

VEDLEGG



DET KONGELIGE KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Statsråden

Næringskomiteen Stortinget
Stortingsgt
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/3401-

30. september 2022

Vedrørende representantforslag 275 S om strengere regulering av cruisenæringen

Jeg viser til brev av 19. september 2022 fra Stortingets næringskomité til næringsministeren om representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om strengere regulering av cruisenæringen. Spørsmålet er overført til klima- og miljøministeren for besvarelse.

Til forslaget punkt 1: *Stortinget ber regjeringen innføre krav om nullutslipp for alle cruiseskip i norske farvann innen 2026.*

Cruisenæringen står i dag for store lokale og globale utslipp, og jeg vil påpeke at det er særlig viktig at denne næringen også blir med på den grønne omstillingen. Regjeringen jobber for å oppnå en grønnere cruiseturisme. Sjøfartsdirektoratet leverte i 2021, på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, en rapport hvor de vurderte utvidelse av kravene til lokal forurensning i verdensarvfjorden til å gjelde i alle norske farvann. Sjøfartsdirektoratet konkluderte da at de strengeste NOx-kravene ville medføre store utfordringer for næringen. Få cruiseskip går per i dag på nullutslippsteknologi, og omstillingen vil ta tid da det er etterslep i dette segmentet. Cruiseflåten består av større skip, hvor elektrifisering kan bli en utfordring. De samme utfordringene gjør seg gjeldende også for klimagassutslipp.

Samtidig er det viktig for regjeringen med en bærekraftig cruisetrafikk. De eksisterende miljøkravene i verdensarvfjorden bidrar til å skape etterspørsel etter miljøvennlig teknologi, uten at det lammer cruisetrafikken. Klima- og miljødepartementet har sendt oppdrag til Sjøfartsdirektoratet hvor vi ber om forslag til hvordan nullutslippskrav for disse fjordene fra 2026 kan utformes og innrettes.

Til forslaget punkt 2: *Stortinget ber regjeringen innføre krav om nullutslipp for cruiserelatert turbussvirksomhet innen 2026.*

Krav kan være et relevant virkemiddel når markedet er klart for dette. Et krav rettet mot de deler av transportsektoren der nullutslippsløsningene i mindre grad er tilgjengelige på markedet, fungerer derimot ikke nødvendigvis særlig godt. Et krav som settes for høyt vil føre til nedleggelse av transporttilbudet dersom det ikke er kommersielt mulig å drive tilbudet med nullutslippsløsninger. Hvis turbusstilbudet legges ned, er det nærliggende å anta at personbiltrafikken, herunder drosjetrafikken, øker.

Samferdselsdepartementet har, sammen med Klima- og miljødepartementet og andre berørte departementer, jobbet mye den siste tiden med å utrede og fastsette nullutslippskrav til offentlige anskaffelser av kjøretøy og lav- og nullutslippskrav til ferjer og hurtigbåter. Det er tidkrevende å utrede og fastsette krav i transportsektoren. Utredning av nye krav må følge utredningsinstruksen. Markedsadgang for turbuss er dessuten regulert i EØS-retten. Krav til næringen må også vurderes ut fra handlingsrommet i EØS-avtalen.

Vi har allerede virkemidler som er egnet til å kutte utslipp fra turbussvirksomhet. CO₂-avgiften er et hovedvirkemiddel i klimapolitikken og treffer turbussene i likhet med all annen transport. Enova har en egen støtteordning rettet mot elektrifisering av tunge kjøretøy, der det kan søkes om støtte til kjøp av elektriske turbusser.

Det fremstår som lite hensiktsmessig å stille krav til en del av turbussvirksomheten som er rettet mot en enkeltnæring. Det er mer hensiktsmessig å vurdere behov for eventuelle justeringer i virkemidler mer generelt, i tråd med de overordnede målene for utslippsreduksjoner.

Til forslaget punkt 3: *Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag for å gi kommunestyre direkte anledning til å regulere cruisetrafikk. Disse skal som et minimum inneholde mulighet til å regulere antall anløp og antall passasjerer både pr. dag og pr. sesong samt mulighet til å regulere minste liggetid og maksimal størrelse på skipene.*

Hovedregelen etter havne- og farvannsloven (hfl) § 27 er at eiere og operatører av havner har plikt til å motta fartøy som ønsker å anløpe havnen. Plikten til å motta fartøy gjelder imidlertid bare "så langt kapasiteten i havnen tilsier det" jf. hfl § 27 første ledd andre punktum. Det følger av forarbeidene til loven at mottaksplikten «ikke [er] ment å begrense eierens eller operatørens anledning til å fastsette hvilket omfang havnevirksomheten skal ha eller hvilke markedssegmenter virksomheten skal innrettes mot. Bestemmelsen er heller ikke til hinder for at havneeier nedjusterer omfanget av havnen eller havnevirksomheten, eller reserverer visse havneavsnitt for spesielle typer sjøtransport. Intensjonen med § 27 er å sikre at sjøtransporten gis tilgang til den havneinfrastrukturen som havneeier faktisk har gjort tilgjengelig for alminnelig trafikk, eventuelt den type trafikk som havnen har besluttet å ta imot ved vedkommende havneavsnitt.» jf. Prop. 86 L (2018-2019) s. 165.

Det følger videre av Iverksettingsrundskriv N2/2020 – Ny havne- og farvannslov s. 15-16 at:

«Dersom havnen innretter sin havnevirksomhet gjennom bemanning, åpningstider eller lignende, slik at den f.eks. bare kan ta imot mindre cruiseskip med et mindre antall passasjerer, eller at åpningstidene for cruiseterminalen bare gjør det mulig å ta imot et visst antall skip i døgnet, vil dette være innenfor begrepet "så langt kapasiteten i havnen tilsier det". På denne måten vil det

være innenfor havnens handlingsrom å for eksempel sette et tak på antall passasjerer som får anløpe havnen. Dette krever at havnen faktisk innretter sin havnevirkosomhet slik at den tilpasses ønsket virksomhet. Det er ikke tilstrekkelig å begrunne avvisning av skip for eksempel med at antallet passasjerer som anløper havn, vil føre til for stor belastning for kommunen generelt. Havne- og farvannsloven er ikke ment å være et virkemiddel for å regulere antallet turister som kan reise til byer og tettsteder i landet. Handlingsrommet som kapasitetsbegrensningen i mottaksplikten gir, innebærer imidlertid at et mål om å regulere antallet turister kan nås ved å innrette havnetilbudet som beskrevet ovenfor.»

Det legges på denne bakgrunn til grunn at havnene allerede i dag har en vid adgang til å tilpasse sitt havnetilbud til ønsket virksomhet, og at det ikke bare er fysiske plassforhold og infrastrukturforhold som kan være grunnlag for avvisning. De kommunale eierne kan gjennom sin eierstyring sørge for at havnen handler i tråd med de føringer som den kommunale eieren setter for sin havn.

Til forslaget punkt 4: Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag for å gi kommunestyret direkte anledning til å stille miljø- og klimakrav til cruisetrafikk. Disse skal som et minimum inneholde mulighet til å kreve påkobling til landstrøm samt mulighet til å kreve lav- eller nullutslippsskip.

Det gjøres oppmerksom på at havne- og farvannsloven § 28 andre ledd gir departementet myndighet til å stille krav til drift av havn for å ivareta miljø og sikkerhet. Et vidt spekter av miljøhensyn kan i tråd med formålsbestemmelsen begrunne krav til drift av havn, herunder ivaretagelse av naturmangfold, vern mot forurensing av sjø, støy, mål om å redusere klimagassutslipp, bærekraftig bruk og hensyn til lokal luftkvalitet. Et eksempel som er fremhevet i forarbeidene er miljøkrav som virkemiddel blant annet for å redusere skadelig utslipp til luft fra sjøtransporten. Slike virkemidler kan for eksempel være krav om at havner skal tilby landstrøm og lading av batterier eller nærmere bestemmelser om infrastruktur for alternative drivstoff, jf. Prop 86 L (2018-2019) s.167.

Til forslaget punkt 5: Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å begrense kabotasjekjøring for utenlandske turbusser i Norge, etter modell fra Danmark.

Regjeringen er oppmerksom på utfordringene knyttet til kabotasjekjøring med turbuss.

EØS-reglene for persontransportkabotasje (turbuss) i forordning 1073/2009 gir EØS-transportører rett til å utføre kabotasje på midlertidig basis. Begrepet "midlertidig" er ikke nærmere definert, og gjør det vanskelig å kontrollere brudd på regelverket. Jeg er ikke kjent med at det er planlagt EU-initiativ der begrepet midlertidig defineres nærmere.

Danmark innførte 1. november 2019 en nasjonal tolkning av begrepet "midlertidig" der kabotasje er begrenset til 7 dager per kalendermåned. Den 9. juni 2021 sendte Kommisjonen åpningsbrev til Danmark, der de påpekte at de danske reglene muligens er i strid med EU-retten.

Island innførte 10. juni 2021 en nasjonal tolkning av begrepet «midlertidig» der kabotasje begrenses til 10 dager sammenhengende per måned. ESA sendte den 4. mai 2022 åpningsbrev til Island, der de hevder at Islands regulering er et brudd på EØS-retten.

Disse sakene illustrerer at en nasjonal regulering av begrepet «midlertidig» i passasjertransportkabotasje innebærer en risiko for brudd på EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet har meldt at de vil følge utviklingen i Kommisjonens og ESAs saker mot Danmark og Island, og vurdere en eventuell norsk definisjon.

Med hilsen



Espen Barth Eide