig og kraft er tilgjengelig. Innarbeide krav til bruk av landstrøm der det er tilgjengelig fra 2030 Foreta en vurdering av nye kandidatområder for lav- og nullutslipp for områder innaskjærs, med høy verdi, sårbarhet eller høyere cruiseaktivitet. Dette skal danne grunnlag for å stille krav om TIER III eller nullutslipp for skip som seiler eller anløper sårbare områder</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se vårt anbefalingsbrev for mer informasjon.</p>
<b>17. Norske Havner</b>	<p>Norske Havner er enig med den overordnede intensjonen i Stortingsvedtakene fra 2018 og 2021 om at en skal tilstrebe en mer klima- og miljøvennlig turistnæring, herunder cruise. De målsetningene vi har forpliktet oss til gjennom bla Eus kvotesystem og IMOs krav støtter vi fullt ut. Skal vi lykkes med å få ned klimaavtrykket fra transportsektoren, må vi ha søkelys på både lavutslippsløsninger og nullutslippsløsninger.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har forsøkt å finne alternative løsninger i målkonflikten mellom klimagassutslipp og fortsatt trafikk i verdensarvfjordene, og har også forståelse for at et</p>

	<p>Norske Havner støtter ikke forslaget fra Sjøfartsdirektoratet om nullutslipp i verdensarvfjordene innen 1. januar 2026 av følgende grunner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Klimautslippene er globale.</b></li> </ul> <p>Norske Havner mener at forslaget ikke bidrar til reduksjon av klimautslippene, men flytter cruise-trafikken – med klimautslipp – til andre deler av verdensarvfjordene eller andre fjorder/destinasjoner. Menon har i sitt grunnlagsdokument fremhevet at forslaget vil sannsynligvis innebære økte klimautslipp. Problemet med luftforurensning i verdensarvfjordene (svoveloksid, nitrogenoksid og partikler) kan løses ved regulering uten at arbeidsplassene forsvinner. Stortingets doble vedtak. Et absolutt nullutslippskrav vil stå i motsetning til den delen av Stortingets vedtak som forutsetter fortsatt cruise i verdensarvfjordene. Som DNV m.fl. hevder, vil ikke næringen være klar til å være utslippsfri 1. januar 2026. Et absolutt nullutslippskrav vil dermed resultere i total kollaps for cruisenæringen i verdensarvfjordene. Ringvirkningene dette har for næringsliv og verdiskapning i området vil være store og være en uforholdsmessig stor belastning å bære for disse lokalsamfunnene. Det økonomiske grunnlaget for havnene Flåm og Stranda vil kollapse helt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Internasjonal utvikling.</b></li> </ul> <p>Cruisenæringen, og shipping generelt, er en internasjonal næring som vil bli møtt med ytterligere krav om lav- og nullutslipp. Norske Havner mener at cruisenæringen er en av få maritime næringer som har omstillingskraft nok, så lenge det stilles strenge, men oppnåelige, krav til næringen. IMO og EU er sentrale aktører i dette arbeidet, og etter stortingsvedtakene er det gjort betydelige fremskritt både når det gjelder krav til næringen og finansiering av nye teknologiske løsninger på skip. Norske Havner mener at norske myndigheter må forholde seg til de internasjonale reglene og følge dem opp. Vi viser i den forbindelse til skipsfartens innlemmelse i Emission Tracking System (ETS) og landstrøm gjennom Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR). Det viktigste er å få ned utslippene, heller enn absolutte og urealistiske krav om nullutslipp allerede fra 1. januar 2026 som da kun resulterer i at cruiseskipene flyttes til andre steder.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Teknologinøytralitet.</b></li> </ul> <p>Norske Havner tror det å innføre så spesifikke krav til teknologi som ligger i Sjøfartsdirektoratets forslag (2a) innebærer en stor risiko på sikt. Det er mange ulike teknologier som er under utvikling og det å låse seg så kategorisk til en teknologi vil kunne virke mot sin hensikt. Myndighetene sin oppgave er å sette realistiske krav til utslippsreduksjoner, så må markedet utvikle teknologien.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Biodrivstoff.</b></li> </ul>	<p>absolutt nullutslippskrav vil innebære tilnærmet kollaps for reiseliv og turistnæringen i fjordene. I revideringen av arbeidet er det forsøkt å finne en løsning som øker cruisetrafikken, men som fortsatt tar hensyn til klimagassutslippene. Forslagene fremgår av vårt anbefalingsbrev.</p>
--	--	--



	<p>Utelukkende krav om biogass er ikke realistisk. Norske Havner mener subsidiert at en må åpne opp for alle typer biodrivstoff og ikke bare avansert biogass fram til 2035 (2b). Det er etter vår vurdering ikke nok biogass tilgjengelig. Videre er ikke forslaget innrettet slik at en må anvende selve biogassen i verdensarvfjord området. Kravet er en viss andel på selve skipet. Når eventuelt denne biogassen benyttes er ikke regulert. Dette betyr at forslaget i praksis ikke er innrettet mot nullutslipp i selve verdensarvfjordene.</p> <p>•<b>EØS.</b> Norske Havner er svært usikker på om nullutslippskravet vil stå seg i forhold til EØS-avtalen. Vi kan ikke se at denne dimensjonen er ivarettatt i det arbeidet Sjøfartsdirektoratet har gjort i utformingen av forskriften. Vi ber om at dette vurderes i det videre arbeidet. Risikoen er stor for at norske myndigheter kan bli gjenstand for søksmål fra europeiske aktører og gjenstand for gjennomgang av ESA.</p> <p>•<b>Grønt Skipsfartsprogram.</b> Norske Havner mener at Sjøfartsdirektoratet/ departementet må legge seg på den linjen som er beskrevet i cruise piloten i Grønt Skipsfartsprogram. Forslag som vil bidra til en betydelig mer klimavennlig cruisenæring i 2030 og en nullutslippsnæring innen 2050.</p>	
<p><b>18. Norges Rederiforbund</b></p>	<p>Norges Rederiforbunds medlemmer har vedtatt en svært ambisiøs klimastrategi og er meget positive til strengere krav til utslipp av klimagasser og annen forurensing av luft og hav.</p> <p><b>Kravene bør i størst mulig grad være teknologinøytrale.</b> Prinsippet om teknologinøytralitet bygger på at regelverket ikke skal gi fordeler ved bruk av bestemte teknologier. Aktørene i markedet skal selv velge hvilken etableringsmåte og teknologi som er mest kostnadseffektiv.</p> <p>I høringsnotatet foreslås det at frem til 31. desember 2035 kan passasjerskip med bruttotonnasje 10 000 eller mer benytte biogass som energikilde som alternativ til kravet i første ledd (§ 12b. fjerde ledd). Direktoratet begrunner dette med at forbrenning av biogass om bord i skip vurderes som klimanøytral, og vurderer at biogassen kan være med å sikre videre cruiseanløp i verdensarvfjordene i en overgangsperiode.</p> <p>Faglig er det ingen grunn til at bærekraftig biodiesel skal behandles annerledes enn biogass i et klimagassperspektiv. I det nasjonale klimagassregnskapet bokføres utslipp av CO<sub>2</sub> fra forbrenning av biomasse som null i energisektoren. Dette gjelder også biodrivstoff til marin transport. Begge energiformene er helt sentrale i en overgangsperiode for å kunne få til det grønne skiftet. Løsningen med en overgangsperiode der biogass kan brukes fram til 2035, bør derfor også være gjeldende for bærekraftig</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratets kommentar er at nullutslippskravet er teknologinøytralt utformet, og har derfor ikke gjort endringer i ordlyden på dette punktet.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>

	<p>biodrivstoff. Dette fordi tiltaket vurderes ut ifra metoden for det nasjonale klimaregnskapet, der biogass og biodrivstoff har lik klimaeffekt.</p> <p>Rederiforbundet mener derfor Sjøfartsdirektoratets forslag bør justeres til å inkludere biodrivstoff, som en overgangsordning frem til 2035, på lik linje med biogass.</p> <p><b>Tilgang til bunkringsinfrastruktur for alternative drivstoff</b></p> <p>I høringsnotatet foreslås (§ 12b. første ledd) det at passasjerskip skal bruke energikilder som ikke gir direkte utslipp av karbondioksid eller metan i verdensarvfjordene. Aktuell teknologi som innfrir kravet, kan være batteri og bruk brenselcelle som benytter hydrogen eller ammoniakk.</p> <p>For at nullutslippsdrivstoff som hydrogen og ammoniakk skal være en konkurransedyktig løsning for skip som opererer i verdensarvfjordene må slike drivstoff være tilgjengelig til en konkurransedyktig pris. Tilgang til bunkringsinfrastruktur for alternative nullutslippsdrivstoff er en vesentlig utfordring for den norske nærskipfartsflåten.</p> <p>Norges Rederiforbund mener myndighetene må skalere opp satsningen og virkemidlene.</p> <p>Norske myndigheter bør etablere infrastruktur for distribusjon av alternative nullutslippsdrivstoff langs kysten i Norge, blant annet ved å satse på innfasing av tankanlegg for bunkring av bærekraftig hydrogen og ammoniakk, og etablere løsninger med differansekontrakter som sikrer konkurransekraftig prising av alternative energibærere.</p> <p><b>Tilgang til lade- og landstrømsanlegg</b></p> <p>I høringsnotatet § 12b. første ledd, spesifiseres det at eksempler på aktuell teknologi som innfrir kravet etter første ledd kan være batteri og bruk brenselcelle som benytter hydrogen eller ammoniakk. Videre, i § 12b. sjette ledd, foreslås det at passasjerskip skal bruke landstrøm der dette er tilgjengelig.</p> <p>Norges Rederiforbunds medlemmer melder om at lade- og landstrømsinfrastrukturen fortsatt er for dårlig utbygget, særlig for nærskipfartsflåten. Norges Rederiforbund mener myndighetene må sørge for at større havner, både private og offentlige, langs kysten har både land- og ladestrømsanlegg tilgjengelig. Det vil også være svært viktig å sikre at norske havner tilbyr løsninger som samsvarer med internasjonale standarder, og som kan betjene ulike typer fartøyer. Dette fordrer en tett dialog mellom havneiere og maritim næring.</p> <p><b>Forholdet til EØS-avtalen/tjenstedirektivet</b></p> <p>Utgangspunktet for Tjenstedirektivet er at enhver restriksjon av tjenestefriheten er forbudt. Et tiltak som innebærer en restriksjon på tjenestefriheten må, for å</p>	
--	--	--

	<p>være lovlig, være forholdsmessig, både egnet og nødvendig, for å oppnå formålet med tiltaket.</p> <p>Forslaget, dersom det blir gjennomført, vil føre til at mange skip ikke vil kunne oppfylle de foreslåtte kravene og de vil slik sett være underlagt restriksjon. Det oppstår dermed et spørsmål om man vil ha å gjøre med en lovlig restriksjon. Det sies i pkt.1 i høringsnotatet at de foreslåtte tiltakene vil føre til reduserte utslipp i verdensarvfjordene, og bidra til å verne om disse. Men siden forslaget kun dreier seg om å regulere klimagasser, vil det ikke føre til nevneverdig reduksjon av slike gasser totalt sett dersom skipene isteden vil gå i andre farvann som ikke omfattes av reglene. Norges Rederiforbund anbefaler derfor at Direktoratet foretar en nærmere vurdering av om forslaget er egnet eller nødvendig for å oppfylle et lovlig hensyn.</p>	
<p><b>19. CLIA – The Cruise Lines International Association</b></p>	<p><b>CLIA General Comments</b></p> <p>Norway has already adopted the strictest regulations in the world to improve air quality in the World Heritage Fjords (WHF) with the mandate to only allow NOx Tier III ships as of 2025. According to the latest CLIA Environment Technology Report, today, 58 vessels, representing 22% of the global CLIA vessels, are capable of complying with NOx Tier III limits. Starting in 2025, the current requirement will significantly impact the number of ships able to operate in the World Heritage Fjords.</p> <p>CLIA notes that further to these already adopted restrictions regarding atmospheric emissions in the WHF, the Norwegian Government is pushing for a zero GHG emission solution as of 2026.</p> <p>CLIA strongly questions the intended impact of this approach on GHG emissions and climate change. The proposed requirements are unlikely to lead to additional cuts in GHG emissions from maritime transport. Global and regional regulators have already adopted strategies and policies designed to support a transition to net zero. The International Maritime Organization (IMO) has recently adopted a revised strategy on reduction of GHG emissions from ships, which sets the goal of net zero emissions by 2050, and a trajectory has been agreed whereby market-based regulatory measures are to be identified by 2025 with a view to entry into force by 2027.</p> <p>Furthermore, by including maritime transport in the EU Emissions Trading Scheme (EU ETS) as of 2024 and by implementing the FuelEU Maritime requirements by 2025, the EU has introduced legislation that will encourage renewable fuel uptake on a lifecycle basis within maritime transport. As a member of the European Economic Area (EEA), Norway will also apply these new requirements.</p>	<p>Taken note of.</p> <p>The Norwegian Maritime Authority is aware of the changes taking place in EU ETS and FuelEU at the moment, and Norway will apply the new requirements.</p>

	<p>These changes and investments are already taking place, and it is therefore unlikely that significant additional measures will be taken specific to this proposal. In fact, the socio-economic analysis commissioned by the NMA and issued by Menon, which accompanies the public consultation, clearly states that a near-term zero-emission requirement will simply move the GHG emissions to other places rather than cutting them. In this context, combined with the implementation of the 2025 Tier III NOx mandate, the proposed zero emission regulations as of 2026, as drafted in the proposed text by the NMA, will likely lead to the dramatic reduction of any cruise activities from the World Heritage Fjords, to the detriment of the local economy and population in Flåm and Geiranger, while having no impact on reduction of GHG emissions. With this submission, CLIA suggests amendments to the proposed regulation that could mitigate the negative impact on the local economy to allow cruise tourism to continue after 2026.</p> <p>CLIA is urging the NMA and the Norwegian Government, in particular, to allow for the use of all renewable fuels, in line with the definition of the EU Renewable Energy Directive (EU RED) definition, meeting the sustainability criteria, to be recognized. The number of LNG vessels remains today limited. The use of both bio and synthetic fuels (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO, as per the EU RED and FuelEU Maritime) should be allowed as a possible solution for operation in the WHF, preferring a lifecycle approach rather than a strict zero emission from the vessel.</p> <p>Furthermore, the current provisions for using biogas do not appear to recognize the concept of mass balance accounting. Biogas is primarily fed into national grid systems via thousands of relatively small biogas producers. From a logistics perspective, it is extremely challenging to bunker biogas in the required quantities separately from the existing LNG distribution network. The concept of mass balance is already well recognized and used for the distribution of green electricity and biogas across Europe under the EU RED, also applied in Norway. Therefore, it will also be applied in Norway under the EU ETS and FuelEU Maritime framework. It is undisputed that a mass balance approach constitutes the most efficient distribution way for deploying biogas from an emissions point of view.</p>	
<p><b>20. Drivkraft Norge</b></p>	<p>Vår tolkning av Sjøfartsdirektoratets høringsnotat er at de vurderer utslipp beregnet med metoden for det nasjonale klimaregnskapet. Der er som sagt alle fornybare energibærere klimanøytrale. Biodrivstoff må kunne brukes til å oppnå null utslipp av klimagasser</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Det vises til Sjøfartsdirektoratets anbefalingsbrev for foreslått løsning.</p>

Uavhengig av at Stortinget har vedtatt at biogass skal nevnes i samme åndedrag når man omtaler nullutslippsteknologi (elektrisitet og hydrogen), så endrer ikke Stortingets vedtak faktumet om at elektrisitet, hydrogen, biogass, biodrivstoff og syntetiske drivstoffer alle er klimanøytrale energibærere i det nasjonale klimaregnskapet.

Det er derfor ingen grunnlag for at Sjøfartsdirektoratet kun inkluderer biogass innenfor overgangsordningen for energibærere som kan brukes etter 2026 i verdensarvfjordene. Løsningen med en overgangsperiode der biogass kan brukes fram til 2035, må i dette tilfellet også være gjeldende for bærekraftig biodrivstoff. Dette fordi tiltaket vurderes ut ifra metoden for det nasjonale klimaregnskapet, der biogass og biodrivstoff har lik klimaeffekt.

#### **Omsetningskravet er ikke relevant**

Selv om det etableres et eget omsetningskrav for sjøfart for bruk av avansert biodrivstoff fra 1. oktober 2023, så er et slikt nasjonalt krav ikke relevant mht. problemstilling om dobbelt virkemiddelbruk for et lokalt tiltak rettet mot verdensarvfjordene. Omsetningskravet gjelder kun for drivstoff omsatt i Norge og er rettet inn mot totalmarkedet i Norge. Mange cruiseskip bunkrer drivstoff utenfor Norges grenser før de seiler inn i de norske fjordene. For disse er det norske omsetningskravet irrelevant. De skal oppfylle det lokale tiltaket om null utslipp av klimagasser når de er i verdensarvfjordene. Til dette må de dokumentere at de har bunkret tilstrekkelig med klimanøytralt drivstoff til å seile i verdensarvfjordene.

#### **Forslaget utelukker aktivt en klimanøytral løsning**

Sjøfartsdirektoratets vurderinger i høringsforslaget oppfyller ikke forutsetningen om teknologinøytralitet, selv om de i innledningen av høringsdokumentene påstår at deres forslag til bestemmelse er utformet teknologinøytralt. Forslaget utelukker aktivt et klimanøytralt drivstoff som biodrivstoff, uten at vi kan se en reell begrunnelse for en slik beslutning.

Drivkraft Norge skal ikke utale seg på vegne av rederier som fører skip i verdensarvfjordene, men vi har fanget opp at Norges Rederiforbund og Hurtigruten er tydelig på at de anser Sjøfartsdirektoratets anbefaling som ikke-teknologinøytralt og utfordrende for næringen.

Beregninger fra Menon viser at næringsgrunnlaget i disse fjordene vil avta betraktelig ved færre anløp, med de næringsøkonomiske følger lavere besøkstall vil gi. Tiltaket vil mest sannsynlig føre til økt antall anløp til fjorder som ikke er definert som verdensarvfjord. Slikt sett er det svært usikkert om tiltaket har en reell effekt på de samlede klimagassutslippene i de norske fjordene.

	<p>Det er verken god klima- og miljøpolitikk eller god næringspolitikk å tvinge fram raskere utskifting av forbrenningsmotoren enn det som ble lagt til grunn ved investeringsbeslutningen. En forbrenningsmotor som bruker biogass eller biodrivstoff kan sikre null utslipp av klimagasser ved drift innenfor verdensarvfjordene. Aktiv utelukkelse av bærekraftig biodrivstoff for å redusere klimagassutslippene fra verdensarvfjordene vil mest sannsynlig være i strid med EØS-regelverket, ved at et fullgodt alternativ aktivt blir utelukket fra tiltaket. Sjøfartsdirektoratets anbefaling legger dermed ikke til rette for en teknologinøytral innretning når bærekraftig biodrivstoff utelukkes som relevant drivstoff.</p> <p><b>Konklusjon</b>  Drivkraft Norge oppfordrer til at bærekraftig biodrivstoff også inngår i foreslåtte overgangsordning for biogass, slik at både biogass og bærekraftig biodrivstoff kan benyttes som energibærer på passasjerskip på 10 000 bruttotonn eller mer fram til 31. desember 2035. Dette vil sikre at tiltaket blir teknologinøytralt ved at alle fornybare løsninger inkluderes som en løsning i tiltaket. Rent prinsipielt mener vi at biogass og bærekraftig biodrivstoff må likestilles med andre klimanøytrale energibærere i et tiltak som er rettet mot å redusere klimagassutslippene ut ifra metoden for det nasjonale klimaregnskapet. Slikt sett vil det ikke være behov for en overgangsordning for biogass og biodrivstoff, i og med at de er like klimanøytrale som elektrisitet og hydrogen. Biodrivstoff og biogass bør være en permanent løsning for å oppnå målet med tiltaket om null utslipp av klimagasser i verdensarvfjordene. Hvis det er de globale klimagassutslippene som skal ligge til grunn for tiltaket, så må livsløpsutslippet fra alle de ulike fornybare energibærerne som blir brukt legges til grunn. Det må da etableres like kriterier og metoder for hvordan slike beregninger skal gjøres, slik at vurderingene blir teknologinøytrale.</p>	
<p><b>21. Hellesylt Næringslag</b></p>	<p>Vi viser til høyingssvar frå Stranda kommune og Stranda Hamnevesen. Vi støtter deira høyringssvar men vil i tillegg presisere at Hellesylt er komen i ein særskilt vanskeleg situasjon med dagens forslag. Vi ser alt i dag at der er auka trafikk til andre hamner der ein nyttar bussar til å frakte passasjerane til Hellesylt for vidare transport via båt/ferge. Dette medfører auka trafikk på dårlege fylkesvegar og legg press på fergetrafikken. Miljøeffekten er dermed særskilt tvilsam. Dersom Hellesylt vert utestengt grunna verdsarvgrrensa vil dette i praksis innebere endå meir busstrafikk (og det er svært få av desse bussane som har nullutslepp). Vi oppfattar dette som konkurransevriding. Minimumskravet må vere at det vert opna for at skip kan gå til Hellesylt og at ein då kan frakte passasjerar med nullutslepps fartøy til og frå Geiranger. Det er som</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til innspill nr. 9, Stranda kommune og Stranda hamnevesen KF.</p>

	<p>kjent under utbygging ein ny hydrogenfabrikk på Hellesylt som vil kunne vere eit alternativ for transportløyning på mindre passasjerfartøy. Staten har støtta dette prosjektet med betydelege midlar, og det vil framstå som merkeleg dersom ein no vert utestengt frå marknaden. Skulle vi likevel bli utestengt vil det vere eit klart krav at Staten må erstatte fullt ut det inntektstapet dei næringsdrivande får lokalt. Vi er alle positive til ei endring mot nullutslepp, men det må skje på like vilkår.</p> <p>Vi håper forslaget vert endra slik at det vert like konkurransevilkår og ser fram til ei utvikling der vi går mot nullutslepp i fjordane våre.</p>	
<b>22. Sogn og Fjordane Næringsråd</b>	<p>Stortinget sitt vedtak frå 25. februar 2021 er ikkje innfridd.</p> <p>I følge den samfunnsøkonomiske rapporten som er utarbeida av Menon Economics har forslaget ingen, og potensielt negativ effekt, på totale klimautslepp. Det har heller ingen effekt på teknologiutviklinga. Dette var eit viktig tema då Stortinget handsama Klimastrategi for 2030.</p> <p>Sogn og Fjordane Næringsråd meiner at statlege myndigheiter har svikta både når det gjeld etablering av landstrøm i Flåm og å sikre verdsarvfjordane for cruisebåtar etter 2026. Sogn og Fjordane Næringsråd ber derfor om at framlegget frå Aurland Hamnevesen KF blir tekne til følge.</p>	Tatt til orientering. Se ellers kommentaren til Aurland Hamnevesen KF sitt innspill, nr. 4.
<b>23. Hurtigbåtforbundet HRF</b>	<p>Allerede i 2018 vedtok Stortinget forslag om nullutslippkrav fra passasjerskip i verdsarvfjordene fra 2026. Dette har således vært godt kjent i næringen. At det har tatt fem år å få utformet kravet, har gitt store forsinkelser i investeringer i nye teknologier og infrastruktur. Det har hindret nødvendig omstilling for både rederier og havner i disse områdene.</p> <p>Nullutslippkravet må nå iverksettes for verdensarvfjordene. Det vil være viktig for å sikre utslippskutt fra skipsfarten frem mot 2030, i tråd med nasjonale klimamål og internasjonale forpliktelser, og for å bidra til teknologiutvikling og omstilling av maritim sektor i tråd med regjeringen sitt grønne industriløft.</p> <p>Det vil også bidra til å ta vare på naturen i verdsarvfjordene og gjøre Norge ledende på bærekraftig reiseliv.</p> <p>Et viktig moment i stortingsvedtaket fra 2018 var at det skulle komme utslippskrav også i andre turistfjorder frem mot 2030. Dette har ikke blitt fulgt opp. Det har bidratt til en uro for at turismen vil flytte seg fra verdsarvfjordene til andre fjorder uten nullutslippskrav.</p> <p>Norsk maritim næring er godt i gang med å utvikle løsninger som kan tilfredstille nullutslippskrav i</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Mandatet gitt til Sjøfartsdirektoratet i dette arbeidet var å foreslå en innretning for nullutslippskrav i verdensarvfjordene, og dette er også rammene som arbeidet er løst innenfor.</p> <p>En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er at teknologien er tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang og det gjøres stadige fremskritt, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsfritt. Dette gjør at det er lagt opp til en</p>

<p>verdsarvfjordene og deretter, på sikt, gjøre hele kysten vår utslippsfri. Bare infrastrukturen kommer på plass. Næringen har alt i 2022 vist at skip på over 15 000 bruttotonn kan seile utslippsfritt inn i verdensarvfjordene. Teknologileverandører kan i dag levere batteriløsninger for skip som vil sikre nullutslipp inn og ut av fjordene, og verdens første hydrogenfartøy er nå i drift med passasjerer i Norge. Både brenselcellesystem og forbrenningsmotorer som går på nye grønne drivstoff er under testing og blir snart kommersielt tilgjengelige.</p> <p>Cruisereederier som ikke klarer å ta i bruk nullutslippsløsninger i egen flåte innen 2026 kan sende passasjerene inn norske fjorder med utslippsfrie shuttlebåter. Disse løsningene er kommersielt tilgjengelige i dag, og blir stadig utviklet med større passasjerkapasitet og lenger rekkevidde. Å tilpasse seg nullutslippsløsninger for turistskip langs kysten vil drive frem nye og effektive forretningsmodeller i cruisenæringen. Samarbeid mellom cruisereideri og operatører av mindre, elektriske fartøy vil kunne gi turistene en annerledes og bærekraftig oppleveling, tett på naturen.</p> <p>Det vi sier er at norske skyssebåtrederier kan, med en storslått grønn satsing, komme opp som reelt alternativ til turistdistribusjon i de norske fjorder, og spesielt verdensarvfjordene. Ved å legge til rette for kaianløp for de store turistskipene kystnært, kan lette norske sightseeing/turistfartøy distribuere mange mindre grupper til flere perler innover i fjordene. Det betinger selvsagt en storslått satsing med å få på plass den kapasitet som kreves. Dette markedet vil øke og det store behovet kommer sigende fort i de kommende årene frem mot 2030. Med en slik satsing gjør vi stor innsats med å nå våre klimamål. Vi bygger næring og øker sysselsetting i mange lokalsamfunn.</p> <p>Det er usikkerhet knyttet til merkostnader med innføring av nullutslippsfartøy, og tilgang på energi og nye drivstoff i havnene. For å møte denne usikkerheten er det viktig med klare og forutsigbare krav fra styresmaktene, kombinert med økonomiske rammevilkår og virkemiddel som bidrar til å ta ned risikoen. Regjering og lokale styresmakter må finne finansieringsløsninger som fremmer omstillingen. Gjennom for eksempel klimadifferensiert turistskatt per passasjer, der nullutslippsfartøy betaler minst, kan man sikre inntekter til omstillingen. Det bør også vurderes krav om formålstjenlig landstrøm langs hele kysten. Det er et faktum at vi må finne gode løsninger for havnene og fjordene rundt Flåm, Geiranger og Hellesylt i god tid frem mot 2026. Man har satt et mål om nullutslipp, og det må oppfylles. Og vår skisse til løsning passer godt for disse fjordene.</p>	<p>overgangsordning i direktoratets forslag. Hensynet til forutsigbarhet er tungtveiende, og Sjøfartsdirektoratet mener at en overgangsordning på 10 år er nødvendig.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. Her er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>
--	---



	<p>Forslaget om overgangsperiode fram til 2035 skaper stor uvisse for de som skal gjøre investeringer. På grunn av avgrenset tilgang vil ikke biogass være en løsning som over tid kan gjøre skipsfarten i turistfjordene utslippsfri. Det vil heller ikke skape marked for verken norsk teknologi eller norsk biogass, da bunkring trolig blir gjort andre steder. Ordningen kan også bidra til å stimulere til investeringer i LNG-skip, som EU har vedtatt skal fases ut innen 2040. Det vil dermed ikke oppfylle intensjonen som lå til grunn for stortingsvedtaket, som var å realisere faktiske nullutslippsløsninger for passasjerskip i verdsarvfjordene. Innretningen må sikre krav til nullutslipp gjennom hele verdikjeden, og må være i tråd med norske og internasjonale klimamål. Med forslaget til innretning frykter vi en 12-årig venteperiode som nå kan føre til stillstand i utviklingen. I tilfeller der en likevel vurderer å gi unntak må bruk av utslippsreducerende løsninger så langt som mulig likevel være avgjørende, og det bør presenteres en plan for hvordan man kan nå nullutslipp innen overgangsperiodens slutt. Overgangsperioden må i så fall avgrenses til 2030, slik at det passer sammen med intensjonen for vedtaket, og klimatiltaket som skal innføres for ulike fartøyssegment og infrastruktur langs hele kysten de neste årene. Det må samtidig være en fordel for aktører som oppnår nullutslipp i overgangsperioden gjennom for eksempel klimadifferensierte avgifter og prioritet i havnen. Det bør også vurderes både krav om landstrøm langs hele kysten samt fartsavgrensing for å ta ned både energiforbruk og redusere avtrykket i fjordene.</p>	
<p><b>24. INKON Aurland Næringsråd</b></p>	<p>Oppsummering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forslaget til nytt nullutslippsregelverk for verdsarvfjordane vil få store direkte negative konsekvensar for reiselivet i Flåm og Aurland, med påfølgjande indirekte negative ringverknader for anna næringsliv. Mykje av det som er bygd opp gjennom ei strategisk satsing på reiseliv dei siste 25 åra står i fare.</li> <li>• Frå lokalt næringsliv opplevast det paradoksalt at forslaget, basert på Menon Economics sin samfunnsøkonomiske analyse, vil ha null effekt på klimautslepp, ikkje vil bidra til å forsere teknologiutviklinga og ha usikker effekt på omdømmet til verdsarvfjordane.</li> <li>• Forslaget hindrar vidare cruisesatsing i Flåm etter 2026 og det svarar derfor ikkje ut Stortinget sine tilleggsvedtak frå 2021, som mellom anna skal sikre verdsarvfjordane som anløpshamn etter 2026 og sikre etablering av landstraum i Flåm.</li> <li>• Lokalt reiseliv har stor tru på at den beste løysinga for både klimaet og reiselivet i Flåm er å få etablert eit landstraumanlegg, som i seg sjølv vil redusere store utslepp frå cruiseskipa, og som i tillegg vil det gjere det</li> </ul>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p> <p>Forslagene som er presentert åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer</p>

	<p>mogleg å realisere den innovative energihub-løysinga utvikla for Flåm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vår oppmoding er at det blir teke inn eit alternativ i overgangsordninga fram til 2035, som gjer det mogleg for skip som kan kople seg til landstraum å segle inn verdсарvområdet i tråd med TIER III regelverket som blir innført i 2025. Dette vil også gjere det mogleg å realisere Energihub-løysinga for Flåm, som både vil ha reell klimaeffekt og ta vare på lokal verdiskaping og arbeidsplassar.</li> </ul>	<p>trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene.</p>
<b>25. NHO Reiseliv</b>	<p>NHO Reiselivs hovedmomenter til forslaget er</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NHO Reiseliv støtter forslaget om å innføre nullutslippskrav i verdсарvсfjordene, men er bekymret for konsekvensene for det landbaserte reiselivet som har en stor del av sitt grunnlag for drift fra cruisebesøk.</li> <li>• NHO Reiseliv understreker at tiltakene som innføres må være effektive slik at de har en faktisk utslippseffekt. NHO Reiseliv har tidligere spilt inn at myndighetene bør finne løsninger for å innføre det samme regelverket for alle norske farvann.</li> <li>• NHO Reiseliv støtter at det åpnes for overgangsordninger med biogass frem til 2035, men mener at også andre biodrivstoff, som for eksempel biodiesel, bør inkluderes i denne ordningen i en begrenset tidsperiode. Dette vil også være i tråd med arbeidet som nå pågår med EUs klimapakke «Fit for 55» og Fuel EU Maritime-regelverket.</li> <li>• Kravene vil kunne skape et marked for mer sjøbasert og utslippsfri transport inn i verdсарvområdet. NHO Reiseliv mener det frem til og i en periode etter 2026 bør jobbes for å få på plass støtteordninger (via ENOVA eller andre) som kan hjelpe bedrifter å raskt gjøre denne omstillingen.</li> </ul>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>

	Politiske parti	
<p><b>26. Aurland AP</b></p>	<p>Aurland Arbeidarparti sitt arbeid med reiselivsutviklinga vil i stor grad bli rasert med dette framlegget. Framlegget til innføring av nullutslepp i verdsarvfjordane bør forkastast. Framlegget er skadeleg for næringslivsutvikling og reisemålsutviklinga i Aurland kommune. Menon Economics har i sin samfunnsøkonomiske analyse gjort rede for dei negative effektane. Me vil her trekke fram at 124 personar mister arbeidsplassen sin, som i Aurland tilsvarar ca. 15% av årsverka i kommunen. Noko som igjen vil svekka vekst- og utviklingsevna til kommunen.</p> <p>Med framlegget vil ein få meir utslepp i praksis. Skal me lukkast i kampen for eit betre klima og miljø bør ein heller sjå til den lokale løysinga utarbeida av Hafslund Rådgeving med partnerar, på vegne av Aurland hamnevesen. Den vil gi monaleg mindre utslepp, samstundes som Flåm kan forsetta å vera ei av dei beste hamnene i verda. Den vil gi moglegheiter for framleis vekst og utvikling av Flåm som eit grønt reisemål.</p> <p>Aurland hamnevesen jobbar etter vårt syn på ein meget klimaeffektiv måte allereie, ved å prisdifferensiere utifrå utsleppa skipa har. Tier III krava er allereie innført frå 2025, noko som betyr om lag ei halvering av anløpa, det kan me akseptera som eit ledd i kampen for mindre utslepp.</p> <p>Aurland Arbeidarparti stiller spørsmål ved om Sjøfartsdirektoratet i tilstrekkeleg grad har utgreidd dei juridiske sidene ved denne saka godt nok. Aurland blir uforholdsmessig stort skadelidande ved innføring av dette framlegget. Framlegget har etter vårt skjønne fleire juridiske svakheiter i høve skipssikkerheitslova, grunnlova §98 og i høve EØS-avtalen. Aurland Arbeidarparti vil gå så langt at me vil støtta eventuelle rettslege skritt skulle dette framlegget bli vedtatt.</p> <p>Stortinget har altså gjort vedtak om lokal involvering og forankring, det har ikkje skjedd i denne saka. Problemet ligg etter det Aurland Arbeidarparti kjenner til hjå departement og direktorat. At departement og direktorat ikkje ville sende med den lokale moglegheitstudien, til høyringa syner med all tydelegheit at me ror i motvind, den grunnleggande intensjonen bak dette vedtaket er jo å få mindre utslepp. Det er kun Destinasjon Flåm som svara på den intensjonen.</p> <p>Aurland Arbeidarparti vil understreka at omdømmet til verdsarven står på spel i denne saka. Det ironiske med det heile er jo at verneverdiane til verdsarven er allereie ivaretatt gjennom gjeldande regelverk. Det bør</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p> <p>Forslagene som er presentert åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene.</p>

	<p>ein ha med seg i det vidare arbeidet. Skulle dette framlegget bli vedteke, så kjem ikkje verdsarven til å ha brei lokal forankring lenger. Framtida til verdsarven vil då bli satt på dagsorden.</p> <p>Konklusjon; Tilhøva teke i betraktning er det berre ei rasjonell regulatorisk løysing i overskødeleg framtid: Tier III skipa må få halde fram å anløpe Flåm også etter 2026. Då kan Noregs første distriktslandstraumsanlegg byggast, det kan setjast krav om tilkopling til dette og slik opprettheld ein noko av inntektsgrunnlaget og arbeidsplassane lokalt, landstraum kan byggast og konseptet «Destinasjon Flåm» byggjast ut. Det er brei politisk semje om denne politikken, me er klare til å starta investeringane dersom me får føreseielege rammer.</p>	
<p><b>27. Aurland Høgre</b></p>	<p>Prinsipielt må framlegget forkastast. Klimagassutslepp er eit globalt problem som lyt adresserast på eigna og rettferdig måte. Innføring av krav i miljøsikkerheitsforskrifta ny § 12 b som berre gjelde verdsarvfjordane kan ikkje rettferdiggjera.</p> <p>Analysen frå Menon Economics dokumenterer at framlegget ikkje er eigna for å nå Stortinget sine uttalte føremål med anmodningsvedtaket av 2018. Framlegget har ingen klima- og miljøgevinst og er skadeleg for turist- og reisemålsutviklinga. Framlegget framstår difor både ueigna og unødvendig, til og med potensielt kontraproduktivt i høve uttalte føremål.</p> <p>Etter det Aurland Høgre kjenner til, har Sjøfartsdirektoratet i samråd med Miljødirektoratet, landa på ei tilråding om bruk av biogass med bakgrunn i at biogass ikkje vart inkludert i den nasjonale ordninga for omsetningskrav for biodrivstoff i maritim sektor i Noreg. Problematiseringa knytt til krav til bruk av biogass er likevel utelete i sak om verdsarvfjordane. Med embetsverket har altså sett det føremålsteneleg å bringe inn eit utanforliggende føremål om å gje denne næringa si incentivordning. Då er det eit paradoks at crucereiarlaga i alle tilfelle bunkrar i snumna på kontinentet. Biogassnæringa i Norge treng reelle incentiv som inneber faktisk innføring av bruk. Det får dei ikkje her.</p> <p>Slik Aurland Høgre ser det, er det også ei så langt unemd side med framlegget om biogass. Menon Economics gjorde greie for venta respons frå reiarlaga, som inneber ei 93 % reduksjon i cruisetrafikk i verdsarvfjordane jf. 2019. Det var synd dei stoppa der, for det er ein annan respons som vil søkje å balansere dette. Med ei innretning med biogass, som inneber ein ekstra driftskostnad ved segling til to hamner i Noreg, kan det vere mogeleg å innrette seg for eit fåtal skip. Med det er spørsmål om pris. Reiarlaga står fritt til å</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det vidare arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p> <p>Forslagene som er presentert åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene.</p>

	<p>segle dit dei vil, og me kan leggje til grunn at dei seglar i høve marknadsøkonomiske prinsipp. Næringslivet i Flåm og Geiranger har derimot ikkje høve til å flytte seg, og vert ståande med store restkapasitetar bygd opp over fleire tiår. For å vedlikehalde marknadsbalansen og tiltrekke seg framtidige cruiseanløp, vil Flåm og Geiranger bli sett i ein svært krevjande situasjon. Realitetane med ei slik innretting, at næringslivet i Flåm og Geiranger framleis kan kunne oppretthalde naudsynt cruisetrafikk – ved å redusere prisnivåa kraftig ovanfor cruiserederia. Dersom biogass i det heile vert ei tilgjengeleg vare.</p> <p>Dette dømet gjev eit godt bilete av kor urettmessig ordninga er føreslegen. Det er næringslivet i Flåm og Geiranger som endra med ein uforholdsmessig del av rekninga, i eit nasjonalt anleggande om å kutte klimagassutsleppa med 55 % innan 2030.</p> <p>Aurland Høgre stiller spørsmål ved om Sjøfartsdirektoratet i tilstrekkeleg gra har utgreidd dei juridiske sidene av saka i så måte.</p> <p>Framlegget lyt også seiast å falle på steingrunn mot regjeringa sin eigen klimaplattform. Framlegget har heller ikkje lukkast med å imøtekome Stortinget sin intensjon.</p> <p>Aurland hamnevesen KF og ei rekkje lokale næringsaktørar har innretta seg etter eit samla stortingsvedtak, og sett ingeniørar til å kome med framlegg til kva ein kan løyse. I eit parallelt løp med Sjøfartsdirektoratet si utgreiing av saka, vart eit mogleghetsstudie for <i>Destinasjon Flåm – ein energihub for framtidias reiseliv</i> utarbeida lokalt.</p> <p>Studien er ei gåvepakke, og svarar klart best ut intensjonen i vedtaka. Tiltakspakken i studien er verknadsfull for klima- og miljø og fremjar verdsarven som turist- og reiselivsdestinasjon. Lokalt har studien full tverrpolitisk støtte.</p> <p>Aurland Høger er kjend med at Klima- og miljødepartementet vurderte å leggje studien ved når regelverket skulle på høyring, men dette vart ikkje gjort. For vår del eksemplifiserer dette eit gjennomgåande problem i saksbilete – der Stortinget har bede om lokal involvering og forankring – men overhovudet ikkje fått det. Realiteten er at alle framlegg frå lokale myndigheiter så langt er avvist i departementet og direktoratet.</p> <p>Men saka er løysbar. For stat og kommune har same mål, saka handlar om vegen dit. For Aurland sin del må det leggjast til rette med eit regelverk som i alle fall ivaretek cruisetrafikken i høve til NOx Tier III. Berre slik vert byrden for lokalsamfunnet overkommeleg, samstundes som Flåm får høve til å syne veg i det grønne skiftet med etablering av landstraum og realisering av tiltakspakka i Destinasjon Flåm.</p>	
--	---	--

	<p>Samstundes må det finnast handlingsmåte for å sikre teknologiutvikling for store nullutsleppsskip, men det er ein for stor byrde for Flåm og Geiranger å bere åleine. Omdømet til verdsarven med dette framlegget no står på spel. Me lev av verdsarven, og med lev med han. Verdsarven treng eit lokalsamfunn som stettar opp om han. Og han treng verdifulle klimakutt.</p>	
--	--	--

	<b>Virksomheter / næringsaktører innenfor skipsfart</b>	
<b>28. RINA</b>	<p>The requirements could be set technology neutral and avoid specifically mentioning only hydrogen, ammonia, or biogas as only alternative in the transition period. It should apply to all potential alternative fuels with set limitation for emissions and with requirements on how it is produced meaning the total footprint, also for instance on how batteries are charged and how the ammonia, hydrogen, methanol, biogas, biodiesel, etc. are produced. This will help to get a sustainable solution both to the fjords, Norway and the world as whole. And the various actors and technologies will have same possibilities to compete, improve and potentially influence others to similar wider regulations and thereby also stimulate investments.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• If the aim is the GHG emissions abatement in the fjords, reference to WtW and LCA is not appropriate, and the proposal should be technology neutral and make reference to ANNEX III General requirements for zero-emission technologies of Reg.(EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime).</li> <li>• If alternatively for the transitional period it is acceptable a WtW approach, this should be applicable not only to hydrogen, ammonia and biogas but also to any other biofuel certified according to RED II.</li> <li>• For hydrogen and ammonia, Annex 2 to the Environmental Safety Regulations section 12b makes reference to technical screening criteria for greenhouse gas reduction for the production of hydrogen and hydrogen-based fuels set out in Section 3.10 of the Commission Delegated Regulation (EU) 2021/2139 Annex I (i.e. taxonomy). Since the taxonomy is referring to the production of fuel and not to the use, it could be more appropriate to make reference to IMO LCA or to the FuelEU Maritime currently published, that has EEA relevance, and covers all fuels and technologies.</li> <li>• In case of use of biogas, it is not requested to bunker biogas in a dedicated tank (onboard) but we understand that the biogas must be bunkered within a month of entering the World Heritage fjords and be stored on shore separately from fossil fuels until the biogas is bunkered. The use of biogas with mass balance certification taken from the gas pipeline system is therefore not permitted. From the TtW approach, biogas has exactly the same chemical composition of fossil gas and we do not see contraindications in the approach mass balance certification. Please note that as per our knowledge, many Owners are investing in biogas with mass balance certification taken from the EU gas pipeline</li> </ul>	<p>Taken note of.</p> <p>In our revised work, we have now introduced two altered alternatives for the regulation. This includes, among other things, the removal of the requirement for biogas to be bunkered within a month of entering the world heritage fjords. See chapter 2 and following in our recommendation letter for more information.</p>

<p><b>29. Norled AS</b></p>	<p>Norled er støttende til Sjøfartsdirektoratet og Klima- og miljødepartementets forslag om å innføre nullutslippsskrav i verdensarvfjordene.</p> <p>Det finnes i dag mange samband i Norge hvor ferjer og hurtigbåter benytter seg av nullutslippsteknologi som batteri som energikilde. For å sikre at det skal være mulig å innføre krav om nullutslipp for ferjer og hurtigbåter i verdensarvfjordene fra 2026 må det være tilstrekkelig med strøm og lademuligheter.</p> <p>I forbindelse med drift av hurtigbåter ser man at det kan være kapasitetsutfordringer i forhold til strøm, noe som vil være utfordrende i forhold til hurtiglading av batterier om bord. Som et alternativ til å oppgradere strømmettet i forhold til kapasitet, kan man installere Norleds batteribyttesystem, SHIFTR, på aktuelle strekninger. Dette systemet bytter batteri på fartøy ved ankomst. Tiden det tar for å bytte batteri er 3-4 minutter, avhengig av hvor mange som skal byttes.</p> <p>Systemet er teknologinøytralt og kan benyttes på nye hurtigbåter og eksisterende hurtigbåter. Dersom det er strekninger som er lange og hvor det vil være utfordrende å få til batteriløsninger på ferjer, vil vi anbefale at hydrogen benyttes da det også er definert som nullutslipp. Norled benytter i dag flytende hydrogen som energikilde for ferjen MF Hydra. Ifølge Regjeringen og Enova sine nettsider de siste årene er hydrogen et satsingsområde for maritim næring.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Tilstrekkelig utbygd infrastruktur, særlig med tanke på strømtilgang, er en utfordring i forbindelse med å stille nullutslippsskrav.</p> <p>En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er også at teknologien er tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang og det gjøres stadige fremskritt, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsfritt. Dette gjør at det er lagt opp til en overgangsordning i direktoratets forslag.</p>
<p><b>30. Carnival Group Norway</b></p>	<p><b>Summary of Carnival Comments</b></p> <p>1) Carnival is urging the Norwegian Maritime Authorities (NMA) and Government of Norway to allow for the use of all renewable fuels, in line with the definition of the EU Renewable Energy Directive (EU RED) definition, meeting the sustainability criteria, to be recognized.</p> <p>2) The implementation of the zero-emission regulations as currently proposed in the World Heritage Fjords (WHFs) from 2026 will significantly impact our business in these fjords and the business of the communities that we serve there.</p> <p>3) In addition, with operators already responding to global strategies and policies already established by the IMO and EU ETS, it is unlikely the proposed requirements will lead to additional cuts in GHG emissions from maritime transport while they risk unintentionally creating potential additional barriers to investment in low carbon technologies from the resulting loss of calls to these destinations.</p> <p><b>Transition period 2026 – 2035</b></p> <p>The proposed regulations have a 10-year transition period allowing the use of biogas. Biogas to cover the ship's stay in the World Heritage Fjords must be bunkered within a month of entering the World Heritage Fjords and does not have to be stored in separate tanks onboard. Even if not specifically</p>	<p>Taken note of.</p> <p>We understand that only allowing for biogas will be limiting for the cruise ships. We have now introduced two alternatives, where we allow for other biofuels as well. See chapter 2 and following in our recommendation letter for more information.</p>



	<p>mentioned, it is assumed that EU Renewable Directive (EU RED) compliant biogas is considered acceptable under the regulation. When operating on gas, the available engines will always need a small share of pilot fuel, that will be conventional MGO.</p> <p>Limiting the alternative fuel to biogas in the transition period will severely limit the number of ships that can sail in these fjords from 2026, as only LNG ships can sail on biogas. As a limited number of ports can accommodate these ships due their size and large number of guests onboard, we do not see many possibilities to extend the number of LNG ships in Norway in the next years.</p> <p>In addition, biogas is a fuel with very limited availability. It will be necessary to source biogas under a mass balancing scheme within the existing gas pipeline network. Bunkering physical biogas (LBG) would complicate the supply significantly without having any effect on the local emissions. Global GHG emissions would be reduced independently of the location, where the biogas is used.</p> <p>The Norwegian Maritime Authorities distinguishes between biogas and biofuel and sets several additional requirements in relation to the EU's renewables directive. In our view, there must be weighty reasons for deviating from international definitions, without this being sufficiently argued for, and we would be pleased to understand more exactly what these are. We therefore propose that together with biogas, other biofuels, compliant with the EU Renewable Energy Directive (RED) be allowed in the transition period. Biofuel will allow all NOx Tier III ships, not only the LNG ships, to sail in these fjords in the transition period; something that will increase the number of ships that can call these ports, significantly, thus ensuring the continued existence for ports and businesses within the WHF that are dependent on the cruise industry. In addition, the establishment of shore power in Flåm will ensure the lowest possible emissions from ships that call.</p> <p><b>Current technological solutions for cruise ships.</b></p> <p>Carnival Corporation &amp; plc is making substantial progress toward our 2030 committed goal. However, at this time there are no zero-emission technologies that are sufficiently mature to enable zero-emission operation for our cruise ships for the amount of time required to sail in and out and for the duration of stay in port in the World Heritage Areas. On average, the port-stays in Flåm and Geiranger are 10 hours. This in addition to the time required to transit the World Heritage Fjords and enter and leave the port. In our efforts to reach our ambitions of zero-emission operation we are looking at every available and coming</p>	
--	--	--

	<p>technology and are considering their relative merits. This means installment and testing of new technology as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Batteries.</li> <li>- Fuel cells:</li> <li>- LNG: We were the first to operate an LNG fueled cruise ship. Today we have 8 LNG ships sailing and 3 more in the orderbooks to be delivered by 2025.</li> <li>- Shore power in port: We focus on shore power and today 61% of our fleet can connect to shore power while in port, and we are working with several Norwegian ports to develop shore side connections.</li> </ul> <p><b>Effect on number of cruise calls in Flåm and Geiranger by Tier II and Tier III – leakage to nearby ports</b></p> <p>After the implementation of NOx emission requirements in the World Heritage Fjords, both Flåm and Geiranger have seen a decline in number of calls. As an example, the number of calls has been reduced by nearly 40% in both ports after the implementation of the Tier II requirement compared to figures from 2019 (the last normal year before the pandemic). At the same time, nearby ports, like Vik, have doubled their calls.</p> <p>With implementation of Tier III in 2025, the number of calls will be further reduced. The situation in Flåm exemplifies the development of implementation of strict requirements. Flåm has currently only 95 bookings for 2025 while the number was 158 in 2019.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2019 – 158 calls</li> <li>• 2020-2021 – pandemic – no calls</li> <li>• 2022 – implementation of Tier II – 117 calls. This includes additional calls due to the Ukraine situation.</li> <li>• 2025 – 95 calls</li> <li>• 2026 – Currently 60 calls for Tier III ships which have been booked awaiting the final regulations. A few of these can use biogas; the majority cannot. No known zero-emission cruise ships planned to be ready by then.</li> </ul> <p><b>Tourism competence disappears and has to be established somewhere else.</b></p> <p><b>Likelihood of zero-emission cruise ship by 2026</b></p> <p>Based on our current understanding of the state of the art there will be no true zero emissions cruise ships capable of operating in the World Heritage Fjords in 2026.</p> <p>If biogas is allowed, then depending upon the regulations surrounding the certification of the fuel and the pilot fuel, we expect to have 2 (possibly 3) ships operating in the WHFs from 2026. If we are allowed to use ships fueled by drop in RED compliant biofuels, then all of our Tier III compliant ships would be able to operate.</p>	
--	--	--

	<p><b>Norwegian Green Shipping Programme – chartering a course for environmental and sustainable cruise in Norwegian waters.</b></p> <p>We would also draw your attention to the results of the study carried out in 2020 together with other major cruise actors and DNV as a part of the Green Shipping Programme where we presented an alternative solution to zero emission requirements in the World Heritage Fjords. It is our opinion that the alternative roadmap will deliver better environmental outcomes for the country as a whole, than implementing zero emissions in two World Heritage Fjords.</p>	
<p><b>31. Viking Cruises</b></p>	<p>Viking Cruises har jobbet målrettet med å utvikle løsninger som på sikt vil gjøre oss i stand til å seile utslippsfritt. I 2026 blir vårt første hydrogen-hybride skip levert. Denne investeringen på cirka 500 millioner kroner ekstra per skip demonstrerer Viking Cruises' forpliktelse til å bidra til omstilling i skipsfarten. Skipet, som er det første av flere vårt nybygg-program for 2026-2030, vil kunne operere i opptil 24 timer utslippsfritt. Vårt hørings svar må leses med dette som bakteppe.</p> <p><b>Oppsummering av Viking Cruises' posisjon</b></p> <p>Viking ser betydelige utfordringer med forslaget som er sendt på høring:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viking mener det er uheldig at det stilles særkrav i små geografiske områder. Et lappeteppes av ulike reguleringer vil over tid skape svært utfordrende forhold for skip som opererer med internasjonale seilingsmønstre.</li> <li>• Verken hovedbestemmelsen eller overgangsordningen er utformet teknologinøytralt. Forskriften bør foreskrive mål og krav til utslippskutt. Deretter bør det være opp til skipseiere å vurdere hvilke teknologier som er best egnet for å nå målet. Dette vil variere fra skip til skip, og at staten gjennom regulering skal plukke teknologiske vinnere mener vi er uheldig.</li> <li>• Forslaget til forskrift er utydelig på hva som er målet – om det er kutt av utslipp i verdensarvfjordene, generelt kutt i utslipp av klimagasser, eller at man driver frem visse ønskede teknologier. Et tydeligere og mer konsekvent målbilde vil styrke reguleringen.</li> <li>• Skip som går på biogass bør ikke gis spesielle privilegier i overgangsordningen. Dette skaper incentiver for LNG-skip, som når det gjelder cruise-flåten, har et uforholdsmessig høyt totalutslipp av klimagasser.</li> </ul> <p><b>Prinsipielt:</b></p> <p>På generelt grunnlag vil vi gjerne poengtere at rammevilkårene for internasjonal skipsfart bør gjøres på global basis og i regi av FNs sjøfartsorganisasjon</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratets rammer for arbeidet følger av oppdragets mandat.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet nå lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p>

(IMO). Lokale, nasjonale og regionale særregler gjør det uforutsigbart for rederier å planlegge både ruter og nybygg. Norge har en sterk rolle i IMO og det synes uheldig at man ikke benytter denne posisjonen for å drive frem lav- og nullutslippsløsninger for skipsfarten globalt – men velger å fokusere på to fjorder.

#### **Om hovedbestemmelsen**

##### **Direkte utslipp eller livsløp?**

I §12b ledd 1 stilles det krav til at skip i verdensarvfjordene skal «bruke energikilder som ikke gir direkte utslipp av karbondioksid (CO<sub>2</sub>) eller metan (CH<sub>4</sub>).»

Formålet om å regulere de direkte utslippene i fjordene fremkommer også i høringsbrevet, der Direktoratet skriver at «det blir opp til aktørene som opererer i verdensarvfjordene å bruke energikilder som ikke gir direkte utslipp av karbondioksid og metan» og videre «Vi foreslår at passasjerskip skal bruke energikilder som ikke gir direkte utslipp.»

I §12B første ledd andre setning settes det videre krav til at «Ved bruk av hydrogen og ammoniakk skal kriteriene angitt i vedlegg 2 være oppfylt». Kravene det her viser til omfatter blant annet krav til hvordan drivstoffet er fremstilt. Dette berører ikke de direkte utslippene i fjordene, men introduserer livsløpsanalyser (et såkalt well-to-wake-perspektiv). Dermed oppstår det en uklarhet: Er formålet med bestemmelsen å regulere de direkte utslippene, eller skal man også regulere utslippene knyttet til produksjon av drivstoff? Vi opplever at §12b første ledd bør bli tydeligere på dette punktet.

##### **Teknologinøytralitet:**

I §12b første ledd andre setning stilles det krav til hvordan hydrogen og ammoniakk som benyttes skal være fremstilt. De samme kravene stilles ikke for andre drivstoff. Dette går på tvers av Direktoratets påstand i høringsbrevet om at «Bestemmelsen er utformet teknologinøytral». Viking støtter prinsippet om teknologinøytralitet, og vi stiller oss bak EU som i FuelEU Maritime skriver at:

«Policy intervention to stimulate demand for renewable and low-carbon maritime fuels should be goal-based and respect the principle of technological neutrality.»

Ved å kun spesifisere livsløpskrav for ammoniakk og hydrogen skapes det betydelig forskjellsbehandling av ulike teknologier. Et eksempel: Et hybridskip med en batteripakke og diesel/HFO- eller gassmotor om bord kan benytte batteriene som energikilde mens det er i verdensarvfjordene. Hvis disse batteriene lades ved hjelp av skipets fossildrevne maskineri ilt seilas utenfor verdensarvfjordene, vil det være betydelig utslipp fra

	<p>seilassen i verdensarvfjordene på batteridrift i et livsløpsperspektiv. Slik bestemmelsen er utformet åpnes det også for at skip som seiler på fossilt drivstoff med karbonfangst kan seile inn fjordene, så lenge CO2 fanges, uten at det stilles krav til videre CO2-håndtering, og uten at man er interessert i klimaavtrykket ved produksjonen av det fossile drivstoffet. Viking mener på bakgrunn av dette at det er behov for en presisering av formålet og en justering for å sikre likebehandling av energikilder.</p> <p>Dersom man ønsker å kun regulere de direkte utslippene, kan dette løses ved at §12b endres til:</p> <p><i>I verdensarvfjordene skal passasjerskip bruke energikilder som ikke gir direkte utslipp av karbondioksid (CO2) eller metan (CH4). Skipet skal ha dokumentasjon om bord på at kravene er oppfylt.</i></p> <p><i>Dersom man ønsker å fortsatt regulere hvordan drivstoffet fremstilles, bør §12b første ledd lyde:</i></p> <p><i>I verdensarvfjordene skal passasjerskip bruke energikilder som ikke gir direkte utslipp av karbondioksid (CO2) eller metan (CH4) og som er produsert i henhold til kravene i [EUs fornybardirektiv (2018/2001)/IMOs regelverk]. Skipet skal ha dokumentasjon om bord på at kravene er oppfylt.</i></p> <p>Viking stiller seg uforstående til hvorfor det kun er biogass som tillates i unntaksbestemmelsen. Slik vi ser det, bør det stilles et krav om a) bruk av klimanøytrale drivstoff eller b) utslippsreduksjoner, og så bør det være opp til rederier å velge hvordan de tilfredsstiller kravet.</p> <p>I denne sammenheng støtter vi at det legges til grunn livsløpsanalyser og at det stilles krav til dokumentasjon av reduksjon av klimagasser. En slik unntaksbestemmelse vil tillate bruk av biogass, samt biodiesel og eventuelt andre klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff.</p> <p><b>Sidestille biogass og nullutslipp:</b></p> <p>Direktoratet henviser i høringsbrevet til at Stortinget har bedt regjeringen 'Endre omgrepet «nullutslepp» i alle statlege mål og planar til «nullutslepp og biogass»' som en mulig begrunnelse for at LNG-skip med biogass gis unntak frem til 2035. Vi gjør oppmerksom på at dette vedtaket ble opphevet allerede 2. desember 2021, altså nesten tre år før Direktoratet sendte forslaget om regulering av nullutslipp i Verdensarvfjordene på høring.</p> <p><b>Biogass og omsetningskrav:</b></p> <p>Det har også i løpet av denne prosessen blitt hevdet at det ikke er mulig å inkludere biodrivstoff i en unntaksbestemmelse fordi det også vil være et omsetningskrav for maritimt drivstoff.</p> <p>For det første understreker vi at de aller fleste skip som omfattes av §12b ikke er omfattet av omsetningskravet,</p>	
--	--	--

fordi de er skip i utenriksfart.<sup>1</sup> For skip ikke i utenriksfart, som Havila og Hurtigruten har de allerede krav om utslippsreduksjoner i kystruteavtalen som tilsynelatende ikke er til hinder for at de også omfattes av et omsetningskrav, og for Havilas del, som har LNG-drevne skip er det tilsynelatende mulig å benytte biogass både til å nå kravene i kystruteavtalen og for å seile i Verdensarvfjordene.

Så lenge det stilles krav om at biogassen som bunkres skal «holdes adskilt fra fossilt drivstoff fram til den er bunkret» forutsetter vi at det samme kravet kan stilles om andre klimanøytrale drivstoff, og dermed vil ikke skip kunne benytte andelen som er blandet inn i henhold til omsetningskravet for å tilfredsstille kravet i §12b femte ledd.

Argumentet om at omsetningskrav dermed utelukker at man kan stille krav om bruk av biodrivstoff i denne forskriften er med andre ord helt usammenhengende.

#### **Særskilt om LNG-skip**

Unntaksbestemmelsen incentiverer investeringer i LNG-drevne skip fordi det er den enkleste og rimeligste måten å få tilgang til fjordene på frem til 2035. LNG som drivstoff i skipsfarten har en svært omdiskutert klimaeffekt vis a vis andre fossile drivstoff. LNG-drevne cruiseskip har generelt sett motortypen som blant annet Ifølge IMOs fjerde drivhusgass-studie har de aller største problemene med utslipp av uforbrent metan. Konsekvensen av dette er at klima-avtrykket er større enn for skip drevet med marin diesel og marin gassolje ved forbrenning. I et livsløpsperspektiv, blir dette forsterket ved at utslippene ved produksjon, lagring og transport av LNG er betydelige.

Vi mener det sender et svært dårlig signal til næringen ved at det er nettopp disse skipene som gjennom overgangsordningen inviteres inn i fjordene frem til 2035. De betydelige utslippene vil ikke kompenseres av at skipene bunkrer en mengde biogass tilsvarende energibruken i Verdensarvfjordene mens de er i fjordene, slik bestemmelsen er utformet.

Investeringer i nye LNG-skip er heller ikke forenelige med klimamålene, gitt at de fleste skip har en levetid på over 30 år, og dermed vil være i drift og slippe ut klimagasser nesten helt frem til 2050. LNG er videre en veletablert teknologisk løsning for skip, og man skaper ingen innovasjon eller omstilling ved å tillate denne gassdrevne fartøy frem til 2035, men ingen andre.

Presisering om alternativ til krav i første ledd:

I forslaget til §12b fjerde ledd står det «Frem til 31. desember 2035 kan passasjerskip med bruttotonnasje 10 000 eller mer benytte biogass som energikilde som alternativ til kravet i første ledd».

	<p>Kravet i første ledd omtaler bruk av energikilder i Verdensarvfjordene. Det kan derfor fremstå som at det i fjerde ledd åpnes for at man kan bruke biogass som energikilde i Verdensarvfjordene.</p> <p>Det kommer likevel frem i høringsbrevet at Sjøfartsdirektoratet «har vurdert det slik at det ikke er hensiktsmessig å stille krav til at skipet utelukkede skal bruke ren biogass når det seiler i verdensarvfjordene.» Vi mener første setning i fjerde ledd derfor bør skrives om for å unngå potensialet for feiltolkninger og tvetydighet som nå ligger der.</p> <p>Unntaksbestemmelsen svekker hovedbestemmelsen: Kravet i unntaksbestemmelsen gjør at det ikke kreves ytterligere grep enn bunkring av biogass (vi foreslår alt klimanøytralt drivstoff) for å benytte overgangsordningen frem til 2035. Vi mener skipene som kan seile med null direkte utslipp i fjordene, og dermed representerer omstilling og utvikling av flåten, bør få gunstigere vilkår enn LNG-skipene. Som vi innledningsvis nevnte er merkostaden for å kunne seile utslippsfritt ved bygging av våre hydrogen-hybride skip cirka 500 millioner kroner per skip. Det kommer i tillegg til drivstoffkostnaden, som ventes å være svært høy i en tidlig fase for hydrogen.</p> <p>Viking mener dette kan løses ved å kreve for eksempel at det bunkres klimanøytralt drivstoff tilsvarende dobbelt den energimengden skipet vil bruke i fjorden (det vil redusere utslipp og øke kostnad for skipene som ikke omstiller seg noe).</p> <p>Hensynet til lokal verdiskaping og nullutslipps-skip: Cruise bidrar til betydelig verdiskaping i havnene i Verdensarvfjordene. En unntaksbestemmelse som kun tillater LNG-skip med biogass tilsvarende energimengden skipet bruker i fjordene vil ikke legge til rette for de volumene som kreves for å opprettholde aktivitet i havnene. Forslaget til unntaksbestemmelse vil derfor ha dramatiske konsekvenser for lokalsamfunnene (vi henviser til brevet og infoskrivet fra Aurland kommune fra 17. juli i år, som er sendt alle høringsinstanser samt KLD og andre departementer). Resultatet av at det ikke er utviklet en robust overgangsordning som reelt sikrer havnene for cruiseanløp, kan i ytterste instans bli at havnene ikke lenger er i stand til å ta imot cruiseskip. Uten anløpsmuligheter blir også rederier som har investert i nullutslipp skadelidende, fordi Verdensarvfjordene i praksis blir utilgjengelige for cruiseskip.</p> <p>Unntaksbestemmelsen bør utvides for å hensynta dette.</p> <p>Basert på det ovennevnte mener Viking forslaget til §12b fjerde og femte ledd bør utformes som et teknologinøytralt krav til klimanøytralitet.</p>	
--	--	--

	<p><b>Unødvendig krav om tilkobling til landstrøm:</b>  Kravet om tilkobling til landstrøm er underlig for skip som seiler med nullutslipp i verdensarvfjordene. I forslaget til høringsbrev skriver Direktoratet at «Elektrifisering av skip som ligger til kai/havn ved bruk av landstrøm vil etter vår vurdering være et effektivt tiltak for å redusere utslipp fra passasjerskip», men dette fordrer naturligvis at skipet i utgangspunktet slipper ut klimagasser. Dette gjelder kun skip som seiler under den foreslåtte unntaksbestemmelsen, og det er følgelig kun disse skipene som bør omfattes av et krav om landstrøm. I visse tilfeller kan det være skip som har nullutslippsteknologi vil foretrekke å ligge på landstrøm, og i disse tilfellene mener vi skip uten utslipp ved seilas bør gis prioritet på anleggene.</p> <p><b>Incentiver til de som går først og tar ansvar</b>  Til tross for at Viking, har i bestilling hydrogen-hybrid skip som fra 2026 vil gjøre det mulig å seile utslippsfritt inn og ut fjorden, erkjenner vi at veien frem til denne store milepælen ikke er en rett linje. Utviklingen av infrastruktur på land, både når det gjelder produksjon og bunkring av hydrogen, henger etter. Det samme gjør incentiver og virkemidler som vil bidra til å redusere risiko og kostnader knyttet til å skifte til nullutslipp. Det er ikke tvil om at de som er først ute med å velge nullutslipp per i dag også forventes å bære en betydelig kostnadsbyrde, noe som åpenbart vil være til stort hinder for utviklingen i maritim sektor. Enn så lenge mangler incentivordningene som skal til for å akselerere <i>bruk</i> av nullutslippdrivstoff i Norge per i dag. I forbindelse med budsjettenigheten mellom regjeringen og SV i 2022, ble det enighet om at «Stortinget ber regjeringen komme med en plan om å innføre et system for differansekontrakter for hydrogen i løpet av 2023.» Dette har så langt ikke blitt fulgt opp, og skaper betydelig usikkerhet knyttet til om det vil være mulig å få tak i drivstoff for å seile utslippsfritt i verdensarvfjordene fra 2026. Viking hadde forventet at forslaget til regulering av nullutslipp i Verdensarvfjordene ble utformet slik at de som er tidlig ute med å investere i ny teknologi kan få en fordel vis a vis de som sitter på gjerdet.</p>	
<p><b>32. DNV</b></p>	<p>DNV støtter målet med nullutslipp i verdensarvfjordene og ønsker forslaget velkommen. Vi har imidlertid noen kommentarer til høringsforslaget, og dette gjelder definisjon av nullutslipp, hva nullutslipp for skip i verdensarvfjordene innebærer og hvorvidt forslaget er en driver for innovasjon. I tillegg stiller DNV spørsmål ved hvorfor biogass er skilt ut fra annet bio- og karbonnøytralt drivstoff som en overgangsordning.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Nullutslippskravet og eventuelle klimamål er vurdert i lys av utviklingen som skjer internasjonalt, og da særlig sett i sammenheng med FuelEU Maritime.</p>



	<p><b>Definisjon av nullutslipp og hva det innebærer:</b>  Forslaget inneholder ingen entydig definisjon av hva nullutslipp innebærer, særlig i forhold til utslipp av klimagasser og klima-nøytralitet. Forslaget angir at «I verdensarvfjordene skal passasjerskip bruke energikilder som ikke gir direkte utslipp av karbondioksid (CO<sub>2</sub>) eller metan (CH<sub>4</sub>)». En målsetting som innebærer at ingen klimagasser kan slippes ut i verdensarvfjordene vil i seg selv ikke ha effekt på lokal forurensing, og vil heller ikke ha en klimaeffekt globalt uten at det adresseres i et livsløpsperspektiv. For eksempel, har IMO i sin reviderte klimagasstrategi (Resolusjon MEPC.377(80)) angitt at reduksjonene skal skje innen skipsfartens energisystem.</p> <p>Nullutslippskravet og eventuelle klimamål bør også vurderes i lys av utviklingen av nye krav internasjonalt. EU har blant annet vedtatt krav (FuelEU Maritime) til redusert livssyklus klimagassintensitet for energi brukt på skip. Et lignende krav globalt er under utvikling i IMO og forventes å tre i kraft i 2027. I et globalt klimaperspektiv vil disse kravene være mer drivende enn om man inkluderer null klimagassutslipp i verdensarvfjordene.</p> <p>En mulig løsning vil være å sette et mål på reduksjon av klimagasser, for eksempel 95% i et livsløpsperspektiv og bruke definisjoner, målestander, og sertifiseringsordninger i hht. EU's fornybardirektiv og FuelEU Maritime, som også implementeres i Norge. Dette vil være en mer målstyrt og teknologinøytral løsning og vil innebære at bærekraftige bio- og syntetiske drivstoff vil kunne brukes for å oppnå nullutslippsmålene.</p> <p><b>Biogass som mulig overgangsordning:</b>  Forslaget innebærer at biogass kan brukes i en overgangsordning, med argumentet at dette vil sikre videre cruiseanløp og at forbrenning av biogass om bord i skip er klimanøytralt. Om man ikke setter en reduksjon av klimagasser i et livsløpsperspektiv som mål (se over) så støtter DNV argumentet om at det er behov for en overgangsordning.</p> <p>Klimanøytrale løsninger kan være et godt kompromiss, men dette bør utformes teknologinøytralt slik at alle slike løsninger er akseptable. Dette bør omfatte alle typer bærekraftige biodrivstoff og syntetiske drivstoff som inneholder karbon (for eksempel e-metanol). Høringsnotatet nevner at biogass ikke omfattes av omsetningskravet for biodrivstoff og dermed kan brukes i en overgangsordning. DNV ser ikke at omsetningskravet for flytende biodrivstoff som trer i kraft 1. oktober bør være til hinder for at dette kan</p>	<p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet foreslår en pragmatisk tilnærming i overgangsperioden ved å stille krav som gjør at skip som oppfyller utslippskrav som følger av FuelEU i hovedsak også kan seile i verdensarvfjordene.</p>
--	---	---

	<p>være en overgangsløsning. Videre gjelder omsetningskravet kun innenriks skipsfart. Cruiseskip seiler internasjonalt og bunkrer i liten grad i Norge selv om de reiser mellom norske havner.</p> <p>Forslaget fraviker også fra sertifiseringsmetoden spesifisert i fornybardirektivet (Directive (EU) 2018/2001) ved å ikke tillate bruk av biogass med massebalansesertifikat hentet ut fra rørgassnettet. Dette, kombinert med kravet om at biogassen må være bunkret den siste måneden, er ment å sørge for at det er faktisk biodrivstoff som brukes. Fornybardirektivet tillater massebalanse slik at man kan utnytte eksisterende produksjonsfasiliteter og infrastruktur ved å blande bio- og fossilt drivstoff. Ved å sette et krav til fysisk segregering vil det være betydelig vanskeligere å tilby både biogass og flytende biodrivstoff fordi man må ha en separat infrastruktur. Det vil heller ikke ha en klimaeffekt da massebalanseprinsippet sørger for at det er balanse mellom biomasse inn og biomasse ut i et fysisk system og klimaeffekten blir den samme globalt. At man tillater at biogassen er bunkret innenfor en måned vil uansett sett medføre at det er sannsynlig at fossil LNG vil bli brukt i verdensarvfjordene og at effekten av kravene blir symbolsk.</p> <p>DNV anbefaler at om man går for en overgangsordning så bør alle bærekraftige drivstoff som kvalifiserer under FuelEU Maritime og EU ETS kunne brukes. Dette inkluderer bærekraftige biodrivstoff med minst 50-65% klimagassreduksjon, og syntetiske drivstoff med minst 70% klimagassreduksjon (RFNBO, RCF og LCF). Videre bør man tillate sertifisering etter massebalanseprinsippet i henhold til fornybardirektivet.</p> <p><b>Driver for innovasjon</b></p> <p>Det å benytte verdensarvfjordene som en driver for opptak av ny teknologi og alternative drivstoff kan være vanskelig å forsvare. Når det gjelder opptak av hydrogen og ammoniakk er teknologien fortsatt ikke moden nok for cruiseskip, og det vil ta minst 8-10 år før et slikt skip eventuelt kan operere i verdensarvfjordene. I tillegg vil overgang til hydrogen og ammoniakk kreve store investeringer både om bord og i havn, noe som ikke kan forsvares ved kun sporadisk drift i verdensarvfjordene. Det er også utfordringer knyttet til tilgang på grønt hydrogen og grønn ammoniakk for skip som opererer globalt og som normalt ikke bunkrer i norske havner.</p> <p>Foreslåtte overgangsordning der det kun tillates bruk av biogass i en overgangsordning vil etter vår mening ikke bidra til innovasjon. Dette fordi biogass kan benyttes av alle skip som i dag benytter LNG uten at det det gjøres noen form for endringer ombord. På samme måte som</p>	
--	---	--

	<p>for hydrogen og ammoniakk så forventer vi ikke at skip blir ombygd til LNG-drift for å kunne bruke biogass i verdensarvfjordene. Av ca. 50 skip som trafikkerer verdensarvfjordene er det i dag kun 2 skip som benytter LNG og som kan benytte biogass. Tilgang på biogass kan være en utfordring, og en eventuell innovasjon vil kunne knyttes til etablering av lokal produksjon av biogass, noe som er mindre sannsynlig for verdensarvfjordene.</p> <p>Resultatet vil være at det er svært få skip tilgjengelig som vil være i stand til å trafikkere i verdensarvfjordene, samtidig som det ikke er sterke nok insentiver til å bygge om skip kun for denne trafikken.</p> <p><b>Oppsummering</b>  DNV anbefaler å sette et eksplisitt mål for utslipp av klimagasser i verdensarvfjordene, for eksempel 95% reduksjon i et livsløpsperspektiv og bruke definisjoner, målestander, og sertifiseringsordninger i hht. EU's fornybardirektiv og FuelEU Maritime, som også implementeres i Norge. Dette vil være en mer målstyrt og teknologinøytral løsning og vil innebære at bærekraftige bio- og syntetiske drivstoff vil kunne brukes for å oppnå nullutslippsmålene. Dette vil skape et større mulighetsrom for skip som kan anløpe verdensarvfjordene.</p> <p>Alternativt, anbefaler DNV en overgangsordning som i stedet for kun å tillate biogass, også inkluderer alle bærekraftige drivstoff som kvalifiserer under FuelEU Maritime og EU ETS. Dette inkluderer bærekraftige biodrivstoff med minst 50-65% klimagassreduksjon, og syntetiske drivstoff med minst 70% klimagassreduksjon (RFNBO, RCF og LCF).</p> <p>Uavhengig av hvilken løsning som velges bør man tillate sertifisering etter massebalanseprinsippet i henhold til fornybardirektivet. Et enhetlig regelverk og standarder vil bidra til økt utvikling av markedet for nye drivstoff. DNV foreslår også å inkludere en revisjon av regelverket innen 2030 for å vurdere modenhet av teknologi og forsyningskjeder for nye drivstoff, inkludert landstrøm eller operasjonelle tiltak. Videre bør effekten evalueres i lys av nye regler i EU (ETS og FuelEU Maritime), og IMO og eventuelt harmonisere regelverket og underliggende standarder med disse. Det er en rask utvikling av regler internasjonalt (IMO) og regionalt (EU/EEA), som vil ha en betydelig større innvirkning på reduksjon av klimagasser fra maritim aktivitet enn en lokale regler for verdensarvfjordene i Norge.</p>	
<b>33. European Cruise Service</b>	<b>Bakgrunn</b> Forslaget om utslippsfri seilas i World Heritage Fjords (WHF) fra 1 januar 2026 blir mottatt med hoderysting. <b>Dagens situasjon</b>	Tatt til orientering.  En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er at teknologien er

	<p>Gjeldende regler når det gjelder utslipp til luft i WHF er nå de strengeste i verden.</p> <p>For å seile i WHF kreves IMO Tier III fra 2025, et krav som er internasjonalt krav satt til skip konstruert etter 2021 hvis de skal operere i Nordsjøen ECA. Allerede fra 2016 hvis de skal trafikkere USA.</p> <p>I WHF gjelder det også eldre skip. Etter hvert som tiden går og eldre skip blir skrotet, vil alle seilende skip være konstruert etter 2016/2021.</p> <p>NOx er lokale utslipp og kravene blir godtatt av rederiene, selv om ikke alle eldre skip blir bygget om til å tilfredsstille kravet. Dette vil redusere antall skip til WHF betydelig i de nærmeste årene. Bare 22 % av cruiseskipene er da TIER III og ikke alle av disse vil bli posisjonert i Nord-Europa.</p> <p>Men etter hvert vil prosentandelen øke og 100% av cruiseskipene vil tilfredsstille Tier III kravet.</p> <p><b>Utslippsfritt etter 1 jan 2026.</b></p> <p>Dette kravet er ikke mulig å oppfylle nå. Det vil resultere i bortimot ingen anløp i 2026.</p> <p>Teknologien er ikke til stede ennå.</p> <p>Verden har over 50 000 havgående fartøyer og kun 350 større cruiseskip.</p> <p>IMO har vedtatt et mål om netto 0-utslipp innen 2050. Dette vil gjelde også andre havgående skip enn cruiseskip. Norge bør støtte opp om denne målsetningen.</p> <p>Hensikten er å begrense drivhuseffekten og global oppvarming. Dette forbudet om 0-utslipp i WHF vil ikke bidra til dette alene. Skip som ikke kan besøke WHF på grunn av forbudet vil selvsagt seile andre steder.</p> <p>Det er ikke overraskende. Alternativet er ikke å stenge ned alle maskinene for en periode, men å finne andre havner å seile til. Enten havnene er i Norge eller andre steder.</p> <p>Ideen om at biogass kan blandes inn i LNG gassen vil teoretisk gjøre det mulig å seile inn i WHF såkalt utslippsfritt. Her vil det være kostnader og tilgjengelighet på biogass som vil avgjøre om skipene vil/kan seile i WHF.</p> <p>Vil skipene kunne fylle biogass i store nok kvanta på Vestlandet?</p> <p>Hvis de fyller biogass i utlandet og starter forbrenningen av biogassen mens skipet er i utlandet, vil da det mindre klimagassutslippet kunne «regnskapsføres» som mindre utslipp i Norge?</p> <p>Og det vil ikke ha noen betydning for klimaet hvor biogassen brukes. Om biogassen brennes som erstatning for LNG i Nordsjøen eller Geiranger, vil det ha samme betydning for klimaet. Foreløpig er det flere skip som går på MGO enn LNG. Biodiesel kan blandes i dieselen og vil ha samme effekten på klimaet som biogass, men er lettere tilgjengelig.</p>	<p>tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang og det gjøres stadige fremskritt, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsfritt. Dette gjør at det er lagt opp til en overgangsordning i direktoratets forslag.</p> <p>Hensynet til forutsigbarhet er tungtveiende, og Sjøfartsdirektoratet mener at en overgangsordning på 10 år er nødvendig.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. Her er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet foreslår en pragmatisk tilnærming i overgangsperioden ved å stille krav som gjør at skip som oppfyller utslippskrav som følger av FuelEU i hovedsak også kan seile i verdensarvfjordene.</p>
--	--	--

	<p>Hvis det vedtatte kravet om 0-utslipp opprettholdes bør det tillates bruk av flytende biodrivstoff.</p> <p><b>Konklusjon:</b> Vi anbefaler at Norge slutter seg til IMO og EU sine planer for å minske/minimere utslippene fra alle typer skip. Vi anbefaler at Staten støtter byggingen av landstrømsanlegg i Flåm for å få bort alle utslipp når skip ligger til kai. Vi anbefaler at dagens regelverk for WHF ikke endres som foreslått inntil teknologien gjør at kravene kan tilfredsstilles.</p>	
<p><b>34. Cruice Norway AS</b></p>	<p><b>Konsekvenser av forslaget for cruise</b> Skip og anløp i verdensarvfjordene. DNV belyste allerede i 2019 konsekvensene av særkravene i verdensarvfjordene. Av de skipene som i 2018 opererte i området, medførte særkravene en gradvis nedgang fra 80 skip i 2018 til et fåtall i 2025 (Tier 3) og ingen anløp i 2026. Korrigerert for planlagte nybygg fram mot 2026, og rederiene sine planer for allokering av nybygg i norsk farvann og verdensarvfjordene, viste analysen et høyere antall skip, anslått til 10 i 2025 men ingen skip i verdensarvfjordene i 2026. Ajourført analyse indikerer noen flere skip (Tier 3) i området i 2025, men fortsatt ingen i 2026. Målt mot 2019, som representerer aktiviteten forut for innføring av særkrav i verdensarvfjordene, beregner Menon Economics en aktivitetsreduksjon for cruisetrafikken på 93% fra 2026.</p> <p><b>Ingen betydning for utslipp og klimaeffekter.</b> Menon Economics konkluderer med at forslaget har ingen klimaeffekt fordi skipene bytter havn i stedet for å innrette seg etter krav om bruk av biogass eller investeringer i miljøteknologi for seilas i et avgrenset område i Norge. Alvorlige økonomiske konsekvenser – dårligere besøksforvaltning og økt trengsel. I tillegg til alvorlige økonomiske konsekvenser for de berørte samfunnene i verdensarvfjordene, og uten gevinster for klimaet, vil bortfallet av de populære destinasjonene i verdensarvfjordene medføre økt press på andre havner og destinasjoner i regionen. Vestkysten er landets desiderte største region med 73% av antall dagsbesøkende cruiseturister. Et viktig bærekrafts mål er styrket besøksforvaltning og bedre spredning av trafikken. Forskriftsforslaget vil i praksis eliminere en betydelig kapasitet i regionen og medføre økt belastning for havner og destinasjoner i tilstøtende områder.</p> <p><b>Bedre løsninger for utslippsreduksjoner Norge og verdensarvfjordene – foreslått av partnerne i Grønt Skipsfartsprogram.</b></p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er at teknologien er tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang og det gjøres stadige fremskritt, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsfritt. Dette gjør at det er lagt opp til en overgangsordning i direktoratets forslag. Hensynet til forutsigbarhet er tungtveiende, og Sjøfartsdirektoratet mener at en overgangsordning på 10 år er nødvendig.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har forsøkt å finne alternative løsninger i målkonflikten mellom klimagassutslipp og fortsatt trafikk i verdensarvfjordene, og har også forståelse for at et absolutt nullutslippskrav vil innebære tilnærmet kollaps for reiseliv og turistnæringen i fjordene. I revideringen av arbeidet er det forsøkt å finne en løsning som øker cruisetrafikken, men som fortsatt tar hensyn til klimagassutslippene. Forslagene fremgår av vårt anbefalingsbrev.</p>

	<p>Null-utslippskravet i verdensarvfjordene vil medføre endring i seilingsmønster for cruisetrafikken i Norge uten endring i klimagassutslippene. Næringen er tydelig på at cruiseaktiviteten til Norge vil opprettholdes, men at anløp i verdensarvfjordene vil erstattes med anløp i andre norske fjorder.</p> <p><b>Forslaget fra partnerne i cruise piloten i Grønt Skipsfartsprogram:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etabler landstrøm i viktige cruisehavner. Eksempelvis vil landstrøm i de 10 største cruisehavnene gi reduksjon i klimagassutslipp tilsvarende det dobbelte av reduksjonen som kan oppnås ved 0-utslipp i verdensarvfjordene.</li> <li>- Innblanding av karbonnøytralt biodrivstoff i ordinært drivstoff der krav til innblandings-faktor økes i takt med tilgangen på biodrivstoff. Dette vil også medvirke til å skape et marked for biodrivstoff til cruise.</li> <li>- Bruk EPI for å tiltrekke moderne og energieffektive skip til Norge.</li> </ul> <p><b>For verdensarvfjordene:</b></p> <p>Behold dagens Tier-regler, men gjør følgende tilpasninger mht. NOX-utslipp:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dersom landstrøm er tilgjengelig i havnen og benyttes av skipet, aksepter skip med et nivå lavere Tier – klassifisering.</li> <li>- Etablere smarte reguleringer som muliggjør Tier 3 «compliance» med en hovedmotor oppgradert til Tier 3 krav. Partnerne i GSP bekrefter interesse for – og mulighet til fysisk, å bygge om en hovedmotor i eksisterende skip til Tier 3.</li> <li>- En praktisk tilnærming kan være å tillate en kombinasjon av Tier 3 og Tier 2 ved inn- og utseiling i fjorden, og Tier 3 ved landligge.</li> </ul> <p><b>Cruise Norway sin anbefaling</b></p> <p>Forslaget til regelverk for verdensarvfjordene bør ikke innføres for cruise som foreslått. Et regelverk forbundet med høye tilpasningskostnader innebærer store negative konsekvenser for lokalt landbasert reiseliv tilknyttet næringen. Cruise Norway er av den oppfatning at tiltaket vil flytte utslipp, snarere enn å redusere dem. Vi anser forslaget uegnet til å realisere formålet og lite treffsikkert. Det kan stilles spørsmål ved om forslaget overholder det grunnleggende prinsipp om likebehandling. Forslaget innebærer at ulike havner og destinasjoner settes opp mot hverandre og gis ulik prioritering, uten at det er vist til et legitimt grunnlag for slik forskjellsbehandling.</p> <p>Cruise Norway stiller videre spørsmål ved om saken er tilstrekkelig utredet og om hjemmelsbruken for et så inngripende forslag uten tilsiktet effekt.</p> <p>Cruise Norway AS anbefaler at det settes krav om tilkobling til landstrøm i verdensarv- fjordene dersom</p>	
--	--	--

	<p>dette er tilgjengelig. For innfasing av biogass og andre biobaserte løsninger vil dette være mer egnet for å oppnå ønsket effekt som et nasjonalt krav, ref. anbefalingene fra partnerne i Grønt Skipsfartsprogram.</p>	
<p><b>35. GAC Norway AS</b></p>	<p>Grunner for kritikk til forslaget:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utslipp vil ikke reduseres, men forflyttes</li> <li>- Forslaget vil mer eller mindre rasere turistnæringen på lokasjoner som er sterkt avhengig av aktiviteten og arbeidsplassene aktivitetene cruisenæringen tilfører.</li> </ul> <p>Norske myndigheter bør gå i dialog med cruisenæringen og sette seg inn i hva som allerede gjøres på miljøfronten. Det som faktisk er realiteten, er at cruiseindustrien sitter i førersetet og investerer/forsker på miljøtiltak som i mange tilfeller videreføres til annen maritim virksomhet. Faktum er at 50-60 % av cruiseflåten er klargjort for å koble seg til land-strøms anlegg. Det å etablere land-strøms- anlegg hvor dette er mulig og kreve innblanding av biodrivstoff slik det også er anbefalt i cruise piloten i Grønt Skipfartsprogram vil være et mer riktig steg i riktig endring enn foreslåtte regelendring</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet presenterer to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p> <p>Forslagene åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene.</p>
<p><b>36. Havila Kystruten Operasjon AS</b></p>	<p>Havila Kystruten vet at teknologien og mulighetsrommet for alle aktører har vært der lenge for å kunne tilfredsstillende de opprinnelige kravene i verdensarven i 2026. Derfor støtter vi kun nullutslipp fra 2026, da særskilt i indre del av verdensarvfjordene.</p> <p>Høringsutkastet foreslår at biogass aksepteres frem til 31. desember 2035. Havila Kystrutens mening er at nullutslippsteknologi finnes for de som er villige til å investere i den. Følgelig mener vi at biogass ikke kan tillates som en mellomløsning etter 2026.</p> <p>Uansett hva man skal satse på, og hvilken dialog og samarbeid man skal inngå med ulike parter, så kreves det forutsigbarhet og styring mot et felles mål. Dette er også avgjørende om vi skal ha noe som helst håp om å nå de såkalte 2050-målene. Gitt disse forutsetningene så er det et hav av muligheter for ny industri og løsninger. For den beste koordineringen fremover, mener vi at forutsetningene og føringene må på plass i forskrift for å peke ut retningen fremover på en konkret måte. Forskrift er det man forholder seg til i daglig drift. Ingen er villig til å ta denne kostnaden som det er å investere i bærekraftige løsninger, om det senere viser seg at dette var feil retning, metode eller teknologi. Dette er et komplekst område som involverer reiseliv,</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er at teknologien er tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang og det gjøres stadige fremskritt, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsfritt. Dette gjør at det er lagt opp til en overgangsordning i direktoratets forslag. Hensynet til forutsigbarhet er tungtveiende, og Sjøfartsdirektoratet mener at en overgangsordning på 10 år er nødvendig.</p>

	<p>rederi, samt leverandør- og distribusjonskjedene. Vi ber om en felles retning og et felles mål for å kunne nå målene.</p> <p>Kravene til nullutslipp i verdensarvfjordene vil sette Norge på miljøkartet, og vil vise at miljø tas på alvor av flere parter – også de som sier det er umulig. For vår del vil vi også kunne vurdere en oppgradering og ytterligere investering i batteripakkene våre for å kunne gå enda flere timer utslippsfritt og på batteridrift, som hele verdensarvfjorden.</p> <p>Havila Kystruten er også av den oppfatning at disse kravene kan skape nye næringer og økt verdiskaping, samtidig som nåværende næringer ikke blir negativt påvirket. Det kan eksempelvis investeres i elektriske tenderbåter som tilbyr sine tjenester til selskaper som ikke klarer å møte kravene om utslippsfrihet.</p> <p>Cruisepassasjerer kan hentes på utsiden av verdensarvfjordene, og fraktes inn utslippsfritt. Det blir en utflukt som selskapene kan selge til sine kunder. Vi ser i dag at lignende løsninger gjøres i Stavanger og Lysefjorden, hvor det ikke er mulig å gå inn med større skip. Da vil lokale virksomheter i Geiranger og Flåm kunne opprettholde sitt inntektsgrunnlag, selv om passasjerene ankommer området på en alternativ måte. Samtidig reduserer man det man kan kalle utsiktsforurensning, ved at de største skipene ikke vil ligge innerst i fjordene og hindre vakker og naturlig utsikt. Fra Havila Kystruten blir dette oppsummert som kommentarer til §12b i høringsutkast;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nullutslipp i indre del av verdensarvfjorden må kreves fra 2026</li> <li>• Høringsutkastet foreslår at biogass aksepteres frem til 31. desember 2035. Vi mener at nullutslippsteknologi finnes for de som er villige til å investere i den. Følgelig mener vi at biogass ikke skal tillates etter 2026.</li> </ul>	
<p><b>37.</b> <b>Hurtigruten Coastal AS</b></p>	<p><b>Norge bør følge eksisterende regelverk</b></p> <p>Sjøfartsdirektoratets forslag til innretning av nullutslippskravene i verdensarvfjordene inneholder ingen klar definisjon av nullutslipp eller hva det innebærer. Det er heller ikke gitt en faglig begrunnelse for hvorfor kun bærekraftig biogass aksepteres som en overgangsordning.</p> <p>Det pågår en rekke omfattende internasjonale initiativer knyttet til klimamål og -krav, med tilhørende standardisering av rapportering, måle- og beregningsstandarder, samt sertifiseringsordninger. EU har over mange år arbeidet systematisk med relevant regelverk både i Fornybardirektivet, EU ETS, EU MRV og Fuel EU Maritime, som alle er / blir implementert i Norge. FuelEU Maritime vil fra 2025 stille krav til redusert klimagassintensitet for drivstoff om bord på skip.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet presenterer to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. I alternativ 2 er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 med følgende.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet foreslår en pragmatisk tilnærming i overgangsperioden ved å</p>



	<p>Hurtigruten mener forslaget om nullutslipp i verdensarvfjordene må baseres på, og følge, eksisterende regelverk der man benytter kjente og faglig baserte definisjoner, målestandarder og sertifiseringsordninger.</p> <p><b>Likebehandling og teknologinøytralitet</b>  Overgangsordningen må innrettes teknologinøytralt, slik at alle typer bærekraftig biodrivstoff og syntetiske drivstoffer godkjennes. Prinsippet om teknologinøytralitet er helt sentralt for å unngå usaklig forskjellsbehandling av aktørene. Hurtigruten foreslår derfor at overgangsordningen inkluderer bruk av bærekraftig flytende biodrivstoff og syntetiske drivstoffer, slik foreslått for biogass. Høringsbrevet viser til at det er innført et omsetningskrav for flytende biodrivstoff for sjøfarten, og fastslår at biogass av den grunn kan brukes i overgangsordningen da det tilsynelatende gir en tilleggseffekt på klimagassutslippet. Det norske omsetningskravet, som i motsetning til nullutslippforslaget anerkjenner (flytende) bærekraftig biodrivstoff som klimanøytralt, kan etter Hurtigrutens oppfatning verken benyttes som argument for å akseptere biogass, eller for å ekskludere andre klimanøytrale drivstoffer i overgangsordningen. Omsetningskravet gjelder kun innenriks sjøfart, og skip som bunkrer i Norge. Cruiseskipene som besøker verdensarvfjordene seiler i all hovedsak i internasjonal fart, og bunkrer i utlandet – om det er gass eller flytende drivstoff. Parallelt vil FuelEU Maritime trå i kraft i 2025, før nullutslippskravet i verdensarvfjordene. Dette medfører at skip som bunkrer biogass til seilinger i verdensarvfjordene kan rapportere dette inn som redusert klimagassintensitet under FuelEU Maritime. Lik direktoratets argument om flytende biodrivstoff under omsetningskravet, vil altså heller ikke biogass gi noen tilleggseffekt. Den foreslåtte overgangsordningen kan dermed risikere å bli oppfattet som tilfeldig og faglig mangelfull, om den blir stående uendret.</p> <p><b>Null utslipp trenger ikke bety null aktivitet</b>  Forslaget slik det foreligger vil drastisk redusere aktiviteten i verdensarvfjordene, og vil medføre store konsekvenser for lokalsamfunnet.</p> <p><b>Ingen driver for teknologisk innovasjon</b>  Nullutslippsteknologien for store passasjerskip er fortsatt ikke moden. Overgangen til nullutslippsteknologi vil samtidig kreve betydelige investeringer – både om bord på skipene og på land i form av infrastruktur. Dette er investeringer som ikke kan forsvares kun utfra enkelte seilinger til verdensarvfjordene. Å tillate biogass i overgangsordningen vil heller ikke bidra til en</p>	<p>stille krav som gjør at skip som oppfyller utslippskrav som følger av FuelEU i hovedsak også kan seile i verdensarvfjordene.</p>
--	--	---

	<p>teknologisk utvikling, siden alle skip som kan seile på LNG, også kan seile på biogass uten teknologisk tilpasning. Det er imidlertid et potensiale til teknologisk utvikling i produksjonen av bærekraftig biodrivstoff (flytende og gass), samt syntetiske drivstoffer, som blir viktige i overgangen til nullutslippssamfunnet. Vi har imidlertid vanskelig for å se at seiling i verdensarvfjordene alene er nok til å igangsette eller øke innovasjonstakten i produksjonen av biodrivstoffer. Til dette er trolig det omfattende FuelEU Maritime bedre egnet. Hurtigruten mener myndighetene, i tillegg til å stille klare utslippsfaglig baserte krav, må støtte nullutslippskravet ved å sikre at nødvendig infrastruktur er på plass før forskriftsendringene trer i kraft. Dette gjelder både bunkringsanlegg for alternative drivstoffer (flytende og gass) og landstrømanlegg med tilleggskapasitet for ladestrøm i omkringliggende havner.</p> <p><b>Hurtigrutens anbefalinger</b></p> <p>Hurtigruten anbefaler at man legger en eksplisitt definisjon av nullutslipp til grunn, og tar utgangspunkt i EUs eksisterende Fornybardirektiv når det gjelder beregninger, definisjoner, dokumentasjonskrav og sertifiseringsordninger. Dette vil bidra til forutsigbarhet for bransjen, harmonisering innen et komplisert fagområde og teknologinøytralitet i regelverket. Siden det innebærer at bærekraftige biodrivstoffer og syntetiske drivstoff kan benyttes, vil det skape større handlingsrom for operatørene, og en viss opprettholdt aktivitet i tiltaksområdet – i tråd med den politiske målsettingen. Siden nullutslippsteknologien fortsatt ikke er på plass støtter Hurtigruten en overgangsordning, forutsatt en teknologinøytral ordning. Myndighetene må parallelt sikre nødvendig infrastruktur for å støtte det grønne skiftet og tiltaket. Vi tenker da først og fremst på bunkringsanlegg for alternative drivstoffer, samt infrastruktur og kapasitet for landstrøm og ladestrøm.</p> <p>Forslaget slik det foreligger, gir grunn til å stille spørsmål ved i hvilken grad tiltaket er i tråd med EØS-avtalen, nærmere bestemt Tjenestedirektivet. Utgangspunktet er at enhver restriksjon av tjenestefriheten er forbudt. Et tiltak som innebærer en restriksjon på tjenestefriheten må, for å være lovlig, være forholdsmessig, både egnet og nødvendig, for å oppnå formålet med tiltaket – i dette tilfellet redusert klimagassutslipp. Siden tiltaket har en begrenset effekt på det totale klimagassutslippet anbefales det derfor at Direktoratet utreder i hvilken grad tiltakene er lovlige hensyn etter Tjenestedirektivet. Hurtigruten støtter strengere miljøkrav i norske farvann, og ønsker at ethvert tiltak skal ha størst mulig dokumenterbar effekt. For å lykkes i det grønne skiftet på til sjøs</p>	
--	---	--

	trenger bransjen forutsigbarhet, harmonisering innen et komplisert fagområde og teknologinøytralitet i regelverket.	
<b>38. Kystrederiene</b>	<p><b>Økt standardisering</b></p> <p>Det er i dag ikke noen ensartet teknologiløsning som næringen sikter mot. For eksempel fører en batteriløsning til at en hurtigbåt blir veldig mye tyngre, samtidig som denne fartøysgruppen har jobbet lenge for å kunne bli så lette som mulig. Det er derfor viktig at myndighetene utvikler en standard som er best mulig og mest mulig tilgjengelig for alle. En unngår unødig ressursbruk og investeringene i nullutslippsløsninger vil bli sikrere, både for det offentlige og rederiene. En slik standard bør utvikles både når det kommer til batteri, hydrogen, ammoniakk eller andre løsninger. Dette vil også bidra til økt sikkerhet om bord i fartøyene, både for ansatte og passasjerer.</p> <p><b>Klimamålene for 2030 kan nås</b></p> <p>Ved å åpne for bruk av lavutslippsløsninger i en overgangsperiode, vil dette spare samfunnet, i dette tilfellet fylkeskommunene, for store investeringskostnader i de nærmeste årene. Spesielt i de distriktene, som er avhengige av hurtigbåtforbindelse, og som vil ha store utfordringer med utbygging av en slik infrastruktur. Samtidig vil skipene raskt kunne ta i bruk nullutslippsløsninger når dette er nok tilgjengelig, med infrastruktur for fyllestasjoner og landstrøm. I forslagene til krav er det lagt opp til unntak som sikrer at merkostnadene ved overgang til nullutslippsteknologi ikke blir for høye. Klimamålene for 2030 vil også kunne nås ved bruk av lavutslippsteknologi. Det vises også til uttalelser fra Regelrådet.</p>	Tatt til orientering.
<b>39. Royal Caribbean Group</b>	<p>This input supports the representation made by our trade body, the Cruise Lines International Association (CLIA).</p> <p><b>Summary</b></p> <p>As part of our commitment to building a more sustainable cruise industry, our Destination Net Zero Strategy set a goal for all of our operations to be net zero by 2050. We have also announced that we will deliver a net zero cruise ship by 2035. We are driving forward innovation with the introduction of alternative fuels and technologies, including trailing sustainable biofuels, investing in fuel cell technology, delivering LNG powered ships from this year, followed by the introduction of ships with methanol-ready engines from 2025.</p> <p>Delivering a zero-emission cruise ship by 2026 is not technologically feasible at this time, however technology and solutions such as shore power will</p>	<p>Taken note of.</p> <p>See comments made to CLIA – The Cruise Lines International Association, no. 19.</p>

	<p>enable zero emissions while ships are in port, alongside the use of sustainable biofuels, contributing to substantial carbon emission reductions over the near term. The Norwegian Government should ensure that pragmatic and realistic measures are put in place to ensure that the World Heritage Fjords remain ports of call for cruise ships beyond 2026.</p> <p>We support the position outlined in the representation made by CLIA that the proposed regulations should allow for the use of all sustainable renewable fuels (biofuels), in line with the EU’s Renewable Energy Directive (EU RED). Without this inclusion, the regulations would result in a dramatic reduction of cruise calls in the World Heritage Fjords from 2026, negatively impacting the local communities and livelihoods of those who live and work in Flåm, Geiranger and the surrounding areas.</p> <p>Royal Caribbean Group recognises the Norwegian Government’s intentions through its proposals to improve the emissions of ships visiting the World Heritage Fjords. Royal Caribbean Group supports an ambitious but pragmatic and achievable pathway to decarbonise our fleet and operations. The regulation as currently drafted does not support such a pathway. An absolute zero carbon emissions deadline in 2026 is not achievable from a technological perspective given the time needed for innovation and development of net zero technologies and fuels. While Royal Caribbean Group is committed to net zero, as outlined previously, net zero solutions for cruise are still more than ten years away. It is important that regulations take into account the technological feasibility of what can be achieved by 2026, alongside consideration of the solutions which will enable the greatest possible emissions reductions.</p> <p>Therefore, we support the position put forward by CLIA, which calls for amendments to the proposed regulation that would mitigate the negative economic impact on communities locally and allow cruise tourism to continue after 2026.</p>	
<p><b>40. Lloyds Register EMEA</b></p>	<p>Lloyd’s Register supports Norway’s world leading progress on the decarbonisation of shipping and supports the regulations for vessels to use sources of energy that do not directly emit carbon dioxide or methane (and minimise the emission of N2O) in the world heritage fjords from 1st January 2026.</p> <p>With the challenges that affected the cruise industry as a result of the pandemic, Lloyd’s Register can understand that there have been some delays in the development and implementation of appropriate technologies. Therefore some amendments may be</p>	<p>Taken note of.</p> <p>In our revised work, we have now introduced two altered alternatives for the regulation. This includes, among other things, an opening towards the use of biofuels as defined in RED II. See our</p>

	<p>required to the originally proposed regulation to meet the 1st January 2026 implementation date.</p> <p>Lloyd’s Register notes that the now proposed regulation has also opened towards Bio Liquid Methane (also called “biogas”) for an extended period, up to 31st December 2035 and assume that this has been implemented to help the transition for the maritime industry and local businesses. As currently phrased, this does cause concern, particularly because of the significant greenhouse gas contribution from methane. Lloyd’s Register would recommend that the new regulation should consider well to wake principles and be fuel type agnostic. Therefore, also in light of the EU Fit for 55 requirements, we recommend that the proposed regulation should be amended to include Biodiesel as this will encourage more shipowners to take a step towards decarbonisation by using sustainable biofuels, whilst other technologies and zero-carbon fuels are developed and implemented. It is also noted that studies have shown that biodiesel on a well-to-wake basis has lower emissions than carbon fuels.</p>	<p>recommendation letter for more information.</p>
<p><b>41. Lustrabaatane AS</b></p>	<p>Ved første augekast kan det virke som om eit krav til nullutslepp iverdsarvfjordane er ein åpenbart og udelte god ting. Om ein ser litt vidare på dei enorme konsekvensane dette vil føra med seg så ser ein fort at konsekvensane ikkje er av det positive slaget. Dei er knusande for mykje av næringslivet, turismen og samfunnet. Løfter ein blikket så ser ein også at miljøgevinsten er i beste fall diskutabel om det vert innført strengare krav enn det som fartøy i verdsarvfjordane alt er underlagt.</p> <p>Ein kan difor spørje seg om det er Stortingets anmodningsvedtak av 2018 som er feilslått. Framlegget svarar på oppgåva som Klima- og miljødepartementet gav Sjøfartsdirektoratet i mars 2022. Dei ville ha ein “statusgjennomgang og forslag til hvordan Stortingets anmodningsvedtak om krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026, kan gjennomføres og innrettes”. Og det har dei fått. Når det blir brukt midlar og det blir delt ut konsekvensar som råkar meir eller mindre urettvist så kan ein av og til dekkje seg bak at målet helligar middelet. Dersom målet er eit navlebeskuande vern om Verdsarv så vert målet oppnådd med framlegget. Om målet femnar vidare bør ein justera framlegget.</p> <p>Menon Economics sin rapport påpeiker det innlysande. Nullutsleppskrav i verdsarvfjordane skubbar berre utslappa inn i andre fjordar: “Menon vurderer</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Vi har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetrafikk i 2026. Vi mener at de endrede forslagene vil dempe de lokale virkningene som et nullutslippskrav vil ha for verdensarvfjordene. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.</p>

	<p>effektene på klimagassutslipp nasjonalt og globalt som relativt begrensede. Nullutslippskravene fører i større grad til flytting av klimagass- utslipp innad i Norge enn til netto utslippseffekter.” Det er ikkje det einaste som blir skubba over til nærliggande hamner. Årevis og millioner av kroner og utrøyttelig innsats for å bygge opp ei næring som er blitt monumental blir no røska vekk frå området og gitt i hendene til naboen. Det er brutalt og framstår provoserande urettvist. Hadde det hatt ein effekt som monna kunne det vore lettare å akseptera, men det einaste området som i følge Menon vil oppleva forhåpentlegvis merkbar positiv effekt er omdømmet. Me har tatt på oss eit særskilt ansvar for å ta vare på verdsarvfjordane. Det gjer me no ved å knuse næringa som har løfta området fram. Sett i det lyset kan det vel diskuteras om ikkje omdømmet også får seg ein knekk.</p> <p>Det skal innførast krav til nullutslepp for våre båtar. Dei tar alle over 12 passasjerar. Det er lagt til rette for ombygging, men som hamnevesenet påpeiker så har ikkje straumnett i området meir kapasitet. Våre selskap har operert i Nærøyfjorden sidan 2006, og under noverande leiding sidan 2016. I 2019 frakta me i omlag 100 000 reisande mellom Flåm og Gudvangen. Så kom pandemien og alt det medførte, men 2019 er eit greit referansepunkt for normal drift. Eit døme på ein logikk som er vanskeleg å forstå er at det skal gjerast unntak frå kravet for båtar som fraktar inntil 12 pax. Teknologien for å innfri kravet finst for dei også. Resultatet vil uungåeleg bli ei kraftig auke i RIB-aktivitet og 12-pax båtar på fjorden.</p> <p>I staden for å prøve å innfri krav til nullutslepp ved å byggje om fartøya våre med ei oversvevande usikkerheit om me får tilgang på straum, så er kanskje det mest / minst fornuftige å investere i 12-pax båtar. I staden for å bruke ca 62 500 liter på å frakte våre 100 000 passasjerer så vil me bruke over 300 000 liter med motorar som ikkje er underlagt nokon krav med tanke på utslepp. Det virkar meiningslaust å gjera denne skilnaden. I same kategorien kjem dei verna fartøya. Eit vedtak bør femne vidt, treffe likt og ikkje vera konkurransevidande. Ikkje minst bør det ha ei fornuftig begrunning.</p> <p>For oss som aktør er dette ein vanskeleg situasjon. Me fryktar at som med septikken så vil også dette bli skyvd over på næringen med eit arrogant “berre fiks det!”. At noko er praktisk gjennomførbart betyr ikkje automatisk at det er korkje økonomisk eller miljømessig forsvarleg. At næringa er fortvila betyr ikkje at me ikkje ønsker bærekraftige løysingar. Men me treng eit mål med</p>	
--	--	--

	<p>meining og me treng ein veg fram som er farbar og kan overlevast.</p> <p>Forslag til handling:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Skilje mellom rutegående fartøy og øvrige fartøy. I dag har dei rutegående fartøya som opererer i Nærøyfjorden mindre og energieffektive motorar. Dei bør ha krav om TIER III frå 2026. Fartøy med større motorar, som cruiseskip må få tilgang til landstrøm. Eit typisk rutegående fartøy med energieffektiv motor bruker ca 2 ltr/t på tomgang. Til samanlikning brukar ein større motor (som i cruiseskip) meir på tomgang enn ein mindre og energieffektiv motor vil klare å bruke på full belastning.</li> <li>● Krav til drivstoff. DO (anleggsdiesel) som våre fartøy går på er eit mykje reinare produkt enn MGO. Så kan ein fase over på endå betre drivstoff etter kvart som infrastrukturen tillet det.</li> <li>● Det utvilsamt at næringen ikkje maktar å handtere dette åleine. Før det kan innførast krav til null-utslepp så må tilhøva leggst til rette for det.</li> <li>● Grip mulighetane som byr seg. Isolert sett er kostnaden med linjenett for høg for enkelte småkraftanlegg, men om skipstraffikken i området kan nytte hydrogen frå lokalt kraftanlegg så er det ei god løysing.</li> <li>● Innfør krav til nullutslepp når det er høve til det med tanke på teknologi, infrastruktur og tilrettelegging. Gjer tiltak som er gjennomførbare og som har ein miljøgevinst fram mot målet om nullutslepp.</li> </ul>	
<p><b>42. MSC Group</b></p>	<p>We share the Norwegian goal of reducing and indeed eliminating GHG emissions from maritime transport, including from cruise. We also believe that cutting GHG emissions can be done in a way, which continues to underpin economic growth and job creation along the Norwegian coastline and elsewhere in the world. However, we believe that the proposed requirement in the draft regulation regarding the implementation of zero GHG emissions in the world heritage fjords from 2026 is very unlikely to lead to additional cuts in GHG emissions from maritime transport. Firstly, one should keep in mind that globally there are some very important regulatory drivers to decarbonization of maritime transport. These include the fact that the IMO has adopted a revised strategy on GHG emissions from ships which sets the goal of net zero emissions by 2050. A timeline has been agreed whereby market-based regulatory measures are to be identified by 2025 with a view to entry into force by 2027. In addition, the EU has included maritime</p>	<p>Taken note of.</p> <p>We understand that only allowing for biogas will be limiting for the cruise ships. We have now introduced two alternatives, where we allow for other biofuels as well. See our recommendation letter for more information.</p>

	<p>transport under the EU Emissions Trading Scheme (EU ETS) and adopted FuelEU Maritime.</p> <p>These regulatory changes will encourage investments and the uptake of renewable fuels within maritime transport in order to reach net zero. It is unlikely that additional measures are going to be taken because a zero-emission requirement is introduced in the Norwegian World Heritage Fjords by 2026. The socio-economic analysis, which accompanies the public consultation, even makes clear that the introduction of a zero-emission requirement will simply serve to move the GHG emissions to other places, rather than cut them. In light thereof, it seems counter-intuitive to be introducing these requirements.</p> <p>Secondly, it is worth remembering that the challenge of climate change is a global one. Irrespective of where GHGs are emitted they contribute to climate change. This is the case whether a ship emits GHGs in a world heritage fjord or elsewhere in the world. Similarly, cuts to GHG emissions, such as via the use of biofuels, will benefit the climate whether these cuts take place in connection with a world heritage fjord or not. In other words, there is no reason why one would want to single out world heritage fjords for the reduction of GHG emissions, especially considering that introducing such requirements will be to the detriment of economic activity (and thereby employment) in Flåm and Geiranger according to the Menon report.</p> <p>Thirdly, should one nevertheless wish to introduce a zero emissions requirement, it is important that this is done in a way which allows for a mass balance approach. This is not the case with the proposal at hand, even though it is undisputed that a mass balance approach constitutes the most environmentally-efficient mode of biogas distribution because it relies on existing infrastructure and avoids the emissions that would otherwise be generated from the transportation of fully-segregated fuels between production facilities and bunkering locations, and it is a concept well recognized and regulated under the Renewable Energy Directive (RED II).</p> <p>Fourthly, there is no reason why biogas should be favored over other biofuels that can equally reduce GHG emissions. This only serves to limit the fuel options for cruise liners even further thus driving them away from the world heritage fjords altogether.</p> <p>Fifthly, although synthetic fuels are not currently available at scale (as is the case with hydrogen and ammonia) we do not see any reason why the utilization of synthetic fuels (e-fuels) produced by renewable sources as well as green methanol are not considered, even though they may constitute a valuable future option for the cruise industry.</p>	
--	---	--



	<p>All in all, we question the positive consequences of the proposal to the climate and the local communities in the world heritage fjords. Should there nevertheless be a wish to introduce such requirements, we would encourage that you allow for a mass balance approach to be used and expand the transitional arrangement to allow for not just biogas but for biofuels as a whole. That way you would increase the chances of reaching the double goal of both cutting GHG emissions and securing continued cruise tourism in the world heritage fjords beyond 2026.</p>	
<p><b>43. SDK Cruise</b></p>	<p>SDK Cruise tilbyr skipsagenttjeneste for cruise- og ekspedisjonsfartøy i Norge, Danmark, Sverige og Island. Vi har ca. 400 årlige cruiseanløp i Norge der ca. 10% er i verdensarvfjordene.</p> <p>Vår erfaring fra kommunikasjon med cruiserederiene er at dersom det blir null-utslippskrav i verdensarvfjordene vil disse anløpene erstattes med anløp i andre norske havner eller fjorder. Null-utslippskravet i verdensarvfjordene vil medføre endring i seilingsmønster for cruisetrafikken i Norge uten endring i klimagassutslippene.</p> <p><b>Forslaget fra SDK Norway</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etabler landstrøm i viktige cruisehavner for å redusere klimagassutslipp.</li> <li>- Innblanding av karbonnøytralt biodrivstoff i ordinært drivstoff der krav til innblandings-faktor økes i takt med tilgangen på biodrivstoff.</li> <li>- Bruk EPI for å tiltrekke moderne og energieffektive skip til Norge, samt legge press på rederiene til å oppgradere skipene sine heretter for lavere kostnader.</li> </ul> <p><b>For verdensarvfjordene:</b></p> <p>Behold dagens Tier-regler, men gjør følgende tilpasninger mht. NOX-utslipp:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dersom landstrøm er tilgjengelig i havnen og benyttes av skipet, aksepter skip med et nivå lavere Tier – klassifisering.</li> <li>- Etablere smarte reguleringer som muliggjør Tier 3 «compliance» med en hovedmotor oppgradert til Tier 3 krav. Partnerne i GSP bekrefter interesse for – og mulighet til fysisk, å bygge om en hovedmotor i eksisterende skip til Tier 3.</li> <li>- En praktisk tilnærming kan være å tillate en kombinasjon av Tier 3 og Tier 2 ved inn- og utseiling i fjorden, og Tier 3 ved landligge.</li> </ul>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Vi har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetrafikk i 2026 enn det opprinnelige forslaget. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.</p>

	<b>Leverandører av energiløsninger / energikilder</b>	
<b>44. Corvus Energy</b>	<p>Forslaget om nullutslippskrav for turistskip og ferger i verdensarvfjordene fra 2026 ble vedtatt allerede i 2018 og bør nå settes i verk. At det har tatt fem år å utforme kravet har ført til store forsinkelser i investeringer i nye teknologier og infrastruktur. Dette har utsatt realiseringen av viktig omstilling både for rederier og havner. Kravene har vært godt kjent i mange år og vil være viktige for å sikre utslippskutt fra skipsfarten frem mot 2030 i tråd med nasjonale klimamål og internasjonale forpliktelser, samtidig som det sikres et hjemmemarked til norske teknologileverandører for utvikling av nullutslippsløsninger som kan eksporteres og bidra til reduksjon av utslippene for internasjonal skipsfart og innenriks skipsfart i andre deler av verden. Dette vil også bidra til at Norge når sine eksportmålsetninger, samt skape nye grønne arbeidsplasser inn i fremtiden.</p> <p>I det opprinnelige stortingsvedtaket lå det også inne at nullutslippskrav skulle gjelde i alle turistfjorder fra 2030. Dette punktet har ikke blitt fulgt opp. Det har bidratt til en frykt for at turismen vil flytte seg fra verdensarvfjordene til andre fjorder uten nullutslippskrav. Vi etterlyser oppfølging av dette vedtaket.</p> <p><b>Teknologi</b> Teknologiene finnes, den blir videre utviklet som følge av krav, og nye forretningsmodeller oppstår. Norske redere sammen med norske teknologileverandører som Corvus Energy, har bevist at skip på over 15 000 bruttotonn kan seile utslippsfritt inn i verdensarvfjordene. Corvus Energy kan allerede i dag levere batteriløsninger for skip som vil sikre nullutslipp inn og ut av fjordene, og verdens første hydrogenfartøy er i drift med passasjerer i Norge. Det er viktig å jobbe for å utvikle så komplette verdikjeder og forsyningskjeder som mulig. Oppskaleringen er i gang, og flere sterke industrikonsortier langs kysten ønsker å realisere hydrogenverdikjeder. Her har innretningen av 2026-kravet en sentral rolle: det stimulerer etterspørselsiden og har stor betydning for ny lokal verdiskaping og utvikling av nullutslippsløsninger.</p> <p><b>Overgangsperioden utsetter omstilling</b> Biogass har ikke blitt sett på som en del av hvordan vi har fått til omstillingen innenfor ferjesektoren, omstillingen her har blitt oppnådd med faktiske</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er at teknologien er tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang og det gjøres stadige fremskritt, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsfritt. Dette gjør at det er lagt opp til en overgangsordning i direktoratets forslag. Hensynet til forutsigbarhet er tungtveiende, og Sjøfartsdirektoratet mener at en overgangsordning på 10 år er nødvendig. Se vårt anbefalingsbrev punkt 2 med følgende for mer informasjon.</p>

	<p>nullutslippsløsninger som vil gi utslippsfri verdensarvfjorder. En må derfor tydeliggjøre at dette faktisk er målet og en overgangsordning kun er en midlertidig ordning. Å stille krav til biogass fører ikke til lavere utslipp i verdensarvfjordene sammenlignet med LNG, selv om det er positivt med tanke på globale utslipp, og derfor må dette kun være en kortvarig overgangsordning. Forslaget om en overgangsperiode frem til 2035 skaper stor usikkerhet for de som skal gjøre investeringer. På grunn av begrenset tilgang vil ikke biogass være en løsning som over tid kan gjøre skipsfarten utslippsfri. Innretningen må sikre krav til nullutslipp gjennom hele verdikjeden og må være i tråd med norske og internasjonale klimamål. Med forslaget til innretning frykter vi en 10-årig ventetid som nå kan føre til stillstand i utviklingen. Overgangsperioden må i så fall begrenses til 2030, slik det passer sammen med intensjonen for vedtaket og klimatiltakene som skal innføres for ulike fartøysegmenter og infrastruktur langs hele kysten de neste årene.</p> <p>Det er usikkerhet knyttet til merkostnader ved innfasing av nullutslippsfartøy og tilgang på kraft og nye drivstoff i havnene. Regjeringen og lokale myndigheter må finne finansieringsløsninger som fremmer omstillingen. Nullutslippskrav fra 2026 er avgjørende for å styrke den fremtidige konkurransekraften til norsk maritim industri, og løsningene som blir utviklet vil ha stort eksportpotensial. Maritim næring og fornybarindustrien må kunne stole på klimavedtatt av Stortinget blir i stor grad gjennomført uten usikkerhet slik at en kan gjøre investeringsbeslutninger på bakgrunn av disse.</p>	
<p><b>45. Energigass Norge</b></p>	<p>Energigass Norge støtter kravet om bruk av nullutslippsdrivstoff eller biogass på passasjerskip over 10.000 brt i norske verdensarvfjorder, fra 1.1.2026. Mens det fortsatt er få passasjerskip som bruker hydrogen/ammoniakk som drivstoff eller som kan seile inn og ut av fjorden på batteridrift, kan biogass bidra til at en kan opprettholde den viktige cruisetrafikken fra 1. januar 2026. Biogass er metangass og kan dermed fases rett inn i LNG, som igjen vil si: kjent teknologi, eksisterende infrastruktur og eksisterende skip. Produksjonen av biogass i Norge er fortsatt i startfasen, men i kraftig vekst. Innen år 2035 er det realistisk med produksjon av 10TWh biogass. I tråd med kommunikasjonen til Klima- og Miljødepartementet er biogass tiltenkt en viktig rolle i norsk skipsfart fremover. Derfor vil det være hensiktsmessig at biogass</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. Her er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>

	<p>også innlemmes som en varig løsning, og at det ikke settes en tidsbegrensning fram til etter 2035. Det vil også gjøre at rammevilkårene blir mer forutsigbare. Ved å gi incentiver for innblanding av biogass i LNG-skip, vil en samtidig stimulere til økt biogassproduksjon. Mer biogass betyr mer avfallshåndtering og mer ressursgjenvinning fra kilder som landbruket, avløpsslam, og oppdrettsnæringen. Dette er avfall og slam som ellers ofte ender opp i elver og fjorder, og hvor en oppsamling vil bety stor miljøgevinst langs hele norskekysten.</p> <p>Ved å åpne for biogass i verdensarvfjordene, sikrer en også flere gassdrevne skip i norske farvann. Et skip som går på ren LNG har 20-30 prosent lavere utslipp av CO<sub>2</sub>, cirka 85 prosent mindre NO<sub>x</sub>-utslipp og ingen svovel eller partikkelutslipp, sammenlignet med MGO. LNG-skip vil ikke bare redusere klima- og miljøutslipp i verdensarvfjordene, men langs hele kysten.</p> <p>Kravet om bunkring av fysisk biogass er utfordrende med tanke på volum og hvordan biogass distribueres i Europa, og Energigass Norge ber derfor om at dette kravet frafalles og at det åpnes opp for bruk av massebalanse og sertifikater. De gassdrevne passasjerskipene bruker flytende metan som drivstoff, enten fra naturgass (LNG) eller biogass (LBG). Flere fabrikker leverer LBG i Norge, men volumet er fortsatt lavt og ingen av fabrikkene kan levere direkte til skipene, men må bruke tankbil til transport av gassen fra fabrikk til skip. Cruiseskipene ønsker ikke å få levert flytende metan fra tankbil på grunn av sikkerhetskravene siden fyllingen da må skje på samme kai som de mange passasjerene bruker til å gå til og fra skipet. Bunkringen av biogass vil derfor måtte skje med bunkringsskip på utsiden av skipet eller ved de store havneterminalene i Europa der bunkringen og passasjertilgang er adskilt. Om bord på bunkringsskipet vil biogassen bli blandet med den flytende naturgassen da det ikke er separate tanker om bord på et LNG-bunkringsskip.</p> <p>Både ved bunkring fra bunkringsbåt og i de store europeiske terminalene vil biogass bli bunkret sammen med naturgass, og volumet dokumentert via sertifikater og massebalanse. Dette er etablerte og godkjente systemer som brukes i dag, og vi har vanskeligheter for å se at dette er noe Norge ikke skal ta i bruk.</p> <p>De europeiske produsentene av biogass distribueres gassen i hovedsak i det store gassrørnettet for naturgass i Europa. Gassen leveres i gassform, og ikke som flytende gass. Og en enkelt biogassprodusent vil heller ikke kunne levere nok biogass til å forsyne et skip. I stedet leverer alle produsentene rett inn på gassnettet sammen med naturgass. Totalt vil det være tilstrekkelig volum biogass på gassnettet for skip som</p>	
--	--	--

	<p>vil bunkre, og den kan tas ut i form av sertifikater. Det vil være lite realistisk å få tilstrekkelig volum av fysisk biogass som skipene trenger da det ikke produseres tilstrekkelig volum per dag og biogass anleggene ikke har tilstrekkelige tankkapasitet for å lagre biogass i påvente av en bunkring til et cruiseskip.</p> <p>Et skip som bygges for naturgassdrift kan enkelt ta i bruk både biogass og andre fornybare gasser etter hvert som de blir tilgjengelige. På denne måten kan skipsfarten gå fra lavutslipp i dag – til nullutslipp i nær framtid på en effektiv måte, uten behov for store ombyggingskostnader.</p> <p>Energigass Norge ønsker strengere krav til utslipp velkommen, men mener at kravene må være basert på teknologi som faktisk er tilgjengelig, og at biogass må innlemmes som en varig løsning i verdensarvfjordene.</p>	
<p><b>46. Gasnor AS</b></p>	<p>Hydrogen, ammoniakk og metanol er aktuelle drivstoff som har stor oppmerksomhet. Gasnor bruker betydelige ressurser på å etablere en verdikjede for hydrogen og vi tror at hydrogenbaserte drivstoff etter hvert vil gjøre seg gjeldende i større skala. I dag er imidlertid biogass er det eneste tilgjengelige drivstoff som har potensial til å presentere null-utslipp i skip. Vi synes det er positivt at Sjøfartsdirektoratet åpner for bruk av biogass, men er uforstående til at dette kun skal gjelde i en begrenset periode.</p> <p>Stortingets vedtak vil redusere trafikken i verdensarvfjordene</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har fått et svært krevende oppdrag der man på den ene siden skal opprettholde kravet om nullutslipp, mens man på den andre siden skal sikre at cruisetrafikken skal opprettholdes.</p> <p>Basert på Stortingets vedtak tror vi det vil bli svært vanskelig å tenke seg cruisetrafikk i et omfang som i dag etter 2026 i de aktuelle fjordene. Det er per i dag bare et fåtall større cruiseskip som kan operere uten klimagassutslipp i disse fjordene. Alle disse skipene er drevet med gass. Biogass brukt i forbrenningsmotor vil kunne gi null utslipp av klimagasser, mens man må benytte brenselceller for å oppnå absolutt null utslipp. På sikt vil det komme teknologi som vil endre dette bildet, men vi tror ikke det vil skje innen den fristen Stortinget har satt.</p> <p>Menon har konkludert med at vedtaket ikke vil ha nasjonale effekter i form av utslippsreduksjoner, eller vesentlig tap av inntekter fra cruisetrafikk. Dette skyldes at trafikken vil finne andre norske destinasjoner og at både aktiviteter, inntekter og utslipp vil forflytte seg. Tapene oppstår i de kommunene som fram til nå har hatt cruisetrafikk som en svært viktig næring.</p> <p><b>Hva er «nullutslipp»?</b></p> <p>Vi opplever at begrepet nullutslipp ikke har noen omforent definisjon. Mens IMO og EU vil legge en livsløpsanalyse til grunn, ser vi at Sjøfartsdirektoratet</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Oppdraget har vært svært krevende, og Sjøfartsdirektoratet har forsøkt å finne alternative løsninger i målkonflikten mellom klimagassutslipp og fortsatt trafikk i verdensarvfjordene.</p> <p>En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er at teknologien er tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang og det gjøres stadige fremskritt, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsfritt. Dette gjør at det er lagt opp til en overgangsordning i direktoratets forslag. Hensynet til forutsigbarhet er tungtveiende, og Sjøfartsdirektoratet mener at en overgangsordning på 10 år er nødvendig. Se vårt anbefalingsbrev for mer informasjon.</p>

	<p>(SDIR) vil sette systemgrensen på skipet. Det mener vi er uheldig og for snevert.</p> <p>Basert på dette stiller vi oss undrende til at SDIR aksepterer bruk av pilotdrivstoff for å antenne ammoniakk i en forbrenningsmotor, uten at det også settes en øvre grense for innblanding av slikt pilotdrivstoff. Derved tillates utslipp av både lystgass (N<sub>2</sub>O), partikler, NOX og CO<sub>2</sub> (eventuelt metan) i ukjente mengder fra skip som vil benytte en andel ammoniakk i forbrenningsmotorer.</p> <p>Vi vil også gjøre oppmerksom på at biogass kan brukes i Brenselceller – og gi nullutslipp på linje med ammoniakk og hydrogen. Teknologien for alle disse er fortsatt under utvikling, men biogass er altså et fullverdig nullutslippsalternativ helt i tråd med Stortingets vedtak.</p> <p><b>Biogass som løsning</b></p> <p>SDIR viser til Stortingets vedtak om at biogass skal sidestilles med elkraft, hydrogen og andre løsninger som kan være fornybare. Gasnor registrerer også at SDIR til en viss grad har tatt bransjens forslag om bruk av biogass til etterretning, og har åpnet for at drivstofftankene ombord på skipet kan inneholde blanding av biometan og LNG basert på massebalanse. Det er positivt og helt nødvendig, men prinsippet må også gjelde for fartøyene som skal bunkre det aktuelle skipet.</p> <p><b>Bunkringsløsninger</b></p> <p>I SDIR sitt forslag heter det at: «Biogassen skal holdes adskilt fra fossilt drivstoff fram til den er bunkret». Gasnor leverer i dag LNG til skip fra bil, bunkringsfartøy, eller stasjonære anlegg. Bunkring fra bil eller stasjonære anlegg kan ikke benyttes for cruiseskip, og her benyttes kun bunkring fra skip. Disse bunkringsskipene har lagertanker med kapasitet som langt overstiger behovet cruiseskipene har for å seile uten utslipp i verdensarvfjordene. Dersom det stilles krav om at tankene skal tømmes fullstendig for LNG før vi laster biogass vil det medføre at kostnadene med levering av biogass blir så høye i Norge at skipene vil bunkre i utlandet. Kravet har med andre ord ingen andre konsekvenser enn at det utelukker norske aktører og norsk biogass. Vi foreslår derfor at biogass levert fra bunkringsfartøy baseres på massebalanse – slik det er tenkt for biogass på tankene ombord i mottakende skip. Gasnor har et svært avansert og omfattende system for massebalanse som sikrer at vi har god kontroll på hvilken gassblanding som befinner seg på de ulike tankene til enhver tid.</p> <p><b>Gass fra rørnett</b></p> <p>Registrerer også at SDIR ikke vil akseptere biogass levert fra det Europeiske gassnettet. Dette tror vi må bero på en misforståelse. Vi kjenner ikke til noen</p>	
--	---	--

	<p>biogassprodusenter i Europa som leverer biogass på noen annen måte enn gjennom det felles Europeiske gassnettet. Gassen mates inn i rørrnettet der den blir produsert, og blir levert til kunde et annet sted basert på dokumentasjon med opprinnelsesgarantier/sertifikater. Når biogass blir gjort flytende for å bli brukt som drivstoff er da anlegget for flytendegjøring ikke knyttet direkte til produksjonsanlegget, men tatt ut fra rørrnettet med massebalanse og sertifikater som garanterer for bærekraft og faktisk produksjon. Denne løsningen er helt i tråd med hva EU praktiserer og ønsker for å nå klimamålene. Det er kun i Norge at man finner anlegg for flytendegjøring samlokalisert med produksjonsanlegget for biogass. Dette skyldes at Norge ikke har et utbygd distribusjonsnett for gass slik man finner i Europa. Det gjør norsk biogass dyrere enn hva den ellers kunne vært.</p> <p><b>Gass som midlertidig løsning</b></p> <p>Vi er videre helt uforstående til at SDIR bare vil akseptere biogass i en overgangsperiode, og påpeker det faktum at biogass er den eneste løsningen som har potensial ikke bare til null-utslipp, men som kan gi positivt klimaregnskap på både kort og lang sikt. Det er da også bakgrunnen for at Stortinget har vedtatt at biogass skal sidestilles med andre bærekraftige og fornybare løsninger. Biogass må derfor være en ønsket løsning i maritim sektor også for fremtiden.</p>	
<p><b>47. Glocal Green</b></p>	<p><b>1. Reduksjon av klimagasser</b></p> <p>Vi støtter intensjonen om å redusere utslipp av fossile klimagasser fra passasjerskip i verdensarvfjordene og bidra til miljømessig bærekraft i disse områdene.</p> <p><b>2. Biometanol må inkluderes</b></p> <p>Vi mener imidlertid at det er viktig å inkludere grønn metanol/ biometanol (den viktigste lavrisiko flytende hydrogenbæreren<sup>1</sup>) på lik linje med biogass som en alternativ energikilde for passasjerskip i verdensarvfjordene, i tillegg til hydrogen og ammoniakk, som nevnt i fjerde ledd av den foreslåtte § 12b.</p> <p>Begrunnelsen er den prinsipielle likheten - hvor begge drivstoffene er laget av biomasse og er en del av det sirkulære karbon-systemet. Dette innebærer at det slippes ut grønn CO<sub>2</sub> ved forbrenning, men for grønn metanol / biometanol oppnås ca. 95% reduksjon av CO<sub>2</sub> eq/MJ sammenlignet med GMO/diesel. Som erstatning for fossile drivstoff vil dette bidra sterkt til reduksjon av klimagasser.</p> <p>Samtidig er biogass og biometanol basert på forskjellige typer biologisk avfall. De utfyller hverandre og vil med det bidra til å utnytte en større mengde biologisk avfall som erstatning for fossil energi. Produksjon av biogass,</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. Her er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>

	<p>hvor metan (CH<sub>4</sub>) er målet, kreves biogent avfall tilpasset fermentering/forråtnelse. Produksjon av biometanol derimot, som er basert på pyrolyse/gassifisering (lukket forbrenning), kan benytte en langt større bredde av lavrangs biologisk avfall. Det er likevel viktig å få med muligheten for symbiotisk produksjon mellom de to drivstoffene basert på at produksjon av grønn metanol / biometanol kan nyttiggjøre både grønn CO<sub>2</sub> og restderivater (energiproduksjonsavfall) fra biogassproduksjon. Grønn metanol/biometanol gir ikke risiko for utslipp av andre drivhusgasser som metan (via metanslip) og lystgass, og har derfor veldig gode miljøprestasjoner i et holistisk WTW-perspektiv (WTT + TTW).</p> <p>Ved også å tillate grønn metanol / biometanol som energibærer utvides løsningsvinduet, bruksområdene og mulighetene knyttet til både forbrenningsmotorer og brenselceller. På en forbrenningsmotor kan metanol benyttes både på dual-fuel motorer og som innblanding/«drop-in». Her kan grønn metanol/biometanol håndteres på tilsvarende måte som biogass med en massebalanse/ regnskapsbasert tilnærming slik foreslått i det nest siste avsnittet i nye §12b.</p> <p>Grønn metanol / biometanol vil, som en ekstremt god hydrogenbærer, også kunne benyttes på brenselceller for hydrogen. Da går metanolen først gjennom en reformer, hvor den grønne CO<sub>2</sub>-en spaltes av, og hydrogenet går videre inn på brenselcellen for energiproduksjon. Dette kan brukes i megawatt-skala på både fremdrift og hotellast, samtidig som man oppnår høy fleksibilitet - og åpner for et større område av fartøyper og størrelsesklasser - store som små. Når grønn metanol/biometanol forbrennes avgis kun grønn CO<sub>2</sub>. Ingen andre avgasser, SOX, NOX eller sot/partikler, foruten det som evt. kommer fra en pilot-fuel/fuel-mix i en forbrenningsmotor. Dette vil la seg fange ombord (OCCU) og legge til rette for at det grønne karbonet kan bringes til land og gjenbrukes til f.eks. produksjon av ny grønn metanol. Dette er en løsning som vil være i tråd med tiltaksalternativ 1 og 2a iht. Menons rapport 101/2022 - da dette verken gir utslipp av biogent eller fossilt karbon.</p> <p>Et annet viktig moment, for hurtig innfasing av denne grønne løsningen, er en «brobygging». Her kommer man i gang med utnyttelse av grønne brukerløsninger mot grønne sertifikater, noe som stimulerer til videre utvikling av fartøyer og brukerteknologi parallelt med produksjonsoppbygging av grønn metanol / biometanol.</p> <p><b>3. Lavest hengende frukt</b></p>	
--	---	--



	<p>Biometanol er den energibæreren som ligger nærmest GMO/diesel i energitetthet, og det mest praktisk implementerbare blant de grønne alternativene. Dette muliggjør i langt større grad ombygging/retrofit av eksisterende skip/flåte. Metanol, som er flytende ved normalt trykk og temperatur, innebærer generelt sett en langt lavere risiko, også for det akvatiske miljøet. Av samme grunn kan man i langt større grad utnytte lagringskapasitet om bord helt mot ytterhud - og med det oppnå tilsvarende bunkerkapasitet og rekkevidde som for GMO/diesel. Samlet sett åpner dette for grønne kostnadseffektive løsninger også for eksisterende flåte, og med det økt reduksjon av miljøpåvirkningen fra skipstrafikken.</p> <p>Grønn metanol og biometanol er også en energibærer som kan oppnå svært god systemvirkningsgrad når det gjelder energieffektivitet sammenlignet med både konvensjonelle og andre grønne energibærere. Høy energieffektivitet ved produksjon bidrar også til en attraktiv salgspris og lavere driftskostnader. Dette gir et lavere total cost of ownership (TCO).</p> <p>Cruisenæringen er etter flere års arbeid godt i gang med introduksjon av grønn metanol. Biometanol kan gi et fleksibelt mulighetsrom knyttet til brukerteknologi, med implisitt økt utslippsreduksjon. Det implementeres både dual-fuel løsninger, brenselscelleløsninger med megawatt-størrelse (Silversea skal teste dette til hotelldrift i nye skip fra 2024) samt løsninger for OCCU av CO2.</p> <p>De fleste motorleverandørene (Wärtsilä, ABC, Caterpillar, MAN, Scania m. fl.) er i gang med å tilby ombygging/retrofit for skip i drift. For verdens stående tonnasje av skip og særlig cruiseindustrien, som har bygget svært mange skip de siste 15 årene som skal seile i mange tiår fremover, vil metanoldrift være den mest rasjonelle og realiserbare retrofit-løsningen. I lys av disse faktorene er det derfor berettiget og helt nødvendig – i tråd med cruisenæringens ønsker - å inkludere biometanol som en tillatt energikilde for passasjerskip i verdensarvfjordene. Det vil gi en bredere, lavrisiko og mer fleksibel tilnærming til utslippsreduksjoner, og samtidig oppmuntre til bruk av bærekraftige lavkarbonalternativer for å bevare miljøet og sikre en bærekraftig fremtid for verdensarvfjordene - både miljømessig og økonomisk. Det økonomiske aspektet er knyttet til at med å tillate biometanol på lik linje med biogass - så åpner det for at flere skip kan operere på verdensarvfjordene i den kritiske overgangsfasen mellom 2026 og 2035 i påvente av at hele cruisenæringen omstiller seg til nullutslipp.</p>	
--	---	--

#### **4. Råstoffgrunnlag, volum, forutsigbarhet og tilgjengelighet**

I tråd med målene i revidert fornybardirektiv (2018/2001/EU) og bærekraftkriteriene for bioenergi, bør biometanol som oppfyller disse kravene - i takt med cruisenæringens satsing på dette, kunne benyttes som energikilde for passasjerskip i verdensarvfjordene. I henhold til kravene i fornybardirektivet vil en inkludering av grønn metanol / biometanol innebære en utvidelse av ressursgrunnlag (bioavfall) som kan gi grønn energi. Dette som en følge av at biometanolproduksjon kan benytte et langt videre spekter av biorester, og med dette mer grønn energi til erstatning for fossile drivstoff. En annen positiv ringvirkning er at det er snakk om verdikjeder som kan skape norske, grønne arbeidsplasser med den hensikt å nyttiggjøre avfall fra skogsdrift primært, og etter hvert marine restråstoff. Dette inkluderer arbeidsplasser både opp- og nedstrøms i en energiverdikjede som det grønne skiftet krever. Se figur 4 for en tenkt nasjonal infrastruktur for produksjon og distribusjon av grønn metanol /biometanol i Norge og figur 7 for et prinsipielt økosystem for råstoff, innlogistikk, produksjon, utlogistikk, gjenfangst av CO<sub>2</sub> (OCCU) og det biosirkulære samspillet med andre industrier. Biometanol vil være økonomisk rasjonelt å distribuere fra Glocal Greens første planlagte produksjonslokasjon på Øyer. Som lavrisiko energibærer vil dette enkelt kunne distribueres både på tog, på vei, og langs kystleden. Biometanol / grønn metanol vil kunne fylles i eksisterende bunkringsanlegg med kun små modifikasjoner.

En rekke nyere studier viser muligheten for betydelig utvidning av råstoffgrunnlaget for biologisk avfall som kan inngå i storskala produksjon av biometanol, som supplerer opp også store satsinger og planlagte investeringer i e-metanol gjennom såkalt Power-to-X, som gir mulighet for lagring av strøm fra ulike fornybare energikilder. Dette forsterkes nå av nye reguleringer som fremmer utfasing av fossil energi som blant annet den Internasjonale Maritime Organisasjonen (IMO) sin nylig reviderte klimastrategi om netto null i 2050. Dette gjør at insentivene for å investere i utvikling av industri rundt klimanøytrale energibærere kommer på plass og de nødvendige satsingene og investeringene vil kunne skje.

På verdensbasis er det estimert en produksjon på 400 millioner tonn grønn metanol / biometanol i 2050.. Norge kan også bli en vesentlig aktør i dette markedet, men det krever at lovreguleringer som nevnte regulering for verdensarvfjordene åpner for bruk av grønn metanol / biometanol i de skipene som klargjøres for dette, slik at skipstrafikken og øvrig

	<p>aktivitet som skapes i dette området i de kommende årene, blir et utstillingsvindu for verden og vil stimulere til økt etterspørselsvekst, produksjon og infrastrukturutvikling langs hele kysten. Med dette kan Norge bli et foregangsland på området. Her har Sjøfartdirektoratet en avgjørende rolle for at så kan skje.</p>	
<p><b>48. Maritime Cleantech</b></p>	<p>Allereie i 2018 vedtok Stortinget forslag om nullutslepps krav for passasjerskip i verdensarvfjordane frå 2026. At det har tatt fem år å utforma kravet har gitt store forseinkingar i investeringar i nye teknologiar og infrastruktur. Det har hindra naudsynt omstilling for både reiarlag og hamner.</p> <p>Nullutsleppskravet må no setjast i verk. Det vil vera viktig for å sikra utsleppskutt frå skipsfarten fram mot 2030, i tråd med nasjonale klimamål og internasjonale forplikningar, og for å bidra til teknologiutvikling og omstilling av maritim sektor i tråd med regjeringa sitt grønne industriløft. Det vil også bidra til å ta vare på naturen i verdensarvfjordane og gjera Noreg leiande på berekraftig reiseliv. Vedtaket må seest i samanheng med nullutslepps krav for andre fartøygrupper, blant anna ferjer frå 2024 og hurtigbåtar frå 2025.</p> <p>Eit viktig moment i stortingsvedtaket frå 2018 var at det skulle koma utsleppskrav også i andre turistfjordar fram mot 2030. Dette har ikkje blitt følgt opp. Det har bidratt til ei frykt for at turismen vil flytta seg frå verdensarvfjordane til andre fjordar utan nullutslepps krav. Me etterlyser ei oppfølging av dette vedtaket, som også vil harmonisera med framtidige nullutslepps krav til nye offshorefartøy frå 2029, samt i nytt kyststrutearbod frå 2031.</p> <p><b>Teknologiane finst, blir modne med krav og nye forretningsmodellar oppstår</b></p> <p>Norsk maritim næring er godt i gang med å utvikla løysingar som kan tilfredsstilla nullutslepps krav i verdensarvfjordane og deretter gjera heile kysten vår utsleppsfri. Næringa har alt i 2022 vist at skip på over 15 000 bruttotonn kan segla utsleppsfritt inn i verdensarvfjordane. Teknologileverandørar kan i dag levera batteriløysingar for skip som vil sikra nullutslepp inn og ut av fjordane, og verdas første hydrogenfartøy er i drift med passasjerar i Noreg. Både brenselcellesystem og forbrenningsmotorar som går på nye grønne drivstoff som hydrogen og ammoniakk er under testing og blir snart kommersielt tilgjengelege.</p> <p>Det er viktig å jobba for å utvikla så totale verdikjeder og forsyningskjeder som mogleg. Oppskaleringa er i gang, og fleire sterke industrikonsortium langs kysten ønsker å realisera hydrogen-verdikjeder, i tråd med</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har besvart oppdraget, som var å foreslå en innretning for nullutslippskrav i verdensarvfjordene.</p> <p>En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er at teknologien er tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang og det gjøres stadige fremskritt, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsfritt. Dette gjør at det er lagt opp til en overgangsordning i direktoratets forslag. Hensynet til forutsigbarhet er tungtveiende, og Sjøfartsdirektoratet mener at en overgangsordning på 10 år er nødvendig.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. Her er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>

	<p>nasjonale ambisjonar. Her har 2026-kravet ei sentral rolle: Det stimulerer etterspørselssida og har stor betydning for ny lokal verdiskaping og utvikling av nullutsleppsløysingar.</p> <p>Cruisereiarlag som ikkje klarar å ta i bruk nullutsleppsløysingar i eigen flåte innan 2026 kan senda passasjerane inn norske fjordar med utsleppsfrie shuttle-båtar. Desse løysingane er kommersielt tilgjengelege i dag, og blir stadig utvikla med større passasjerkapasitet og større effekt. Å tilpassa seg nullutsleppsløysingar for turistskip langs kysten vil driva fram nye og effektive forretningsmodellar i cruisenæringa.</p> <p>Ei anna moglegheit for større skip kan vera bruk av flytande ladestasjonar eller mindre kraftforsyningsfartøy som følgjer skipa inn og ut av verdsarvfjordane. Ein rapport utarbeidd av DNV for Maritime CleanTech illustrerer korleis dette kan løysast med gjenbruk av PSV-ar. Utsleppsfrie PSV-fartøy kan utstyrast med batteribankar på dekk og kopla seg til eksisterande landstraumanlegg på cruiseskipa. Også for mindre fartøy som hurtigbåtar og shuttlefartøy kan nullutsleppskrav gi utfordringar med omsyn til nettkapasitet og tilgang på ladestraum i anløpshamnene, men også her er næringa godt i gang med å utvikla løysingar.</p> <p><b>Overgangsperiode hindrar omstilling</b></p> <p>Forslaget om overgangsperiode fram til 2035 skaper stor uvisse for dei som skal gjera investeringar. Biogass vil ikkje vera ei løysing som over tid kan gjera skipsfarten i turistfjordane utsleppsfri. Ordninga kan også bidra til å fremja investeringar i LNG-skip, som EU har vedtatt skal fasast ut innan 2040. Det vil dermed ikkje oppfylle intensjonen som låg til grunn for stortingsvedtaket, som var å realisera faktiske nullutsleppsløysingar for passasjerskip i verdsarvfjordane.</p> <p>Innretninga må sikra krav til nullutslepp gjennom heile verdikjeda, og må vera i tråd med norske og internasjonale klimamål. Med forslaget til innretning fryktar me ein 12-årig venteperiode som no kan føra til stillstand i utviklinga. I tilfella der ein likevel vurderer å gi unntak må bruk av utsleppsreducerande løysingar så langt som mogleg likevel vera avgjerande, og det bør presenterast ein plan for korleis ein kan nå nullutslepp innan overgangsperiodens slutt. Overgangsperioden må i så fall avgrensast til 2030, slik at det passar saman med intensjonen for vedtaket, og klimatiltaka som skal innførast for ulike fartøysegment og infrastruktur langs heile kysten dei neste åra. Det må samtidig vera ein fordel for aktørar som oppnår nullutslepp i</p>	
--	---	--

	<p>overgangsperioden gjennom for eksempel klimadifferensierte avgifter og prioritet i hamna. Det er uvisse knytt til meirkostnader med innfasing av nullutslepps fartøy, og tilgang på kraft og nye drivstoff i hamnene. For å møte denne usikkerheita er det viktig med klare og føreseielege krav frå styresmaktene, kombinert med økonomiske rammevilkår og verkemiddel som bidrar til å ta ned risikoen. Regjering og lokale styresmakter må finna finansieringsløysingar som fremjar omstillinga. Gjennom for eksempel klimadifferensiert turistskatt per passasjer, der nullutslepps fartøy betaler minst, kan ein sikra inntekter til omstillinga. Det bør også vurderast krav om landstrøm langs heile kysten.</p> <p>Nullutsleppskrav frå 2026 er avgjerande for å styrka den framtidige konkurransekrafta til norsk maritim industri. Løysingane som blir utvikla vil ha eit stort eksportpotensiale. Menon har vurdert dei samfunnsøkonomiske effektane av vedtaket, og viser at det er svært sannsynleg at etterspørselen etter grønne skipsteknologiar vil leverast av norske verksemdar og difor styrka norsk maritim industri. Dette representerer betydelege positive samfunnsøkonomiske effektar av nullutsleppskravet, og bør utgreiast grundigare.</p> <p>Innovasjons- og investeringsvilje i grønne teknologiar må ikkje straffast på overtid. Maritim næring og fornybarindustrien må kunna stola på vilkåra som er vedtatt i den grønne omstillinga.</p>	
--	--	--

	<b>Virksomheter / næringsaktører innenfor reiseliv og turisme</b>	
<p><b>49.</b> <b>Destinasjon Ålesund og Sunnmøre</b></p>	<p><b>Samandrag: Biodrivstoff (alt. 2a) må leggjast til grunn for overgangsordninga.</b> Destinasjon Ålesund &amp; Sunnmøre er tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet erkjenne at teknologien ikkje vil vere moden nok til at større passasjerskip kan operere utsleppsritt i verdsarvfjordane i 2026. Det er difor svært positivt at direktoratet i høyringa opnar for ein overgangsmodell til 2036 slik at det er betre samsvar mellom regelverket og teknologiutviklinga. Destinasjon Ålesund &amp; Sunnmøre vil sterkt åtvare mot å leggje direktoratet sitt alternativ 2b (biogass) til grunn for overgangsordninga. Alternativ 2b vil i praksis bety ei sterk svekking av lokalsamfunnet i Geiranger. <b>Destinasjon Ålesund &amp; Sunnmøre vil innstendig oppmode Sjøfartsdirektoratet til å leggje alternativ 2a (biodrivstoff) inkludert lavkarbon drivstoff som i EU regelverket, til grunn for overgangsordninga.</b> Dette vil sikre 100.000 – 150 000 passasjerar årleg, utan å auke utsleppa. Det betyr svært mykje for små og sårbare lokalsamfunn som Geiranger og Hellesylt. Vi støttar Sjøfartsdirektoratet si vurdering om at dersom ei hamn kan tilby landstraum ved kai, så bør skipa påleggjast å bruke det i alle hamner der landstraum er installert.</p>	<p>En grunnleggende forutsetning for nullutslipp er at teknologien er tilstrekkelig moden for skipene. Utviklingen er godt i gang, men det kan likevel være utfordrende for store cruiseskip å seile utslippsritt. Dette gjør at det er lagt opp til en overgangsordning i direktoratets forslag. Hensynet til forutsigbarhet er tungtveiende, og Sjøfartsdirektoratet mener at en overgangsordning på 10 år er nødvendig.</p> <p>Som følge av høringsinnspillene har Sjøfartsdirektoratet lagt opp til to alternative forslag som departementet skal ta stilling til i det videre arbeidet. Her er det åpnet for en endring av overgangsordningen til å tillate bruk av biogass og andre kvalifiserte drivstoff, se anbefalingsbrevet punkt 2 og følgende for mer informasjon.</p>
<p><b>50.</b> <b>Stranda og Fjord Cruisenettverk</b></p>	<p><b>Kort samandrag: Biodrivstoff (alt. 2a) må leggjast til grunn for overgangsordninga.</b> Stranda og Fjord Cruisenettverk er tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet erkjenne at teknologien ikkje vil vere moden nok til at større passasjerskip kan operere utsleppsritt i verdsarvfjordane i 2026. Det er difor svært positivt at direktoratet i høyringa opnar for ein overgangsmodell til 2036 slik at det er betre samsvar mellom regelverket og teknologiutviklinga. Stranda og Fjord Cruisenettverk vil sterkt åtvare mot å leggje direktoratet sitt alternativ 2b (biogass) til grunn for overgangsordninga. Alternativ 2b vil i praksis bety ei sterk svekking av lokalsamfunnet i Geiranger. <b>Stranda og Fjord Cruisenettverk vil innstendig oppmode Sjøfartsdirektoratet til å leggje alternativ 2a (biodrivstoff) inkludert lavkarbo drivstoff som i EU</b></p>	<p>Se kommentar til innspill fra Destinasjon Ålesund og Sunnmøre, punkt 49.</p>

	<p><b>regelverket, til grunn for overgangsordninga.</b> Dette vil sikre 100.000 – 150 000 passasjerar årleg, utan å auke utsleppa. Det betyr svært mykje for små og sårbare lokalsamfunn som Geiranger og Hellesylt.</p> <p><b>Kommentar til forslag i § 12b: Forslaget frå direktoratet om biogass må erstattast med biodrivstoff, inkludert lavkarbo drivstoff som i EU regelverket.</b></p> <p>Stranda og Fjord Cruisenettverk støtter at det ikkje vert sett eit absolutt nullutsleppskrav i ei overgangsfase på 10 år i § 12b. Vi meiner likevel at Sjøfartsdirektoratet sitt forslag i fjerde ledd om å avgrense overgangsordninga til biogass (alternativ 2b) er svært uheldig. Stranda og Fjord Cruisenettverk føreset at også biodrivstoff (flytande og gass alternativ 2a), inklusivt e-fuels/syntetiske drivstoff, blir inkludert i overgangsordninga i forskrifta sin § 12b. fjerde ledd. Dette inkluderer lavkarbo drivstoff som i EU regelverket ( bio og syntetisk – i kategoriane diesel, metan/gas og metanol ) Dette er viktig av følgjande grunnar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EU har allereie sidestilt biodrivstoff og biogass i same drivstoffkategori fordi det ikkje er nokon vitskapeleg grunngeving for å behandle desse ulikt når det gjeld utslepp. Dei internasjonale reiarlaga vil innrette seg etter EU sitt regelverk, ikkje etter norske særkrav. EU sine reguleringar kjem også til å få konsekvensar for kva det er mogeleg å bunkre i Europa, og dei fleste skip som kjem til Geiranger kjem på drivstoff som er fylt i EU.</li> <li>• Ei endring i § 12b, fjerde ledd der biogass blir erstatta med biodrivstoff vil vidare redusere dei negative implikasjonane for Geiranger, Hellesylt og Flåm. Menon sin rapport 102/2022 viser at talet på passasjerar i 2026 vil vere det doble dersom det blir opna for biodrivstoff. Dette vil vere av uvurderleg betydning for lokalsamfunna, som uansett må førebu seg på at talet på passasjerar vil verte redusert med ca 80 prosent.</li> <li>• Avslutningsvis meiner vi at Sjøfartsdirektoratet overvurderer kor mange skip som kan bruke biogass i dag og kor mange som er i bestilling. Dei tilbakemeldingane vi har fått frå reiarlaga, peikar på at det truleg berre vil vere eit skip med biogass som er tilgjengeleg for den norske marknaden i 2026, og at det heller ikkje er mange som kjem i overskueleg framtid. Ved å forandre § 12b. fjerde ledd frå biogass til biodrivstoff, vil det bidra til å auke tilgangen på skip betydeleg.</li> </ul> <p>Vi støttar Sjøfartsdirektoratet si vurdering om at dersom ei hamn kan tilby landstraum ved kai, så bør skipa påleggjast å bruke det i alle hamner der landstraum er installert.</p>	
--	--	--

<p><b>51.</b> <b>Fjord og Standa Cruisenettverk, Destinasjon Ålesund &amp; Sunnmøre</b></p>	<p><b>Kort samandrag:</b> Biodrivstoff (alt. 2a) må leggjast til grunn for overgangsordninga. Stranda og Fjord Cruisenettverk er tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet erkjenne at teknologien ikkje vil vere moden nok til at større passasjerskip kan operere utsleppsritt i verdsarvfjordane i 2026. Det er difor svært positivt at direktoratet i høyringa opnar for ein overgangsmodell til 2036 slik at det er betre samsvar mellom regelverket og teknologiutviklinga. Stranda og Fjord Cruisenettverk vil sterkt åtvare mot å leggje direktoratet sitt alternativ 2b (biogass) til grunn for overgangsordninga. Alternativ 2b vil i praksis bety ei sterk svekking av lokalsamfunnet i Geiranger. Stranda og Fjord Cruisenettverk vil innstendig oppmode Sjøfartsdirektoratet til å leggje alternativ 2a (biodrivstoff) inkludert lavkarbo drivstoff som i EU regelverket, til grunn for overgangsordninga. Dette vil sikre 100.000 – 150 000 passasjerar årleg, utan å auke utsleppa. Det betyr svært mykje for små og sårbare lokalsamfunn som Geiranger og Hellesylt. Vi støttar Sjøfartsdirektoratet si vurdering om at dersom ei hamn kan tilby landstraum ved kai, så bør skipa påleggjast å bruke det i alle hamner der landstraum er installert.</p>	<p>Se kommentar til innspill fra Destinasjon Ålesund og Sunnmøre, punkt 49.</p>
<p><b>52.</b> <b>Emobility Flåm AS</b></p>	<p>Emobility Flåm AS er helt avhengig av cruiseskipgjester. Vi anslår at omtrent 85 % av inntektene er knyttet til cruiseskip. Uten cruiseskip anløp til Flåm vil det ikke være økonomisk forsvarlig å drive vidare, da vil bedriften mest sannsynlig avvikles. Vi håper det finnes en løsning som gjør at det fortsetter å komme cruise skip til Flåm, slik at vi kan opprettholde driften og holde på våre ansatte.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetrafikk i 2026 enn det opprinnelige forslaget. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.</p>
<p><b>53.</b> <b>Fjordsafari Norway AS</b></p>	<p>Me vil bidra i det grønne skifte, men skal me lykkes med grøn framdrift må ladeinfrastruktur og sjøkabel på plass.</p> <p><b>Energihub og infrastruktur</b> Ei rekkje verksemder i Aurland og Flåm gjekk tidleg saman om å jobbe med ein energi hub i Flåm der motivasjonen er å vera eitt føregangseksempel på det</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentar til Emobility Flåm AS, punkt 52.</p>



	<p>grøne skiftet. Landstraum til cruiseskip og utvikling av destinasjonen med elektriske bussar, ladestasjon til bilar og ladepunkt til elektriske båtar. Med Energihub på plass, vil dette gi eit stort løft og gjere det lang lettare å nå målet med Null Utslepp i Verdsarvsområdet.</p> <p>Inntekter frå cruise er ein avgjerande del av finansieringa. Konsekvensen av forslaget rundt nullutslepp i verdsarvfjordane har medført stor usikkerheit om det i det heile kjem cruisegjester etter 1. januar 2026. Dersom forslaget ikkje hadde skapt denne usikkerheita, er vår påstand at sjøkabelen og bygging av landstraum og ladeinfrastruktur, allereie hadde vært i gang. Det er frustrerende at nullutslepp forslaget undergrev vårt arbeid og andre næringsdrivande sitt arbeid med det grønne skifte. Me etterlyser en konstruktiv og forutsigbar dialog frå nasjonale myndigheter som understøtte dei lokale næringsdrivande i Flåm sin moglegheit til å skape en grøn reisemål.</p> <p><b>Konkurransesvriding</b></p> <p>Cruiseskip på besøk er ein hjørnestein til turistnæringa og kommunen. Tilboda her er arbeidd fram i nær 50 år, ein godt innarbeida marknad. Med ei nullutslepp 2026, er verken turistnæringa, kommune eller cruisenæringa klar til å handtere dette.</p> <p>Konsekvensen er at me står utan om lag årleg 200.000 gjeste på besøk. Vedtaket er ei klar konkurransevridding, der verksemdene, kommunen og området står att med enorme tap, sett i lokalt perspektiv.</p> <p><b>Det rettslege grunnlaget for tiltaka</b></p> <p>Flåm sin posisjon som cruisedestinasjon er eit resultat av langsiktig arbeid og samarbeid mellom privat næringsliv, kommune og stat. Me har lukkast med å etablere Flåm som ein destinasjon med høg kapasitet som tilbyr gjestene utflukter og unike opplevingar i heile regionen.</p> <p>Nullutslepp forslaget med biogass drivstoff inneber ingen endring i utslepp i verdsarvfjordane. Skipa lyt fylle biobaserte drivstoff tilsvarande energiforbruket i verdsarvfjordane 30 dagar før innkomst.</p> <p>Det er grunn til anta at under 1% av naudsynt bunkringsvolum normalt gjeld seglinga i verdsarvfjordane. Reelt forbruk i verdsarvfjordane vil altså vere &gt;99% fossile drivstoff. Det inneber ei frikopling av målet om reduserte utslepp i verdsarvfjordane og tiltaka som er foreslått.</p> <p>Cruiseaktørane kan enkelt tilpasse seg ved segle til nabohammer i fjordsystemet vårt. Høyringsbrevet manglar utredningar om den inngripen forslaget har på andre næringsdrivande og lokalsamfunnet opp mot</p>	
--	--	--

	<p>målet som skal nås med gjennomføre forslaget. Fjordsafari kan ikkje forstå at ein utgreiinga av forslaget er forsvarleg i forhold til en rettferdig klimapolitikk når det er så dårleg treffsikkerheit, og forslaget er mest inngripande for andre næringsdrivande. Slik vi forstår EØS-retten skal det være en forholdsmessigheit mellom restriksjonen sin inngripen opp mot at tiltaka må være egna og nødvendig for å oppnå formålet. Me vil med dette be om at det rettslege grunnlaget for forslaget blir avklart betre. Me har ikkje kompetanse til å vurdere det rettslege grunnlaget, men konsekvensane er så alvorlege at me ikkje kan utelukka at me må forfølge det rettsleg dersom forslaget blir vedteke slik det er fremma.</p> <p><b>Vårt bidrag og løysningsforslag</b> Fjordsafari AS vil med all vår kraft bidra til ein unik og levande verdsarvfjord. Fjordsafari Norway har arbeida aktivt med å utvikle et grønt framdrift på våre opne 12pax båtar. Me har delteke aktivt i å utvikle ei innovativ løysing for reisemål Flåm, ein energihub for framtidens reiseliv. Løysinga vil gjera at alle aktørane bidreg til at me oppnår store utsleppsreduksjonar både på land- og sjøbasert transport. Ein energihub i Flåm vil kutte to tredeler av utsleppa frå cruise, og i tillegg gjere det mogleg med elektrifisering av heile reisemålet.</p> <p>Tier III kravet er innført frå 2025. Frå 2026 må det for Tier III skip i tillegg være krav om bruk av landstraum. Landstraumanlegg i Flåm vil da bli etablert i tråd med Stortinget sitt tilleggsvedtak frå 2021. Løysinga blir vedteke som ei overgangsordninga som vil vare fram til 2035. Alle vil då kunne bidra med tiltak som har reell klimaeffekt, samtidig som me tek vare på den lokale verdiskapinga. Det vil være ein rettferdig klimapolitikk som får oppslutning og gjennomføringskraft.</p>	
<p><b>54. Flåm Bilutleie AS</b></p>	<p>Flåm Bilutleie AS er opptatt av bærekraft og er i en prosess der vi ønsker å fornye bilparken vår til mer miljøvennlige kjøretøy. Mye av inntektene til Flåm Bilutleie AS kommer fra cruiseskip gjester og en kraftig reduksjon i antall cruise skip anløp, eventuelt ingen cruiseskipsanløp til Flåm, vil ha stor negativ innvirkning på bedriften. Vi anslår at minst 35 prosent av inntektene våre er direkte knyttet til cruiseskip. Færre eller ingen cruiseskip anløp vil mest sannsynlig føre til en nedskalering av tilbud til turister i Flåm, noe som igjen vil gjøre Flåm til et mindre attraktivt reisemål for turister. Dette vil ha stor negativ innvirkning på næringslivet i kommunen. Vi mener at dersom det blir innført nullutslipp i Nærøyfjorden fra 2026 vil mange av cruise skipene velge andre havner i Sogn og det vil da medføre liten</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetrafikk i 2026 enn det opprinnelige forslaget. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge</p>

	<p>eller ingen miljøgevinst da mange av disse gjestene fortsatt ønsker å komme til Flåm da med f.eks buss.</p>	<p>arbeidsplasser og bosetting i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.</p>
<p><b>55. Flåmsbrygga Hotell AS</b></p>	<p>Vetlesyster AS er konsernmor for Flåmsbryggja Hotell AS, Flåmsbrygga Eigedom AS, Ægir Bryggeri AS, Fjordsafari Norway AS og Ægir Eigedom AS.</p> <p>Vår budskap:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aurland Kommune treng lenger tid til å få til overgangen til nullutslepp. 2026 er urealistisk og har for stor påverknad i høve samfunn, arbeidsplassar og reduserer verdien av investeringar som næringa allereie har lagt ned i Aurland/Flåm. For nokre verksemdar kan det vere kroken på døra.</li> <li>• Aurland Kommune må få høve til å bygge eit landstraumanlegg som også kan serve fleire enn berre cruisenæringa. Dette tek tid og store investeringar. Som følgje av dette må nullutsleppskravet flyttast på til dette er på plass. Den einaste måten vi kan sikre at cruisetrafikken framleis kjem til Flåm og at næringar i Flåm kan ha ei forutsigbar framtid der ein kan legge planar for nye tilbod, halde på – og etablere nye arbeidsplassar som ein del av eit levande samfunn.</li> <li>• Vårt inntrykk er at Aurland Kommune ønskjer å få til gode løysingar for alle; målet er å vere ein grøn destinasjon og for å få til det må alle spele på lag, - også Sjøfartsdirektoratet. Vi er av den oppfatning av at vi får til det vi vil saman, men viljen må vera på plass til å sjå etter løysingar som ikkje har så dramatiske konsekvensar slik forslaget frå direktoratet er no. Vi ber om at det ikkje må gå symbolpolitikk i dette, men at ein greier å lyfte blikket for å orientere seg mot kor store konsekvensar dette får for eit lite samfunn som Aurland Kommune.</li> </ul>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetrafikk i 2026 enn det opprinnelige forslaget. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.</p>
<p><b>56. Flåm Utvikling AS</b></p>	<p>Forslaget vil få negative effektar</p> <p>Selskapet er offensive til omstilling og fokus på å sikre ei berekraftig framtid. Vi lever av og med naturen. Flåmsbana har vore elektrisk sidan 1947. Og vi jobbar kontinuerleg med å redusere fotavtrykket vi som selskap lagar. Men i følgje rapporten frå Menon så gir nullutsleppsvedtaket samla sett ingen miljøeffektar. Ein større andel gjester vil komme langs vegane, og vi veit at infrastruktur til både veg og parkering allereie er høgt belasta i og rundt Flåm.</p> <p>FU har kommersielt formål og alt overskot blir utdelt til eigarane kvart år. Den eine eigaren, Norways Best Group AS, har i alle år brukt dette overskotet på å vidareutvikle Flåm som reisemål. I 2016 vart det</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetrafikk i 2026 enn det opprinnelige forslaget. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer</p>

	<p>investert i nye nullutslepps fartøy på ruta Flåm-Gudvangen og det har blitt kjøpt totalt 3 slike fartøy fram til no. Vidare er det kome på plass elektriske bussar i Flåm og gjort andre tiltak for å redusere fotavtrykket. Dette viser at næringslivet i Flåm har både vilje og evne til omstilling, og å utvikle nye berekraftige driftsmodellar. Landstraum og energihub, slik Flåm Hamn planlegg for saman med næringslivet, er eit viktig tiltak for vidare utvikling. Men for å halde fram utviklinga krevje det kapital. Eit nullutsleppsvedtak vil gi redusert inntening i FU og andre bedrifter i Flåm, som igjen vil påverke eigarane si moglegheit for å vidareutvikle den heilheitlege reislivsopplevinga i Flåm. Og ein vil få ei negativ utvikling av Flåm som reisemål. Vedtaket vil soleis verke mot sin hensikt.</p> <p>I Flåm har vi ein proaktiv tilnærming til innovative og berekraftige løysingar som skal kutte klimautslepp. Men det må skje på ein måte som gjer at det er mogleg å vidareføre og utvikle det som allereie er skapt i Flåm. Vi støttar Flåm Hamn si tilnærming til å løyse problematikken gjennom landstraum og utvikling av ei energihub-løysing, som vil få ned utslepp både frå cruiseskipa og resten av sjø- og landbasert transport. Vi vil derfor sterkt oppmode til at overgangsordninga fram til 2035 også omfattar eit alternativ der skip som kan kople seg til landstraum kan segle inn i verdsarvområdet i tråd med TIER III regelverket. Dette er ei løysing som faktisk har ein effekt på miljøet. Gjennom ei slik overgangsordning vil ein ha grunnlag for å etablere landstraumanlegg i Flåm. Ei slik løysing vil gi oss grunnlag for framleis ha heilårsturisme og sikre ei berekraftig utvikling av Flåm som reisemål.</p>	<p>trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.</p>
<p><b>57. Flåm Zipline AS</b></p>	<p>Når cruiseskipa ikkje kjem vil det for oss i Flåm Zipline AS først og fremst bety at sesongen vår ikkje lengre varer frå 1. mai til 15 oktober, men truleg frå 1.juni til 15 september. Det vil sei frå 5,5 månader til 3,5 månader drift, fordi me har svært få andre enn cruisegjester i lavsesong. Det vil bli utfordringar med å få tak i arbeidsfolk for ein så kort sesong og det vil sjølv sagt gå utover aktiviteten gjennom heile sesongen. Det er ikkje sikkert at me kjem til å gå konkurs, men me føler likevel at å ødelegge det me har bygd opp er heilt unødvendig, når vedtaket heller ikkje vil gi nokon klimagevinst.</p> <p>Konklusjon: Me i Flåm Zipline AS meiner dette er eit unødvendig vedtak utan miljøeffekt. Vedtaket vil rasere ei lita bygd som i stor grad livnærer seg på turisme. Turismen held også liv i mange andre næringar i bygda.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetrafikk i 2026 enn det opprinnelige forslaget. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting</p>

		i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.
<b>58. Foto Longauer/LJ ÔS Candles</b>	Vi, til liks med andre næringsaktører lokalt, foreslår at det må innrettes et regelverk der skipene som kan segle i verdensarvfjordene fra 2025, også kan segle her etter 2026. Landstrøm er en tilgjengelig teknologi for skipene, og havna kan etablere det dersom skipene kan fortsette å komme. Gjennom regelverket bør Sjøfartsdirektoratet legge til rette for at denne utviklingen skjer, ved å akseptere Tier III skip på landstrøm i årene som kommer.	Tatt til orientering.  Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.
<b>59. Flåm Ferdaminne</b>	<p>Heilårsbedrift i Flåm. Det har kosta, men alle næringsdrivande i Flåm har hatt ønske om å utvikle Flåm til å bli ein heilårsdestinasjon, og dette har litt etter litt gitt resultat. I 2019 greidde me for første gong å ha ope i 12 månader.</p> <p>Situasjonen er no uføreseieleg, me stengjer dørene før jul og opnar att i februar-mars 2024. Me kan ikkje tære på oppspart kapital med spøkelset 2026 framfor oss. Flåm og Aurland er sette tilbake 20-30 år. Frustrasjonen er sjølvsagt enormt stor då det frå kommune/hamnevesen, i samarbeid med tunge aktørar, er kome konkret innspel som er berekna å ville gi ein betydeleg miljøgevinst gjennom ei storstilt elektrifisering av passasjertrafikk både på land og sjø. Kvifor blir det ikkje lagt vekt på rapporten frå Aurland kommune og hamnevesenet? Det har seg dessutan slik at Flåm allereie praktiserer dei strengaste reglane for cruiseanløp. Kva med satsinga på å utvikle hybrid og heilelektriske båtar for trafikk på Nærøyfjorden? Og kva med EØS-regelverket?</p> <p>Lat oss håpe at eit eventuelt vedtak vil bli prøvd for retten, her vil nok fleire gjerne bidra. Slik eg har forstått, er det ikkje Unesco, eller det at Nærøyfjorden (og ikkje Aurlandsfjorden) er blitt Verdsarvfjord, som har ført til kravet om nullutslepp. Mange mistenkjer at ein er villig til å ofre Flåm i håp om å oppnå ein miljøpolitisk gevinst, altså rein symbolpolitikk. Dette har som nemnt ingen positiv innverknad, verken lokalt eller globalt. Cruisereideria må jo tolke dette som eit skritt for å fjerne cruisetrafikk frå desse områda, ikkje som ein motivasjon for sterkare satsing på miljø. Denne satsinga er alt godt i gang, og alle må vere klar over at cruiseturismen er kommen for å bli, det er berre eit tidsspørsmål før cruise er den turistforma som kan handtere høgt volum på den mest bærekraftige måten.</p>	Tatt til orientering.  Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.

<p><b>60.</b> <b>The Bronson AS</b></p>	<p>Eg er dagleg leiar for ei lita reiselivsbedrift i Flåm, Aurland, som driv både med utleige av feriebustader, men også matservering.</p> <p>Den direkte konsekvensen av framlegget for oss vil med stor sannsynlegheit bety oppseiing av faste tilsette og innføring av ein arbeidsstokk av sesongtilsette, som me i dag kan halde i drift året rundt.</p> <p>Inntekter frå cruisetrafikken er ekstremt viktig for at me kan senke skuldrane og halde eit aktivitetsnivå gjennom lavsesongen som fremjar heilårsturisme. Dette kjem til å stoppe opp for vår del, då me må "skru av motoren" ved sesongslutt. Praktisk talt vil det føre til at store deler av Flåm/Aurland vil bli ei spøkelsesbygd i størstedelen av året.</p> <p>Flåm har i dag eit fantastisk internasjonalt lokalmiljø, og dette framlegget kjem direkte til å føre til fråflytting for ein stor del av desse. Vår stilling til dette framlegget, er at det ikkje bør innførast, men at ei løysing med landstraum er ei mykje grønarare løysing som også tar omsyn til lokalmiljøet.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidlige innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>
<p><b>61.</b> <b>Geiranger Fjordservice AS</b></p>	<p>Geiranger Fjordservice er positive til nullutslipp i verdensarvfjordene.</p> <p>En forutsetning er at infrastruktur er på plass. Her er det et forvaltningsansvar, for å nå de klimamål man har satt seg i verdensarvfjordene.</p> <p>Geiranger Fjordservice med lokal hjemmehavn og base i Geiranger, er avhengig av tilgang til strøm. Våre hovedmål er å drifte batteridrevne fartøy fremadrettet, og så hurtig det er praktisk mulig. Men det kraver tilgang til strømkapasitet for å lade fartøyer og batteribanker.</p> <p>Vi ber SFD legge til rette for en forutsigbar og realistisk overgangs-/dispensasjonsordning for denne gruppen av mindre fartøyer fra 12 pax – 10 000 BT, på samme måte, som da forskriften trådte i kraft 1. mars 2019. Denne må være basert på fakta og infrastrukturelle realiteter i den enkelte havn som for eksempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilgjengelig infrastruktur</li> </ul> <p>Tid til realisering av konkrete planer for å imøtekomme loven i henhold til tilgjengelig infrastruktur. Herunder ombygging av fartøy for å oppfylle nullutslipsreglene i verdensarvfjorden</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Tilstrekkelig utbygd infrastruktur, særlig med tanke på strømtilgang, er en utfordring i forbindelse med å stille nullutslippskrav. For å gi tilstrekkelig forutsigbarhet, har Sjøfartsdirektoratet valgt å ta med en overgangsperiode med varighet i 10 år.</p>
<p><b>62.</b> <b>Voss Herad</b></p>	<p>Som verdsarvkommune har Voss herad engasjert seg i det politiske arbeidet med å få på plass ei betre forvaltning av/strengare reguleringar i verdsarvfjordane. Endringa i regelverket som vart innført av Sjøfartsdirektoratet frå 2019 var ein svært viktig milepæl for forvaltninga av verdsarvområdet. Det er svært viktig at miljøutsleppa til vatn og luft i dei norske verdsarvfjordane vert kraftig redusert og til slutt heilt eliminert i åra som kjem.</p> <p><b>Kommentar til høyringskrivet</b></p> <p>Framlegg til regelverket frå Sjøfartsdirektoratet om eit særskilt nullutslipsregelverk for</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidlige innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>

	<p>verdsarvfjordane vil truleg gje negative ringverknadar for reiselivet, sysselsetjing og verdiskaping. Sjølv om analysane er svært usikre, syner den samfunnsøkonomiske rapporten som er utarbeida av Menon Economics ingen reduksjon på dei totale klimautsleppa og har potensielt negativ klimaeffekt. Framlegget oppfyller heller ikkje tilleggsvedtaket frå 2021. Det er òg på sin plass å peika på at det ikkje er gjennomført ei konsekvensanalyse.</p> <p>Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap har i sin uttale peikt på at høyringskrivet gjer god greie for korleis nullutsleppvedtaket i praksis er tenkt implementert. I grove trekk er det snakk om fylgjande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eit generelt krav om bruk av best tilgjengeleg nullutsleppsteknologi i passasjerbåtar, ferjer m.v. som trafikkerer i eller inn og ut av verdsarvfjordane (Jfr. §12b, fyrste ledd)</li> <li>- Innføring av ei overgangsordning for cruiseskip over bruttotonnasje 10 000 som inneber bruk av biogass som energikjelde ved segling i verdsarvfjordane. (Jfr. §12b, fjerde ledd).</li> </ul> <p>Voss herad er av den oppfatninga at me må halde miljø- og klimamåla våre høgt, på same tid som me ikkje avviklar ei av dei hamnene som raskt vil kunne gjera store grep for å redusera utsleppa.</p> <p>Voss herad vil visa til at Aurland Hamnevesen og fleire samarbeidspartar har arbeidd målretta for å leggja til rette for ei berekraftig og innovativ utvikling med utgangspunkt i støtte frå Enova på 27 MNOK til etablering av eit konvensjonelt landstraumsanlegg i 2020. Det har gjeve springbrettet for prosjektet «Destinasjon Flåm - en energihub for fremtidens reiseliv» som viser korleis ein kan kombinere berekraftig turisme med klimavenleg teknologi og nye løysingar på tvers av sektorar. Løysinga omfattar både sjø- og landbasert aktivitet, og vil gje større utsleppsreduksjon enn framlegget frå Sjøfartsdirektoratet. Eit heilskapleg energisystem vil kunne kutta utsleppa med 12 000 tonn CO2 årleg. Prosjektet har stor overføringsverdi til andre hamner.</p> <p><b>Oppsummering</b></p> <p>Voss herad meiner at det kan setjast særskilte krav til verdsarvfjordane, men at tilsvarande krav raskt må bli implementert i alle norske fjordar. Dermed vil det at verdsarvfjordane går føre raskt føra til eit skifte, noko som vil gje størst potensiale for å nå nasjonale klimamål og mål om nullutslepp. Voss herad meiner at framlegget til innretning av nullutslepp i verdsarvfjordane frå 2026 må ta omsyn til dette. Berre slik kan innovasjonen innan skipsfarten verkeleg skyta fart.</p> <p>Voss herad støttar forslaget med overgangsordning fram til 2035, som omfattar eit alternativ der skip som</p>	
--	--	--

	<p>kan kopla seg til landstraum kan segle inn i verdsarvområdet i tråd med TIER III regelverket. Då kan det etablerast landstraumsanlegg, og Stortinget sitt vedtak frå 2021 kan oppfyllest. Det vil ha reell klimaeffekt og ta vare på lokal verdiskaping og arbeidsplassar.</p>	
<p><b>63.</b> <b>Hemsedal Burger AS</b></p>	<p>Vi representerer en liten aktør i Flåm på torget i Flåm Her serveres gjestene et rikt utvalg av mat, med tungt innslag av lokale råvarer i internasjonale menyer. Forutsetning for å lykkes med en slik kvalitet, er at vi på torget har en jevn gjestetilgang fra april til oktober. Det er det cruisegjestene som gir oss, og de er gode kunder fra nærmarkedet i Europa. Det er mange andre gjester i Flåm også i løpet av året, men sesongen for andre gjester er vesentlig kortere, de er svært væravhengige, og svært mange av dem er kun innom Flåm som trafikkutepunkt på gjennomreise uten tid til mat. Cruisegjestene er her stort sett i ti timer, og selv om de kanskje har et gratis tilbud om bord, tar svært mange av både dem og besetningsmedlemmene lunsjen sin hos oss.</p> <p>Vi leser med forferdelse at dere vurderer å innføre et regelverk som tar ut livsnerven i det kvalitetsproduktet vi er en del av. Vi forstår det slik at cruiseskipene flytter, men det kan ikke vi. Vi kan heller ikke vente til en dag de eventuelt skulle komme tilbake. Det er åpenbart urettferdig at kvalitetsproduktet i Flåm skal sitte igjen som en fremtidig gulrot. For den gulroten den råtner i mellomtiden. Så ser vi blant flere av aktørene rundt oss, at de ønsker å satse, og satse tungt, på grønn teknologi for at Flåm også skal være en del av fremtidens reiseliv. Men vi forstår jo at dette ikke kan skje, så lenge denne saken truer med usikre og sterkt urimelige rammevilkår.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>
<p><b>64.</b> <b>Hotell Union AS</b></p>	<p>Kravene som var satt for å beskytte og drive frem det beste av teknologi for å redusere utslipp fra blant annet cruiseskip har vært viktige. Hvert år har vi sett en stadig forbedring i utslippsnivået maritimt. Vårt inntrykk er at det er viktig å belønne beste manns praksis. Med et utfordrende tidsløp til 2026 er det behov for overgangsordninger og dispensasjoner for å drive frem full omstilling.</p> <p>Virkemidler for krav om bruk av mest mulig miljøvennlig fremdriftssystem med elektrifisering og biodiesel er viktig. Samtidig savner vi belysning om bruk av differensierte avgifter eller andre økonomiske incentiver i alle ledd som belønner aktører som tar i bruk beste miljøteknologi. Enten nå, eller i nær fremtid eller i sine nære tidsmessige utviklingsplaner.</p> <p>Flere av familiene i Geiranger har sitt virke ente direkte eller indirekte i segmentet rundt cruisereiseliv. Vi ber</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har valgt å ta med en overgangsperiode med varighet i 10 år, for å gi tilstrekkelig forutsigbarhet.</p>



	<p>derfor om at det utformes gode dispensasjons- og overgangsordninger som hensyntar så vel den minste aktøren som for eksempel folkeselskapet Geiranger Fjordservice til de større aktørene.</p> <p>Direktoratet må fremme gode oversikter og overgangsmuligheter for Stortinget med å gjøre Geirangerfjorden til en unik pilot for utvikling av miljøteknologi. Det vil gå hånd i hånd med Unesco og bygdens verdier om å bringe både samfunn og natur videre til de neste generasjoner.</p>	
<p><b>65. Kremmer'n AS</b></p>	<p>Vi representerer en liten aktør i Flåm med utsalg av spekemat til turistene. Cruise gjestene er her stort sett i ti timer, der de legger igjen avgjørende omsetning for oss på området.</p> <p><b>Konsekvenser av forslaget</b></p> <p>Vi leser med forferdelse at dere vurderer å innføre et regelverk med bruk av biogass som ikke vil fungere for Flåm. Cruiseskipene flytter, men det kan ikke vi. Vi kan heller ikke vente til en dag de eventuelt skulle komme tilbake. Tilbud og aktiviteter i Flåm legges ned, både hos oss og andre – til ingen nytte i klimasaken. Det går jo tydelig frem av høringsdokumentene. Dette virker verken konstruktivt eller rettfærdig, og kan umulig være i tråd med hensikten? Hva er egentlig hensikten - når klimaeffekten er null? Er det i det hele tatt i tråd med rettsprinsippene når forslaget er dokumentert uten effekt, samtidig som konsekvensene slår så hardt inn lokalt?</p> <p><b>Løsning</b></p> <p>Kremmer'n AS mener at det må være mer egnet å stille krav om bruk av landstrøm i tillegg til gjeldende krav, slik at landstrømsanlegget kan realiseres og en del av cruisetrafikken ivaretas.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>
<p><b>66. MYKT butikk (Arvid Rafael Gallo Sanchez)</b></p>	<p>For vårt firma MYKT er Flåm vår hovedinntektskilde om sommeren. Vi leverer kvalitetsprodukter til et internasjonalt marked i Flåm.</p> <p>Konsekvensene av regelverket som planlegges innført er at livsnerven av kvalitetsproduktet vi er en del av tas vekk. Cruisetrafikken vil flytte til andre steder, og torget i Flåm som vi er en del av vil ikke lengre være bærekraftig for aktørene som er her. Vårt firma MYKT vil da miste vår hovedinntektskilde.</p> <p>Havna her nede i Flåm har sagt de kan etablere landstrøm, det må da være en god løsning for å minske utslipp og samtidig kunne opprettholde cruisetrafikken.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>
<p><b>67. Reint AS</b></p>	<p>Reint AS er ei servicebedrift innafor områda reingjering av bygningar, kantinedrift og vaskeri. Vi er i dag ei stor støttebedrift for mellom anna reiselivsnæringa og generelt næringsliv.</p> <p><b>Toalettfasilitetar</b></p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også</p>

	<p>Vi utfører reinhold av 36 toalett rundt om i Aurland kommune med hovudtyngd i Flåm. Dette er finansiert av cruisegjestene, og gagnar resten av reiselivet. Om forslaget om nullutslepp i 2026 vert innført, så vil det sannsynlegvis bli ein stor nedjustering av desse fasilitetane.</p> <p><b>Klimakampen</b> Når cruiseskipa berre kan segle til ein anna fjordarm i ein annan nabokommune, for deretter og bli frakta til Flåm i alternativ transport, ser vi ikkje heilt kor klimavenneleg dette er, for turistane skal til Flåm uansett.</p> <p><b>Konsekvensar for næringslivet</b> Ved innføring av nullutslepp i 2026, så vil dette få enorme konsekvensar for lokalt næringsliv. Reiselivet står for om lag 70 % av omsetnad (2019), det er opnebart at dette vil få store ringverknader både direkte og indirekte. Arbeidsplassar vil stå i fare.</p> <p><b>Oppmoding</b> Det er fullt ut realistisk og få landstraum i Flåm. Slik at Tier III skip kan segle hit etter 2026 dersom dei koplar seg på landstraum.</p>	<p>anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>
<p><b>68.</b> <b>Njord AS</b></p>	<p>Njord AS er en guidebedrift i Flåm. Vi i Njord kjem utvilsomt til å bli negativt påvirket av dei foreslåtte nye tiltak i 2026. Store deler av vår kundebase og inntekt kommer direkte fra Cruiseskip og deres gjester. Vi i Njord AS ønsker med denne mailen å støtte og stille oss bak Aurland hamnevesen sitt høyringsinnspill. Utover det vil eg bare si: Eg synes det er utrolig trist at symbolpolitikk som ikkje fører til noko som helst, skal vere med og gjøre livet vanskelig for bedriftseiere og alle andre som har bosatt seg i Flåm.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>
<p><b>69.</b> <b>Norway`s best AS</b></p>	<p>Her er eit samandrag av innhald og bodskap i vår høyringsfråsegn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vårt selskap og reiselivet i Flåm ynskjer å vere i front på berekraftig reisemålsutvikling</li> <li>• Vi har over tid investert i berekraftige løysingar, særleg knytt til transport og infrastruktur</li> <li>• Forslaget til nytt nullutsleppsregelverk for verdсарvfjordane vil få store negative konsekvensar for reiselivet i Flåm, med tap av arbeidsplassar, sterkt redusert verdiskaping og dermed vår evne til vidare satsing på berekraftige løysingar.</li> <li>• Forslaget har ingen, og potensielt negativ effekt, på totale klimautslepp. Det har heller ingen effekt på teknologiutviklinga. Dette kjem fram av Menons rapport.</li> <li>• Forslaget gjer det ikkje mogleg med vidare cruisesatsing i Flåm etter 2026 og svarar ikkje ut Stortinget sine tilleggsvedtak frå 2021.</li> </ul>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har nå gjort endringer i forslaget og presenterer to alternative forslag, som i større grad vil åpne for cruisetraffikk i 2026 enn det opprinnelige forslaget. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil gi mer trafikk i verdсарvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I Flåm har vi utvikla ei løysing for ein innovativ energihub, basert på etablering av landstraumanlegg, som vil redusere større utslepp enn forslaget frå Sjøfartsdirektoratet. Løysinga omfattar både sjø- og landbasert aktivitet.</li> <li>• Vi føresler at overgangsordninga fram til 2035 omfattar eit alternativ der skip som kan kople seg til landstraum kan segle inn verdsarvområdet i tråd med TIER III regelverket. Då kan det etablerast eit landstraumanlegg i Flåm og Stortinget sitt tilleggsvedtak frå 2021 kan oppfyllest. I motsetning til Sjøfartsdirektoratet sitt forslag så vil dette både ha reell klimaeffekt og ta vare på lokal verdiskaping og arbeidsplassar.</li> </ul>	arbeidsplasser og bosetting i fjordene. Se vårt anbefalingsbrev for ytterligere informasjon.
<b>70. Rallartoget AS</b>	<p>Rallartoget er et guidet tog som viser turister rundt omkring i vakre Flåm. Dager uten cruise har vi mer enn 90 prosent mindre i omsetning. Mest sannsynlig vil ikke overleve hvis vi mister cruisetrafikken eller går betraktelig ned med den. Da vil Flåm miste en fin attraksjon og det blir mindre tilbud for turister til Flåm.</p> <p>Det blir allerede vesentlige mindre cruisetrafikk fra 2025 som følge av Tier III kravene, håper havna kan etablere landstrøm for cruise dersom denne delen av trafikken beholdes også i 2026.</p> <p>Er ikke landstrøm og Tier III er en mer egnet løsning ift. innfasing av nullutslipps løsninger og ivaretagelse av cruisetrafikk etter 2026?</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>
<b>71. Visit Sognefjord AS</b>	<p>Visit Sognefjord er destinasjonselskapet for dei 7 Sognefjord kommunane. Flåm/Aurland har utvikla seg til å bli eit av Noregs mest attraktive og veldrivne reisemål. Ta til dømes planar for investering i berekraftig teknologi, og gjennomført satsing som dei utsleppsfrie sightseeing båtane som går i verdsarvfjorden mellom Flåm og Gudvangen. Først ute i Norge og det skjer i Flåm.</p> <p>Cruise i Flåm er viktig for det totale bildet av lokalsamfunnet i Aurland/Flåm. Cruisenæringa skapar gode inntekter både for kommunen og næringa. Dette gjer til at reiselivet i Flåm har eit godt økonomisk fundament, som igjen blir brukt til produktutvikling og nyetableringar.</p> <p><b>Forslaget til nytt nullutslippsregelverk for verdsarvfjordane</b></p> <p>Forslaget set den heilskaplege reiselivssatsinga i Flåm i spel. Dette forslaget oppfyller heller ikkje Stortinget sitt anmodningsvedtak frå 2018, og særleg ikkje dei to tilleggsvedtak frå 2021 som mellom anna skal sikre verdsarvfjordane som anløpshamn for cruise også etter 2026, og sikre etablering av landstraum i Flåm.</p> <p>Det vil i næraste framtid ikkje finnast nullutslippsteknologi for store skip, det vil då bety at det ikkje kjem cruiseskip til Flåm frå 2026. Den</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentarer til tidligere innspill, f.eks punkt. 57. Se også anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>

	<p>føreslåtte overgangsordning fram til 2035, har slik Menon rapporten peikar på, null effekt på totale klimagassutslepp.</p> <p>Menon rapporten er klinkende klar på at det ikkje er ei miljøgevinst med at ein ekskluderer to fjordar i Norge, der turistane blir frakta med buss frå nærliggande hamner, til kjende attraksjonar som Flåmsbana. Det er ein sterk konkurransevriding. Dette vil også medføre større belastning på vegar som allereie har eit stort press og dei totale utsleppa vil ikkje blir mindre. Rapporten peiker på kraftig nedgang i lokal verdiskaping og talet på arbeidsplassar.</p> <p><b>Energihub i Flåm</b></p> <p>Sjøfartsdirektoratet er gjort kjent med at ein i Flåm, gjennom eit samarbeid med lokale og nasjonale aktørar, har utvikla ei energihub-løysing, basert på utbygging av landstraum, som vil få ned utslepp både frå cruiseskipa og resten av transportnæringa. Denne løysinga kan gi store positive ringverknader på vegen mot eit heilelektrisk samfunn. Det vil kutte to tredeler av utsleppa frå cruise, og i tillegg gjere det mogleg med elektrifisering av heile reisemålet.</p> <p>Eit slik konstruktivt innspel som ein del av overgangsordninga fram mot 2035 må takast på alvor. Sjøfartsdirektoratet har også støtta ei slik satsing. Visit Sognefjord einer at alle må bidra til å nå våre felles utsleppsmål, men omstillinga må vere rettferdig og ikkje legge lokalsamfunn i grus. Utsleppskutta må vera reelle, ikkje berre symbolske, eller noko som ein skal ha som glanstiltak i media.</p> <p>Verdsarvfjorden er sers viktig for oss. Derfor har næringsaktørar i Aurland delteke i å utvikle ei løysing som er innovativ, har reell klimaeffekt og kuttar utslepp både på sjø og land. Og i motsetning til Sjøfartsdirektoratet sitt forslag tek den vare på lokal verdiskaping og arbeidsplassar.</p> <p>Forslaget som no ligg føre, var meint til å redusere utslepp, men gjer ikkje det. Den vil straffe eit reisemål som jobbar effektivt og målretta for berekraftige løysingar. Det er sterk konkurransevriding som ikkje tener miljøet.</p>	
<p><b>72.</b> <b>Saga</b> <b>Souvenir AS</b></p>	<p>Etter vår oppfatning kan ikkje dette framlegget innførast slik det ligg føre.</p> <p>Framlegget har følgjande manglar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Framlegget sikrar ikkje tilstrekkeleg cruisetrafikk til Flåm etter 2026 for etablering av landstraum.</li> <li>2. Framlegget sikrar ikkje cruisetrafikk i 2026 i det heile tatt.</li> <li>3. Framlegget gjev uforholdsmessige ulemper lokalt som ikkje kan akseptierast.</li> </ol>	<p>Se kommentarer til Aurland Hamnevesen KF sitt innspel, punkt 4. Se ellers anbefalingsbrevet for mer informasjon.</p>

	<p>3. Framlegget gjev negativ klimavinst i seg sjølv, og forhindrar lokale planar om store utsleppskutt på tvers av sektorar i Flåm.</p> <p>4. Framlegget er ikkje teknologinøytralt.</p> <p>5. Det ligg føre fleire avvik i høve minimumskrav i utgreiingsinstruksen.</p> <p>6. Framlegget har fleire rettslege svakheiter i høve heimel i skipssikkerheitslova og den maritime tenestefridomen i EØS-avtalen.</p> <p>Me ynskjer å syne til det løysingsrommet som beskrive av Aurland hamnevesen KF, med høve til etablering av landstraum for cruise i Flåm, og at dette er så langt ein kjem i overgangsperioden på eigna måte i Flåm.</p> <p>Krav om bruk av biobaserte drivstoff for cruiseskip kan innførast nasjonalt, jf. stortingsvedtak 672/18 første ledd og tilrådingane i Grønt skipsfartsprogram sin cruise-pilot.</p>	
--	---	--

	Andre statlige myndigheter	
<b>73.</b> <b>Justis- og beredskapsdepartementet</b>	Vi har ingen merknader.	Tatt til orientering.
<b>74.</b> <b>Kystverket</b>	<p>Vi viser videre til Menons samfunnsøkonomiske analyse hvor de vurderer at nullutslippkrav i verdensarvfjordene «vil føre til at cruiseskipene vil seile til andre fjorder på Vestlandet». Det vil i så fall være i tråd med observert anløpsmønster som følge av at strengere krav til NOx-utslipp i verdensarvfjordene trådte i kraft i 2022. Dette vil også forsterke en trend som Kystverket har observert de siste årene med stadig større cruiseskip som søker nye havner og destinasjoner som passer inn i seilingsplanene deres. Ved bortfall eller nesten bortfall av store destinasjoner som Geiranger/Hellesylt og Flåm, vil det sannsynligvis bli større press på havnene som ligger utenfor verdensarvområdene, samt at det vil bli søkt å finne nye destinasjoner/fjorder som erstatning. Nedenfor vil vi belyse dette nærmere med anløpsstatistikk og peke på noen mulige konsekvenser av en slik utvikling.</p> <p>Dersom vi forenklet anser Møre og Romsdal fylke samt Nordfjord som nærområdet for Geiranger og Hellesylt, er det registrert 31 havner med anløp av cruiseskip i perioden 2010-2022. For å vurdere hvordan cruisetrafikken blir påvirket av endrede krav, kan en se på endringene i fordeling av anløp før og etter innføringen av Nivå II-kravene for utslipp av NOx fra skip i verdensarvfjordene 1. januar 2022. Vi sammenligner derfor trafikken i 2019 og 2022, som er de to siste årene som ikke er påvirket av covid-19-pandemien. Vi ser at antall anløp har økt for de aller fleste destinasjonene, mens antallet anløp i de store destinasjonene Geiranger og Hellesylt gikk kraftig ned med henholdsvis 35 % og 44 %.</p> <p>Dette sammenfaller med innføringen av Nivå II-kravene for utslipp av NOx fra skip i verdensarvfjordene. Selv om det var en betydelig reduksjon i cruiseanløpene til Geiranger og Hellesylt, var de omkringliggende havnene ikke bare i stand til å ta imot disse skipene, men endatil å ta imot ytterligere cruiseskip. De største cruiseskipene (over 250 meter) står for en betydelig andel av anløpene i de fleste cruisehavnene med unntak av Kristiansund, Loen og Ørsta. Det kan tyde på at flere cruisehavner i regionen i teorien vil kunne ta imot cruiseskip som i dag går til Geiranger og Hellesylt.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet tar informasjonen med seg i det videre arbeidet.</p>

	<p>I Vestland fylke sør for Nordfjord, som kan anses som nærområdet for Flåm, var det 9 havner med mer enn 5 cruiseanløp i 2022. I perioden 2010-2022 er det imidlertid registrert hele 55 havner i regionen med anløp av cruiseskip, så det er en rekke mulige cruisehavner i regionen. Det er relativt få store cruisehavner i regionen, og det samlede antallet anløp har gått ned med 2 % fra 2019 til 2022. Dette skyldes til dels at antallet anløp i verdensarvhavnene Flåm og Gudvangen gikk ned med henholdsvis 26 % og 40 % med innføringen av de strengere kravene til NOx-utslipp. Men det skyldes også at Bergen har innført begrensninger for antall cruiseskip og cruisepassasjerer per dag. Samtidig har mindre destinasjoner som Vik i Sogn, Rosendal og Skjolden doblet antall cruiseanløp. De største cruiseskipene står for en betydelig andel av anløpene i Bergen, Flåm, Eidfjord, Vik i Sogn og i Skjolden. Dette kan tyde på at det er begrenset infrastruktur i regionen til å ta imot cruiseskip som i dag går til Flåm. Muligens vil trafikken da flytte seg lengre nordover mot Nordfjord og Møre og Romsdal hvor infrastrukturen kan virke å være mer tilrettelagt for de største cruiseskipene.</p> <p>Kystverket registrerer også at det de siste årene har vært en betydelig vekst i antall anløp av de største cruiseskipene over 250 meter. I 2022 var det 1 432 anløp av cruiseskip i denne størrelseskategorien, en økning på 28 % fra 1 115 anløp i 2019. I verdensarvhavnene Flåm, Geiranger og Hellesylt var det i 2022 til sammen 203 anløp av cruiseskip over 250 meter, eller 14 % av den nasjonale totalen.</p> <p>Denne forenklete gjennomgangen av anløpsstatistikken for cruiseskip ser umiddelbart ut til å støtte opp under Menons vurdering av at «det er kaikapasitet til å ta imot flere skip i størrelsesorden antall skip i sesong som går til Flåm og Geiranger». I praksis vil imidlertid kapasiteten avhenge av en rekke faktorer. Fysiske begrensninger ved infrastrukturen er en viktig faktor, slik som kailengde, pullertstyrke, ankringsforhold, og dybde i havn og ved innseiling. Kystverkets erfaring er at anløp av store cruiseskip stiller større krav til god havneinfrastruktur og reguleringer av anløp. Dette gjelder særlig antall skip i havn, størrelsen på skipene, og vindforhold. De siste årene har det vært et økende antall tilfeller hvor Kystverket må sette inn tiltak for å ivareta risikoen. Endringen i anløpsmønster kan dermed ha en negativ effekt på sjøsikkerheten dersom dette medfører økt press på destinasjoner hvor det ikke er like god infrastruktur eller etablerte retningslinjer for anløp av større cruiseskip.</p>	
--	---	--

	<p>Det er per i dag kun i Geiranger at det foreligger formelle regler for cruiseanløp gjennom kravet til tilvisning av plass for ankring og fortøyning i Geirangerfjorden. Imidlertid foreligger det en rekke lokale begrensninger og retningslinjer for losing, hvorav noen er særlig rettet inn mot cruiseskip. Et eksempel på dette er anbefaling om maksimal vindstyrke ved innseiling til Arendal. Disse lokale begrensningene er losfaglige vurderinger som skal ivareta sjøsikkerheten. De siste års utvikling med en betydelig økning av cruiseanløp, flere store cruiseskip og nye destinasjoner medfører at Kystverket løpende foretar losfaglige vurderinger. Dette kan resultere i at det settes begrensninger for innseiling til havner, ankring og fortøyning for de største cruiseskipene til flere destinasjoner enn i dag.</p> <p>På landsiden kan kapasiteten til å ta imot store cruiseskip begrenses av tilgang på guider og turbusser til å tilby aktiviteter og program når cruisepassasjerene er i land. Videre kan det i lokalbefolkningen komme ønsker om å begrense cruiseturismen. Bergen og Stavanger er eksempler på store cruisehavner som de siste årene har satt begrensninger på antall cruiseskip og passasjer.</p> <p>Erfaringer med innføring av krav til utslipp (NOx-krav i verdensarvfjordene) eller drivstofftype (tungoljeforbud på Svalbard) viser at cruiseindustrien i stor grad tilpasser seg innstramminger i regelverk. Selv om denne problemstillingen ikke inngår i høringen, vil Kystverket benytte anledningen til å påpeke at det ville være hensiktsmessig å se helhetlig på regulering av utslipp fra cruiseskip, som første ledd i Stortingsvedtak 672 (2017-2018) hvor Stortinget ber regjeringen «implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030.»</p>	
<p><b>75. Regelrådet</b></p>	<p>Regelrådet mener at utredningen har svakheter. Forslaget forventes å ha virkninger på lokalt næringsliv gjennom reduksjon i cruiseturisme. Utredningen viser hvordan ulike tiltaksalternativ forventes å påvirke omsetningen for reiselivsnæringen i verdensarv- fjordene. Virkningene beskrevet for disse er både kvalitative og tallfestede. Det savnes imidlertid at fordeling av små- og mellomstore bedrifter beskrives, og en vurdering av mer indirekte effekter for Norge som turistdestinasjon.</p> <p>Regelrådet mener at det ville vært naturlig i en slik sammenheng å gå gjennom hvorvidt lignende regulering finnes i andre land.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>



	<p>Forventet utvikling for berørt næring vil innebære tap i omsetning både med og uten anmodningsvedtak om nullutslipp. Utfordringen ligger særlig i å nå målet om fortsatt cruiseanløp, samtidig som anmodningsvedtaket om nullutslipp skal etterleves. Sjøfartsdirektoratet kunne etter vår vurdering presentert alternative forslag som i mindre grad ville påvirket berørt næringsliv.</p>	
<p><b>76. Riksantikvaren</b></p>	<p>Riksantikvaren støtter fullt ut forslagene til endringer med virkning fra 1. januar 2026. Vi mener at dette vil medføre en reell miljøgevinst med stor virkning. Forslagene i denne utredningen om reelle tiltak vil føre til reduserte utslipp i verdensarvfjordene og vil på en bedre måte ivareta natur- og kulturmiljøverdier i verdensarvfjordene. Riksantikvaren mener også at det er positivt for lokalt næringsliv langs fjordene at Sjøfartsdirektoratet legger opp til en overgangs-ordning hvor bruk av biogass i en viss mellomfase kan tillates anvendt under gitte betingelser.</p> <p>Forslagene fra Sjøfartsdirektoratet bygger på en samfunnsøkonomisk analyse fra Menon Economics, hvor også Kystverket har kommet med trafikkprognoser og lokale og statlige berørte instanser er involvert.</p> <p>Som det påpekes i høringsutredningen, ble Vestnorsk fjordlandskap, herunder Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Sønnylvsfjorden og Tafjorden i 2005 innskrevet på UNESCOs verdensarvliste. Gjennom oppføring av disse områdene på Verdensarvlisten har Norge påtatt seg internasjonale traktatsforpliktelser til å ivareta områdene på best mulig måte gjennom "Best Practice-prinsippet".</p> <p>Stortinget har tilsvarende fattet anmodningsvedtak om krav til nullutslipp i verdensarvfjordene. Dette ble vedtatt av Stortinget 3. mai 2018 (vedtak 672). Riksantikvaren støtter på denne bakgrunn fullt ut de foreslåtte tiltak til endringer fra Sjøfartsdirektoratet.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har i det endrede forslaget tatt hensyn til vernede og fredede skip i forbindelse med kravet til nullutslipp i verdensarvfjordene, se anbefalingsbrevet.</p>
<p><b>77. Statens vegvesen</b></p>	<p>Slik vi leser Sjødirektoratets forslag vil det få innvirkning på alle fartøy som kan frakte mer enn 12 passasjerer og som seiler i de berørte områdene, dvs. også ev. ikke-kommersielle ferje- og båtruter som opprettes av det offentlige. Fra 1. januar 2026 vil disse ikke kunne ha direkte utslipp av karbondioksid eller metan. I lys av dette har vi to kommentarer.</p> <p><u>Beredskap og behov for å kunne opprette midlertidige samband</u> Statens vegvesen har ved flere anledninger kjøpt inn båttjenester på svært kort varsel</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>I forbindelse med revidering av forskriftsforslaget er det laget en unntaksbestemmelse for beredskap og midlertidige samband. Se anbefalingsbrevet.</p>

	<p>grunnet lengre perioder med stengt vei i E16 Gudvangatunnelen.</p> <p>Båtruten gikk i Aurlandsfjorden og Nærøyfjorden. Vi har ikke fartøy som ligger i beredskap. Å finne tilgjengelige (og egnede) fartøy som ikke slipper ut karbondioksid eller metan på kort varsel, er «umulig» i dagens marked, og forventes å være krevende en tid framover. Om forskriften vedtas som foreslått, vil den i ytterste konsekvens føre til at det ikke er tilgjengelige fartøy som kan benyttes om behovet oppstår.</p> <p>Av beredskapsmessige hensyn er det viktig å ha muligheten til å opprette både båt- og ferjesamband langs kysten og i fjordene, så også i verdensarvfjordene. Ingen hendelser er like og hvilke tiltak som bør iverksettes varierer, men vi fraråder at krav til nullutslipp fra fartøy skal begrense handlingsrommet for å iverksette avbøtende tiltak ved hendelser i veisystemet.</p> <p><u>Midlertidige samband grunnet planlagt arbeid i veisystemet</u></p> <p>E16 Lærdalstunnelen er planlagt oppgradert i perioden 2025-2030. På grunn av særlig krevende geologi i Lærdalstunnelen ser det ut til at det ikke blir mulig å komme gjennom tunnelen mellom ca. kl. 18 og kl. 6 (mens sprengnings- og sikringsarbeider pågår). Dette forventes å vedvare i 2,5-3 år, altså fra 2025 til 2028. Det er nødvendig med hurtiggående fartøy for persontransport mellom Aurland og Lærdal for å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner i de to kommunene i anleggsperioden.</p> <p>Vi er ikke kjent med om det eksisterer egnede fartøy som oppfyller forskriftsforslaget og er tilgjengelige i markedet. Vi er kjent med at det er/planlegges å bygge fartøy som kan oppfylle kravene, men disse er tenkt satt inn på fylkeskommunale båtruter. Å drifte fartøyene uten utslipp kan også kreve at det er nødvendig infrastruktur på landsiden som gjør det mulig å lade eller å bytte batterier, samt at det er tilgang på kraft i strømmettet. Å bygge et eget fartøy for en sikker driftsperiode på 2,5-3 år vurderes å være et svært dyrt tiltak. Ev. oppgradering av strømmettet til kai er noe som har vist seg kan ta tid når vi har elektrifisert ferjesamband. Dette vil kunne skape store utfordringer for nødvendig persontransport ved oppgradering av Lærdalstunnelen. For å sikre en forsvarlig prosjektgjennomføring og sikre at viktige samfunnsfunksjoner ikke blir unødig skadelidende, er det av stor betydning med rammevilkår for sjøtransport som både er effektive og samlet sett mest mulig miljøvennlige.</p> <p>Statens vegvesen er avhengig av at det finnes løsninger for en effektiv persontransport på sjøen mellom Aurland og Lærdal i prosjektperioden.</p>	
--	--	--

	På bakgrunn av det overstående anbefaler Statens vegvesen at det gis begrensede unntaksbestemmelser som sikrer at det er mulig.	
<b>78. Statsforvalteren Vestland</b>	<p>Statsforvaltaren i Vestland meiner forslaget gjev eit godt oversyn over korleis nullutsleppvedtaket vil verte iverksett. Dette gjeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eit generelt krav om bruk av best tilgjengeleg nullutsleppsteknologi i passasjerbåtar, ferjer og liknande som trafikkerer verdsarvfjordane (Jf. § 12b fyrste ledd).</li> <li>• Innføring av ei overgangsordning for cruiseskip over bruttotonnasje 10 000 tonn som inneber bruk av biogass som energikjelde ved segling i verdsarvfjordane. (jf. § 12 b fjerde ledd).</li> </ul> <p>Statsforvaltaren støttar framlegget til endra regelverket slik det ligg føre, men vil peike på at framlegget er utfordrande ikkje minst for det lokale næringslivet og turismen, og dermed for mange arbeidsplassar i lokalsamfunna i Aurland og i Geiranger.</p> <p>Teknologiutvikling og tilgjengeleg infrastruktur på land er viktig for å kome i mål med nullutslepp i verdsarvfjordane, og det er viktig at innføringa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plasserer hovudansvaret for omstillinga og tilpassing hjå reiarlaga.</li> <li>• Opnar for av bruk relevante energikjelder som er tilgjengeleg frå fleire etablerte produsentar.</li> <li>• Tek omsyn til at Nærøyfjordområdet og Geirangerfjordområdet er ulike og har ulik tilgang på landbasert infrastruktur.</li> </ul> <p>Vi vil presisere at endeleg regelverk må vere fleksibelt slik at det kan tilpassast framtidige endringar og teknologiutvikling, og at det må kome overgangsordningar som kompenserer for utfordringane i næringslivet lokalt.</p> <p>Det bør etablerast eit fireårig omstillingsprogram fram til 2030 for lokalsamfunna i verdsarvfjordane som kan motverke tap for næringslivet si verdiskaping og sysselsetting som fylgje av krava.</p>	<p>Tatt til orientering. Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil i mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene.</p> <p>Se anbefalingsbrevet for mer utfyllende informasjon.</p>

	Private aktører i nærmiljøet	
<p><b>79. Sæther, Jan Erik</b></p>	<p>Foreslår følgende: Eit enda betre alternativ er at ein endrar ordlyden i ny §12b slik at den liknar meir på §14c. Til dømes kunne teksten vere “§12b. Særlige regler om utslipp av karbondioksid (CO2) og metan (CH4) fra passasjerskip med bruttotonnasje 1000 eller mer i verdensarvfjordene.” Dei fleste verna eller freda fartøy er under 1000 bruttotonn og vil då vere sikra vidare drift. Båtar som er så små har dessutan svært låge utslepp samanlikna med større passasjerbåtar, så intensjonen om å fjerne utsleppa frå fjordane vil vere oppfylt. Om §12b vert utforma på denne måten må §14f naturlegvis verte ståande med tanke på dispensasjon frå krava i §10a, §14b og §14c. Ei slik utforminga av §12b vil heller ikkje opne opp for meir ferdsel enn det som er tillate i dag.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se anbefalingsbrevet for foreslåtte endringer i forskriftsforslaget.</p>
<p><b>80. Aktører i Geiranger v/ Jan Ivar Maråk</b></p>	<p>Vi representerer en rekke bedrifter i Geiranger og omegn som er direkte eller indirekte berørt av de særskilte Tier-kravene og forslaget om nullutslippskrav i verdensarvfjordene i 2026.</p> <p>Vi er positive til at Sjøfartsdirektoratet åpner opp for biogass, men mener at forslaget ikke er tilstrekkelig. Det er høyst usikkert hvordan aktørene vil tilpasse seg det foreslåtte kravet, og hvor mange av dagens og kommende cruiseskip med LNG-teknologi som faktisk vil bli benyttet til seilaser i Norge. For å sikre aktivitet i verdensarvfjordene må det også gis dispensasjon for å bruke flytende biodrivstoff (biodiesel). Det vises her til at EUs regelverk (FuelEU Maritime) ikke skiller mellom biogass og flytende biodrivstoff, og avansert flytende biodrivstoff har like gode klima- og bærekraftsegenskaper som biogass. Vi mener samtidig at dispensasjonen må gjelde alle skip, ikke bare skip over 10.000 BRT.</p> <p>Menons konsekvensanalyse viser at helt eller delvis bortfall av cruisetrafikk i Geiranger vil innebære et dramatisk inntektsbortfall, og tapte årsverk som vanskelig lar seg erstatte. Det er alvorlig for et bygdesamfunn som sliter med fraflytting, og der innbyggertallet nærmer seg en kritisk grense. Et uheldig utfall av denne prosessen vil få dramatiske konsekvenser for Geiranger-samfunnet, og i neste omgang verdensarvstatusen. I dette perspektivet er det lov til å undres over forslaget som ifølge Menon-analysen vil ha svært liten effekt på de totale klimagassutslippene. Politiske myndigheter og Sjøfartsdirektoratet må i større grad vektlegge hensynet til lokalsamfunnene.</p> <p>For Geiranger er det cruisetrafikken som i første rekke gjør det mulig å opprettholde et servicetilbud i</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Det er fremmet alternative forslag som åpner for bruk av andre drivstoff enn bare biogass, som vil i mer trafikk i verdensarvfjordene. Mer trafikk vil gi bedre økonomiske rammebetingelser, trygge arbeidsplasser og bosetting i fjordene.</p> <p>Se anbefalingsbrevet punkt 2 og følgende for mer utfyllende informasjon.</p>

	<p>Geiranger i lavsesongene. Cruisenæringen er også helt avgjørende for å opprettholde et variert aktivitetstilbud i Geiranger. Vi vil advare mot en utvikling der mye av infrastrukturen som er bygget opp rundt cruisenæringen i Geiranger gjennom hundre år blir avvirket. Vi frykter at det ikke finnes et bærekraftig lokalsamfunn som kan gjenoppbygge infrastrukturen når teknologien for nullutslipp for cruise fartøyer er kommet på plass.</p> <p>Vi støtter tiltak for å redusere lokal forurensing fra cruisenæringen og annen turisttrafikk. Vi er derfor i utgangspunktet positive til at Sjøfartsdirektoratet i 2019 fastsatte særregler for verdensarvfjordene i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.. Når Tier III kravet blir gjort gjeldende for alle større skip fra 1. januar 2025, vil utfordringene med lokal forurensning fra cruiseskip i verdensarvfjordene langt på vei være løst. Vi mener det bør være en målsetting å etablere like regler for hele norskekysten, slik at en unngår at kravene kun fører til at verdiskapingen, og utslippene, blir flyttet til andre cruisedestinasjoner.</p> <p>Tier II kravet som ble gjeldende fra 2022 førte til 35% reduksjon i antall cruiseskipanløp i Geiranger sammenlignet med 2019, til tross for at det i samme perioden var en økning i cruisetrafikken langs norskekysten. Menon anslår at Tier III kravet som blir gjeldende fra 2025 vil redusere cruiseaktiviteten med ytterligere 30% fra 2022 nivå. For Geiranger betyr det en nedgang på rundt 55% i antall cruiseanløp sammenliknet med 2019. Vi mener at Geiranger ikke vil tåle en ytterligere stor nedgang i tilknytning til nullutslippsvedtaket fra 2026. For lav og sporadisk aktivitet vil gjøre det utfordrende å opprettholde dagens drift av nødvendig infrastruktur for mottak av cruiseskipene. Det er en stor svakhet i Sjøfartsdirektoratets analyse at det ikke er forsøkt kartlagt i hvilket marked de eksisterende LNG-fartøyene seiler, og hvilket marked de kommende LNG-skipene er tiltenkt å operere i, og dermed hvor stort omfang cruise aktiviteten vil bli med en overgangsordning utelukkende for biogass.</p> <p>Vi mener at dersom cruiseaktiviteten skal opprettholdes på et visst nivå i verdensarvfjordene, må flytende biodrivstoff likestilles med biogass i overgangsordningen. Dette vil være teknologinøytralt, og mer i samsvar med EUs klimastrategi som EUs klimavotesystem og FuelEU Maritime. Avansert flytende biodrivstoff har like gode klima- og bærekraftsegenskaper som biogass, og vil være lettere tilgjengelig enn biogass i tilstrekkelige kvanta. Det vil i</p>	
--	---	--

	<p>større grad legge til rette for verdensarvfjordene kan være anløpshavn for cruisebåter også etter 1. januar 2026. En åpning for flytende avansert biodrivstoff vil samtidig gi cruiserederiene insentiver til å investere i rensetiltak for å tilfredsstille Tier III kravet, som blir gjeldene i verdensarvfjordene fra 1. januar 2025. Dette vil kunne gi store miljøgevinster også i områdene utenfor verdensarvfjordene. Uten en åpning for flytende biodrivstoff for å tilfredsstille nullutslippskravet vil insentivet for slike miljøinvesteringer svekkes.</p> <p>Vi viser til at EU i juli 2021 la frem et ambisiøst klimaprogram kalt Fit for 55, som nå er vedtatt og forsterket. Det innebærer blant annet to viktige reguleringer av cruiseskipene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• For det første skal cruiseskip og andre store skip inkluderes i EUs kvotemarked (EU- ETS) fra 1.januar 2024.</li> <li>• For det andre er det vedtatt et nytt regelverk (FuelEU Maritime) som pålegger skipene å gradvis redusere utslippsintensiteten til drivstoffet fartøyet bruker. Disse EU-regelverkene vil bli et kraftig verktøy for å nå klimamålene for cruisenæringen, i første omgang med økt bruk av biogass og flytende biodrivstoff og gjennom kvotesystemet, og senere ved å tvinge frem bruk av ny teknologi. Dette regelverket skal tas inn i norsk lovgivning, og vil sikre lavere klimagassutslipp fra cruise og andre store skip som seiler langs norskekysten. Vi mener at overgangsordningen for nullutslippskravet i verdensarvfjordene i størst mulig grad må harmoniseres med EUs regelverk for klimatiltak i maritim sektor. I dette ligger det at også kvotesystemet bør kunne brukes for å oppfylle nullutslippskravet. I tillegg må som tidligere nevnt bærekraftig flytende biodrivstoff likestilles med biogass i overgangsperioden. En slik tilnærming vil gjøre det lettere for cruiserederiene å tilpasse seg de nye kravene om nullutslipp for verdensarvfjordene, og dermed redusere de totale klimagassutslippene. Det vil gi en stor klimagevinst at cruiseskip med tilnærmet nullutslipp besøker verdensarvfjordene, i forhold til at de alternativt besøker andre cruisedestinasjoner uten de samme strenge kravene.</li> </ul> <p>Vi vil understreke at det er viktig at regelverket for bruk av biogass og flytende biodrivstoff i en overgangsordning gjør det enkelt for rederiene å ta dette i bruk. Vi støtter derfor forslaget om at det ikke er nødvendig å bunkre biogass i en egen tank, og at det gis et visst slingringsmonn for når skipet må bunkre biodrivstoffet. Vi konstaterer imidlertid at forslaget om at biodrivstoffet må holdes adskilt fra fossilt drivstoff</p>	
--	--	--

	<p>frem til den er bunkret er problematisk i forhold til dagens praksis, og mener blant annet at det må tillates bruk av biogass med massebalansesertifikat hentet ut fra rørgassnettet.</p> <p>I Menon sin samfunnsøkonomiske analyse er det konkludert med at de nasjonale klimagassutslippene vil bli lite berørt av forslaget, og at effekten i stor grad blir at verdiskapingen og utslippene flyttes til andre cruisedestinasjoner. Menon viser dessuten til at selv en dispensasjon for bruk av flytende biodrivstoff og biogass som foreslått overfor, vil medføre store fall i omsetning, verdiskaping, og sysselsetting i reiselivsnæringen knyttet til Geiranger og Flåm. Dette er alvorlig for de to destinasjonene, og vi mener derfor at myndighetene igjen bør vurdere å utsette nullutslippskravet med to år. Dette vil også gi rederiene bedre mulighet til å tilpasse seg nullutslippskravet.</p>	
<p><b>81. Tom Buene, pensjonert medarbeidar Flåm Ferdaminne AS</b></p>	<p>Eg uttalar meg som nyleg pensjonert frå ei turistbedrift i Flåm. For bedrifta eg snakkar om kan det bli snakk om ein omsetningsnedgang på 60-70%. Det er solide berekningar som viser kva som vil bli verknaden for Flåm. Eg vil i staden oppfordre til å ta inn over seg realitetane, og ikkje drive symbolpolitikk gjennom om å stå på eit stortingsvedtak som er fatta utan realitetsvurdering og utgreiing, nesten som på eit religiøst vekkelsesmøte.</p> <p>Kort samandrag: rasering av lokalsamfunn gjennom massivt tap av inntekter, tap av påverkningskraft, negativ effekt på miljø samla sett, potensielt auke av allerede store trafikkutfordringar i Flåm.</p> <p>Kva med forureining lokalt? Her er det nok å vise til målingar av luftkvalitet lokalt. Faktum er at dei to korona-åra, utan skipsanløp, syner generelt dårlegare luftkvalitet. Dette bør leggje den debatten død. Luftkvaliteten i Flåm har berre vore eit vikarierende argument for dei ( svært få) som gjer kva dei kan for å sette cruisetrafikken i eit dårleg lys. Dette er altså tilbakevist.</p> <p>Kva skal erstatte 120 arbeidsplassar, og kva skal kompensere bortfallet av opp mot 25% av passasjerar på Flåmsbana? Og det skal vel skje utsleppsritt? Lokalt er det tverrpolitisk einigheit om at ein framleis vil ha cruisetrafikk etter 2026.</p> <p>Når verdensarvstatusen blir brukt på denne måten av miljøfundamentalistar uten begrep om skadeverknadane, både for miljø og ikkje minst for lokalt næringsliv. Då treng ein ikkje bli forundra over at stadig fleire vurderer denne statusen til å være ein belastning snarare enn eit fortrinn.</p> <p>Ein kan ikkje sette i verk svindyre tiltak som har negativ effekt (sjølv om eg ser at det kan være freistande då ein</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se kommentar til innspill nr. 80.</p>

	<p>i dette tilfellet kan velte belastninga over på eit lite lokalsamfunn)</p> <p>Dette er særst kynisk og umusikalsk etter som Aurland/Flåm faktisk er «best i klassen» når det gjeld miljøserting. Tenk berre: å anlegge cruisekai med gangavstand til tog, å utvikle hybrid og heilelektriske båtar for lokal persontrafikk på Nærøyfjorden, i tillegg handhevar ein her dei strengaste krav til cruiseanløp og sist men ikkje minst legge fram ei framtidretta løysning for dramatisk reduksjon av utslepp gjennom ei totalløysning for elektrifisering av persontrafikk både til lands og på sjø.</p>	
<b>82. Dyrdal verdsarvbygd, ved Arild Dyrdal</b>	<p>Oppsummert:</p> <p>Vi kan, men vi bør ikke sette strengere krav til bruken (handlingsrommet) på fjorden enn ønsket resultat. Å sette uoppnåelig krav har generelt svært liten verdi.</p>	Tatt til orientering.
<b>83. Sissel Rogne</b>	<p>For oss som arbeider med verdensarvverdiene ved å restaurere kulturhistoriske gårder ønsker vi å komme med våre synspunkter til forskriften fordi dette området også skal være et miljøfyrtårn.</p> <p>Det er fint at forskriftsutvidelsen her tydeliggjør at dette gjelder cruisetrafikk. Men det er viktig at det ganske enkelt skrives «skip» slik at det er tydelig at øvrig skipsfart også er regulert. Vi ber om at det tydeliggjøres at det ikke er frakten på skipet (gods eller passasjerer) som er avgjørende for forskriftens miljøkrav, men støy, forurensning og miljøforstyrrelsen. Vi er imot at andre store skip som tankskip kan få løyve til å segle igjennom verdensarvområdet dersom formålet er å nå ei hamn som ligg utanfor sjølve verdensarvområdet eks innerst i Tafjorden.</p> <p>Grunnen til at vi engasjerer oss sammen med innbyggerne i Tafjord er at vi er blitt kjent at TafjordKraftselskap utreder å etablere en tankskipsrute med 300 meter 150 000 tonn dw til å gå i linjetrafikk forvanneksport fra innerst i Tafjorden, muligens trukket med elektriske taubåter fra Fjørå pga sikkerhetsrisiko ift. manøvrering og bølger.</p> <p>Vi mener således at punkter som omdømmeeffekter og Bosetting og bolyst vil fremstå som meget merkelig, dersom det er forbud mot store passasjerskip og cruise-trafikk som tross alt gir arbeidsplasser, mens unødvendig tankskipstransport tillates som ikke genererer noen arbeidsplasser i regionene, og folk er imot fordi det ødelegger kulturarv og den unike opplevelsen av naturen i verdensarv landskapet. Vi mener derfor at det må sees helhetlig på skipstrafikken i fjorden og at spesifiseringer viser</p>	<p>Mandatet for Sjøfartsdirektoratets oppdrag var å lage nullutslippskrav for turistskip og ferger i verdensarvfjordene. En utvidelse av forslaget til å gjelde alle skip, ikke bare passasjerskip, vil falle utenfor mandatet.</p>



	at dette gjelder all slags svære skip med fossilmotor.	
<b>84.</b> <b>Tilsette ved</b> <b>Aurland</b> <b>Hamnevesen</b> <b>KF</b>	<p>Vedtak 690 og 691 skulle sørge for at det framleis skulle vere cruisetrafikk i Flåm etter 2026, ein skulle lytta til lokale tiltak og landstraumsanlegget skulle sikrast. Ut frå høyingforslaga, sakspapir, media og tilbakemeldinger, er me uroa for at forslaget frå direktoratet ikkje treff på dessa punkta.</p> <p>Forslaget er kontraproduktivt og vil ikkje ha reell effekt på redusering av klimagassutslepp eller vere ein springbrett for teknologiutvikling. Et forslag som berre vil flytte trafikken til andre hamner og områder. Det blir tap av inntekter og verdiskapingsgrunnlag, arbeidsplasser og overskot.</p> <p>Hamnevesenet har sammen med Hafslund, Bellona, Norways best, SygnirOG Ocean Hyway Cluster gjennomført ein rapport i høve til etablering av Flåm som ein energihub for framtidis reiseliv. Første og avgjerande del er å få bygd landstraum til cruiseskipa. For å få dette gjennomført er det nødvendig å behalde tilstrekkelig med anløp for å forsvare den store investeringa. Dette kan gjerast ved å behalde dagens krav til TIER III i verdsarvfjordene i 2025.</p> <p>Konklusjon:  La Aurland Hamnevesen KF bygge landstraum og legge til rette for at det kjem tilstrekkeleg med skip etter 2026. Då slik at denne investeringa kan forsvarast.  La det lokale initierte prosjektet Flåm – ein energihub for framtidis reiseliv bli realisert.  Ei lokal forankra satsing danna grunnlaget for der me er i dag, og det me har fått til er imponerande.  Ei lokal forankra satsing bør danna grunnlaget for der me er i framtida, og det me skal få til er revolusjonerende.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Se ellers våre kommentarer til Aurland Hamnevesen KF sitt innspill, punkt 4.</p>