



STORTINGET

Innst. 202 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Dokument 8:9 S (2019–2020)

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk om regulering av cruisenæringen

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen legge fram en modell for et konsesjonssystem for cruisenæringen, hvor et begrenset antall konsesjoner auksjoneres ut hvert år basert på tåleevne for natur og kystsamfunn, med strenge miljøkrav og krav til ringvirkninger for lokalt næringsliv, for eksempel gjennom bruk av lokale guider, kjøp av lokal mat og gode forhold mht. lønns- og arbeidsforhold i egen og i innleid virksomhet.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at alle cruiseskip med operasjon i norske fjorder, sårbare områder i norske farvann eller norske cruisehavner opererer i tråd med kravene for utslipp av NO_x og SO_x, slik det er beskrevet i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip mv.
3. Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av nullutslippsteknologi for cruiseskip for alle norske cruisedestinasjoner fra 2024.
4. Stortinget ber regjeringen stille krav om utslippsfri drift av cruiseskip, inkludert inn- og utseiling til alle norske cruisedestinasjoner, så snart dette teknisk lar seg gjennomføre.
5. Stortinget ber regjeringen fra 2021 prioritere anløpende cruiseskip som kan dokumentere bruk av klima- og miljøtiltak, gjennom dokumentasjon av eksempelvis Energy Efficiency Design Index (EEDI) og Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI), ved tildeling av anløpstidspunkt og kaiplass.
6. Stortinget ber regjeringen pålegge cruiseskip å ta i bruk landstrøm i havner der landstrøm er tilgjengelig.
7. Stortinget ber regjeringen kreve nullutslippsløsninger i all cruiserelatert busstransport fra og med 2022.
8. Stortinget ber regjeringen kreve nullutslippsløsninger i all transport av varer, avfallsbehandling, vedlikehold og andre tjenester relatert til cruiseskips anløp fra og med 2022.
9. Stortinget ber regjeringen om å arbeide for at Emission Control Areas-sonen (ECA) utvides til også å gjelde nord for 62. nordlige breddegrad.
10. Stortinget ber regjeringen innføre et tungoljeforbud rundt Svalbard og verdensarvfjordene, med virkning fra 1. januar 2021 og for hele norskekysten med virkning fra 1. januar 2025.
11. Stortinget ber regjeringen legge til rette for at landstrømanleggene skal ha standardiserte grensesnitt for til- og frakopling, slik at anløpende cruiseskip kan benytte samme type utstyr i alle norske cruisehavner.
12. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å innføre begrensninger på maksimalt antall cruisepassasjerer per dag, samt maksimalt antall cruiseanløp per dag.
13. Stortinget ber regjeringen vurdere å pålegge kommunene å vurdere om det finnes alternative og mer egnede kaiarealer til cruisevirksomhet med ut-

gangspunkt i miljø, sikkerhet og passasjervolum.

14. Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova i større grad prioriterer midler til maritim næring for å stimulere til raskere utbygging av landstrøm i cruisehavner.
15. Stortinget ber regjeringen etablere et register over utsendte arbeidstakere i Norge.
16. Stortinget ber regjeringen intensivere kontrollen av påseplikten og håndheving av bestilleransvaret for allmenngjort lønn.
17. Stortinget ber regjeringen definere en grense for antall dager med kabotasjekjøring for turbusser i Norge – etter mønster fra Danmark.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsunn Lyngedal, Cecilie Myrseth, Nils Kristen Sandtrøen og Terje Aasland, fra Høyre, Margunn Ebbesen, Guro Angell Gimse, Kårstein Eidem Løvaas og Tom-Charister Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Morten Ørsal Johansen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen og lederen Geir Pollestad, fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, fra Venstre, André N. Skjelstad, og fra Kristelig Folkeparti, Steinar Reiten, viser til Dokument 8:9 S (2019–2020), der det fremmes 17 ulike forslag for å regulere cruisenæringen i havn, til sjøs og de tilknyttede transporttjenester. Det foreslås også å innføre register over utsendte arbeidstakere i Norge og å intensivere kontrollen av påseplikten og håndheving av bestilleransvaret for allmenngjort lønn. I tillegg foreslås det tiltak for å øke investeringene i landstrøm.

Komiteen vil peke på at cruiseturisme er en vesentlig del av norsk reiseliv, med i overkant av 3 millioner (2018) dagsbesøk i norske havner ifølge Innovasjon Norge. Samtidig er det også den delen av turismen som gir størst klimautslipp per reisende under oppholdet i norske farvann (jf. «Klimaregnskap for den norske reiselivsbransjen» NHO Reiseliv 2019).

Komiteen legger til grunn at regjeringen følger opp Stortingets vedtak om nullutslipp i verdensarvfjordene så snart det er teknisk mulig, og senest innen 2026.

Komiteen ser det ikke som naturlig at det legges spesielle utslippskrav på transport- og tilbringertjenester eller godstransport til enkelt næringer. Det er naturlig å anta at nye regler og krav kan føre til uhensiktsmessige tilpasninger. I de fleste tilfeller vil slike logistiktjenester også levere til andre næringer, og det ville ikke

være miljømessig eller økonomisk hensiktsmessig å ha en rekke av busser og godskjøretøy som kun skal betjene cruisenæringen. Komiteen viser til at kommunene gjennom etablering av for eksempel lavutslippssoner kan stille krav til lavutslipp eller nullutslipp i områder der denne belastningen vurderes å være for høy. I tillegg kan kommuner regulere adkomst som veieier og reguleringsmyndighet. Disse reguleringene kan også være songavhengige.

Komiteen viser til forslaget om å utvide ECA-området til å gjelde nord for 62. breddegrad N. Når en ser virkningene av ECA (SECA og NECA), er det naturlig å be Sjøfartsdirektoratet vurdere om områdene nord for 62. breddegrad N tilfredsstiller IMO-kriteriene for ECA, slik regjeringen varsler i sitt svar til komiteen.

Komiteen viser til at det er innført krav som i praksis betyr at det ikke kan brukes tungolje i verdensarvfjordene, og i 87 pst. av farvannet rundt Svalbard. Det finnes noen unntak knyttet til skip som har anlegg for å rense avgass. Komiteen mener en bør arbeide kontinuerlig med å redusere bruken av tungolje.

Komiteen vil understreke at det er svært viktig at regler om lønns- og arbeidsvilkår etterleves, og at det føres kontroll med dette. Det vises til regjeringens svar til komiteen, der en peker på at det kan være grunn til å vurdere nærmere en registerordning for transportopdrag. Den foreslåtte hjemmelen som nå er på høring, om å gi Statens vegvesen anledning til å innhente opplysninger som Arbeidstilsynet trenger for sin tilsynsvirk-somhet, er et viktig bidrag til å gjøre kontrollen enklere og mer målrettet.

Allmenngjøring av tariffavtaler er et viktig virkemiddel for å hindre sosial dumping. Komiteen viser til at Arbeidstilsynet styrker veiledningsinnsatsen og opprettholder satsingen på tilsynsaktivitet mot hovedleverandører og bestillere i 2020. Dette er viktig for å forhindre og avdekke brudd på bestemmelsene.

Komiteen vil understreke at konkurransen i transportnæringen skal skje på like vilkår. Det er derfor viktig å følge opp praksis og omfang av kabotasjekjøring med tilsyn. Kabotasjeregler må praktiseres likt mellom EØS-landene for at konkurransen skal skje på like vilkår. Danmark har strammet inn fortolkningen av disse reglene. Komiteen imøteser en vurdering av om denne fortolkningen av reglene er naturlig å legge til grunn også i Norge.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at konsesjonssystem for cruisenæringen ikke fremstår som et proporsjonalt eller enkelt gjennomførbart tiltak for å løse utfordringene som er skissert.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, peker på at hovedansvaret for å legge til rette for havneanløp og kapasitet ligger hos de enkelte havneierne. Dette er i de fleste tilfeller lokale myndigheter. Kommunene har gjennom dette eierskapet allerede mulighet til å sette begrensninger både på maksimalt antall cruisepassasjerer per dag og maksimalt antall cruiseanløp per dag, i tråd med havne- og farvannsloven. Dette flertallet registrerer at forslagsstillerne foreslår å be regjeringen prioritere visse cruiseanløp. Det er havneier som i kraft av sin eiendomsrett tildeler anløpstidspunkt og kaiplass innenfor havne- og farvannsloven og konkurranseregelverket.

Dette flertallet vil peke på at det er viktig at det er tilbud om landstrøm for å redusere utslipp i havn. I dag har flere skip kapasitet til å bruke landstrøm, og det blir stadig flere. Flere havner har slike anlegg, eller er i ferd med å bygge. Det er havneier som avgjør om landstrøm skal tilbys. Statlige støtteordninger gjennom Enova har bidratt til landstrømanlegg, bl.a. i Bergen og Ålesund. Enova har bidratt med 2,3 mrd. kroner til prosjekter i maritim sektor siden 2016, og 80 landstrømprosjekter. Målet er utslippsfrie havner innen 2030 der det ligger til rette for det.

Det er en stor fordel at landstrømanlegg er standardisert. Direktiv 2014/94 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff inntatt i EØS-avtalen 9. februar 2018 sikrer slik standardisering. Dette flertallet vil peke på at det er viktig å implementere disse kravene i norsk rett, og at dette er forutsatt foreslått i lovproposisjon denne våren.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti mener det fortsatt bør være lokale myndigheter som vurderer og tilrettelegger for hvilket nivå den enkelte cruisehavnen tåler og ønsker når det gjelder cruisetrafikk.

Cruiseskip utgjør en vesentlig kilde til utslipp av NO_x og SO_x. NO_x kan ha påvirkning på luftkvalitet i havn, spesielt på dager med inversjon. Cruisetrafikk skjer på tider av året der værforholdene normalt ikke medfører inversjon.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti mener det er viktig å arbeide for reduksjon av utslipp fra cruisenæringen, og viser til handlingsplanen for grønn skipsfart, som ble lagt frem i juni 2019.

Som et ledd i dette arbeidet er disse medlemmer kjent med at regjeringen vil vurdere å innføre de samme kravene som er stilt til skip i verdensarvfjordene også i andre norske farvann. Sjøfartsdirektoratets vurdering av arbeidet er ventet å foreligge i 2020. Denne

vurderingen vil også styrke kunnskapsgrunnlaget for å vurdere om det er gjennomførbart med tilsvarende regulering ved andre cruisedestinasjoner fra 2024.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er behov for en samlet gjennomgang og vurdering av regelverket knyttet til cruiseturisme. Cruise i seg selv er ikke et onde, og det er på mange måter en skånsom måte å håndtere masseturismen langs kysten på. En forutsetning er at lokale myndigheter i større grad kan bestemme over trafikken, og at tilbudet til cruiseturister som går i land, dekkes av lokalt næringsliv.

Disse medlemmer mener det trengs sterkere virkemidler for å kunne regulere cruisenæringen, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge frem en samlet sak om bærekraft i cruisenæringen.»

«Stortinget ber regjeringen styrke kommunenes adgang til å regulere cruiseskip og cruiseturisme.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet vurdering av beredskapen knyttet til cruisetrafikk og med særlig vekt på nordområdene.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for økt kontroll med kabotasje kjøring med buss i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er i prinsippet enig i forslagene om regulering av cruisenæringen for å sikre økt bærekraft og reduksjon av klimagassutslippene. Disse medlemmer ser det også som viktig å sikre lokale ringvirkninger av cruisetrafikken i lokalsamfunn langs kysten.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at både antallet cruiseskip i norske farvann og passasjertallet har gått i været de siste årene. Antall cruiseturister i Norge har økt fra ca. 200 000 til nær 750 000 de siste 15 årene. Antall anløp økte fra ca. 1 200 til 2 000, og antall passasjerer per skip ble omtrent fordoblet. Dette medlem viser til at denne utviklingen legger et stort press på naturen og mange kystsamfunn, og mener det er på høy tid å sørge for strengere regulering av cruiseturismen med mål om å 1) sikre reduksjon av klimagassutslipp og annen forurensing, 2) sikre lokale ringvirkninger av næringsaktiviteten for mer positive bidrag til lokalsamfunnene langs kysten og 3) forhindre at bransjen bidrar til sosial dumping i egen eller tilknyttet virksomhet.

Dette medlem viser til at cruisevirksomheten er den turistaktiviteten med høyest utslipp per personkilometer. Totale CO₂-utslipp fra cruiseskipene i verden var på 21,2 millioner tonn i 2017. Gjennomsnittlig utslipp per cruiseturist er ca. 0,83 tonn CO₂, som tilsvarer utslipp fra syv flyturer Oslo–Bergen. De totale utslippene for cruiseindustrien er enda større. Dette medlem viser videre til at cruisetrafikken medfører utslipp av NO_x og svovel, som bidrar til dårlig luftkvalitet i områder med mye cruiseaktivitet.

Dette medlem mener en konsesjonsordning for cruisenæringen, hvor et begrenset antall konsesjoner auksjoneres ut hvert år basert på tåleevne for natur og kystsamfunn, vil være en hensiktsmessig form for regulering. I konsesjonsvilkårene kan det stilles krav til lavutslipp ved seiling og nullutslipp ved kai, og til kjøp av lokal mat og bruk av lokale guider.

Dette medlem viser til at 13 cruisehavner, bestående av både de største byene i Norge og verdensarvfjordene, i februar 2019 la fram en liste med 14 felles miljøkrav til cruisenæringen. Dette medlem mener disse kravene bør gjøres til nasjonal politikk for å støtte disse kommunenes arbeid med å regulere næringen.

Dette medlem viser til at det i verdensarvfjordene er innført strengere krav til utslipp fra skip, noe som sterkt begrenser bruken av tungolje, gir mindre utslipp av NO_x og gir forbud mot utslipp av kloakk og gråvann. Dette medlem mener disse reguleringene bør utvides til å gjelde alt norsk farvann.

Dette medlem viser til at ni store organisasjoner innenfor reiselivsbransjen i 2018 lanserte et veikart for en bærekraftig turistnæring, hvor det blant annet ble fremmet krav om at ECA (Emission Control Areas)-sonen etter Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) utvides til å gjelde nord for 62 grader N. Dette medlem synes det virker tilfeldig og ulogisk at dette ikke er gjort for lengst. Dette medlem viser til at Polarkoden, som trådte i kraft den 1. januar 2017, har gitt strengere krav til fartøy i nordområdene, men at den blant annet mangler klare krav til drivstoff, f.eks. bruk av tungolje.

Dette medlem viser til at det er forbudt for skip å bruke eller ha med tungolje i naturreservatene på østsiden av Svalbard og i de tre store nasjonalparkene i vest, og mener det er på tide at tungoljeforbudet skal gjelde for hele Svalbard, der skadene på den unike og sårbare naturen er katastrofale ved oljeutslipp og havari. Dette medlem mener videre at et tungoljeforbud må gjelde hele norskekysten fra og med 2025.

Dette medlem peker videre på at det har vært rettet mye kritikk mot lønns- og arbeidsforhold knyttet til turbusser som blir innleid til cruisetrafikken, og at regelverket for kabotasjeekjøring i bransjen er svært dårlig definert med hensyn til lengde. Dette medlem me-

ner vi trenger en klar definisjon av «midlertidighet» i kabotasjeekjøring, etter mønster fra Danmark (syv dager).

Dette medlem viser til at cruiseselskapene ofte benytter såkalte «incoming-selskaper» til å bestille busstransport for seg. Dette er norske selskaper som er hovedleverandør etter allmenngjøringsloven, og som har informasjonsplikt og påseplikt til å sjekke at deres underleverandører betaler allmenngjort lønn. Dette medlem mener det må kontrolleres og følges opp at disse selskapene faktisk tar dette ansvaret og følger regelverket. Dette medlem mener et register over utsendte arbeidstakere vil gi bedre oversikt over transportbransjen og forenkle håndheving av allmenngjøringen. Et slikt register vil være mer effektivt dersom bestiller har et medansvar for å sørge for at oppdraget er registrert.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en modell for et konsesjonssystem for cruisenæringen, hvor et begrenset antall konsesjoner auksjoneres ut hvert år basert på tåleevne for natur og kystsamfunn, med strenge miljøkrav og krav til ringvirkninger for lokalt næringsliv, for eksempel gjennom bruk av lokale guider, kjøp av lokal mat og gode forhold mht. lønns- og arbeidsforhold i egen og i innleid virksomhet.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle cruiseskip med operasjon i norske fjorder, sårbare områder i norske farvann eller norske cruisehavner opererer i tråd med kravene for utslipp av NO_x og SO_x, slik det er beskrevet i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip mv.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av nullutslippsteknologi for cruiseskip for alle norske cruisedestinasjoner fra 2024.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om utslippsfri drift av cruiseskip, inkludert inn- og utseiling til alle norske cruisedestinasjoner, så snart dette teknisk lar seg gjennomføre.»

«Stortinget ber regjeringen fra 2021 prioritere anløpende cruiseskip som kan dokumentere bruk av klima- og miljøtiltak, gjennom dokumentasjon av eksempelvis Energy Efficiency Design Index (EEDI) og Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI), ved tildeling av anløpstidspunkt og kaiplass.»

«Stortinget ber regjeringen pålegge cruiseskip å ta i bruk landstrøm i havner der landstrøm er tilgjengelig.»

«Stortinget ber regjeringen kreve nullutslippsløsninger i all cruiserelatert busstransport fra og med 2022.»

«Stortinget ber regjeringen kreve nullutslippsløsninger i all transport av varer, avfallsbehandling, vedlikehold og andre tjenester relatert til cruiseskipsanløp fra og med 2022.»

«Stortinget ber regjeringen om å arbeide for at Emission Control Areas-sonen (ECA) utvides til også å gjelde nord for 62. nordlige breddegrad.»

«Stortinget ber regjeringen innføre et tungoljeforbud rundt Svalbard og verdensarvfjordene, med virkning fra 1. januar 2021 og for hele norskekysten med virkning fra 1. januar 2025.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at landstrømanleggene skal ha standardiserte grensesnitt for til- og frakopling, slik at anløpende cruiseskip kan benytte samme type utstyr i alle norske cruisehavner.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å innføre begrensninger på maksimalt antall cruisepassasjerer per dag, samt maksimalt antall cruiseanløp per dag.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere å pålegge kommunene å vurdere om det finnes alternative og mer egnete kaiarealer til cruisevirksomhet med utgangspunkt i miljø, sikkerhet og passasjervolum.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova i større grad prioriterer midler til maritim næring for å stimulere til raskere utbygging av landstrøm i cruisehavner.»

«Stortinget ber regjeringen etablere et register over utsendte arbeidstakere i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen intensivere kontrollen av påseplikten og håndheving av bestilleransvaret for allmenngjort lønn.»

«Stortinget ber regjeringen definere en grense for antall dager med kabotasjekjøring for turbusser i Norge – etter mønster fra Danmark.»

Uttalelse fra energi- og miljøkomiteen

Energi- og miljøkomiteen slutter seg til sine respektive fraksjoners merknader i næringskomiteens utkast til innstilling til Dokument 8:9 S (2019–2020), og har ingen ytterligere kommentarer.

Uttalelse fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Transport- og kommunikasjonskomiteen viser til merknadene i innstillingen fra næringskomiteen. Komiteen har ingen ytterligere kommentarer.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for økt kontroll med kabotasjekjøring med buss i Norge.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge frem en samlet sak om bærekraft i cruisenæringen.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen styrke kommunenes adgang til å regulere cruiseskip og cruiseturisme.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet vurdering av beredskapen knyttet til cruisetrafikk og med særlig vekt på nordområdene.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen legge fram en modell for et konsesjonssystem for cruisenæringen, hvor et begrenset antall konsesjoner auksjoneres ut hvert år basert på tåleevne for natur og kystsamfunn, med strenge miljøkrav og krav til ringvirkninger for lokalt næringsliv, for eksempel gjennom bruk av lokale guider, kjøp av lokal mat og gode forhold mht. lønns- og arbeidsforhold i egen og i innleid virksomhet.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen sørge for at alle cruiseskip med operasjon i norske fjorder, sårbare områder i norske farvann eller norske cruisehavner opererer i tråd med kravene for utslipp av NO_x og SO_x, slik det er beskrevet i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip mv.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av nullutslippsteknologi for cruiseskip for alle norske cruisedestinasjoner fra 2024.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen stille krav om utslippsfri drift av cruiseskip, inkludert inn- og utseiling til alle norske cruisedestinasjoner, så snart dette teknisk lar seg gjennomføre.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen fra 2021 prioritere anløpende cruiseskip som kan dokumentere bruk av klima- og miljøtiltak, gjennom dokumentasjon av eksempelvis

Energy Efficiency Design Index (EEDI) og Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI), ved tildeling av anløpstidspunkt og kaiplass.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen pålegge cruiseskip å ta i bruk landstrøm i havner der landstrøm er tilgjengelig.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen kreve nullutslippsløsninger i all cruiserelatert busstransport fra og med 2022.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen kreve nullutslippsløsninger i all transport av varer, avfallsbehandling, vedlikehold og andre tjenester relatert til cruiseskipsanløp fra og med 2022.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen om å arbeide for at Emission Control Areas-sonen (ECA) utvides til også å gjelde nord for 62. nordlige breddegrad.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen innføre et tungoljeforbud rundt Svalbard og verdensarvfjordene, med virkning fra 1. januar 2021 og for hele norskekysten med virkning fra 1. januar 2025.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at landstrømanleggene skal ha standardiserte grensesnitt for til- og frakopling, slik at anløpende cruiseskip kan benytte samme type utstyr i alle norske cruisehavner.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å innføre begrensninger på maksimalt antall cruisepassasjerer per dag, samt maksimalt antall cruiseanløp per dag.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen vurdere å pålegge kommunene å vurdere om det finnes alternative og mer egnete kaiarealer til cruisevirksomhet med utgangspunkt i miljø, sikkerhet og passasjervolum.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen sørge for at Enova i større grad prioriterer midler til maritim næring for å stimulere til raskere utbygging av landstrøm i cruisehavner.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen etablere et register over utsendte arbeidstakere i Norge.

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen intensivere kontrollen av påseplikten og håndheving av bestilleransvaret for allmenngjort lønn.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen definere en grense for antall dager med kabotasjekjøring for turbusser i Norge – etter mønster fra Danmark.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

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

vedtak:

Dokument 8:9 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk om regulering av cruisenæringen – vedtas ikke.

Oslo, i næringskomiteen, den 19. mars 2020

Geir Pollestad

leder

Tom-Christer Nilsen

ordfører

