



STORTINGET

Innst. 156 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Dokument 8:275 S (2021–2022)

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om strengere regulering av cruisenæringen

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen innføre krav om nullutslipp for alle cruiseskip i norske farvann innen 2026.
2. Stortinget ber regjeringen innføre krav om nullutslipp for cruiserelatert turbussvirksomhet innen 2026.
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.
4. Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag for å gi kommunestyre 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.
5. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å begrense kabotasjekjøring for utenlandske turbusser i Norge, etter modell fra Danmark.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karianne B. Bråthen, Per Vidar Kjølmoen, Tobias Hangaard Linge og Solveig Vitanza, fra Høyre, Guro Angell Gimse, Olve Grotle og Lene Westgaard-Halle, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, lederen Willfred Nordlund og Per Olav Tyldum, fra Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt, fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, fra Rødt, Geir Jørgensen, fra Venstre, Alfred Jens Bjørlo, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til Dokument 8:275 S (2021–2022) om strengere regulering av cruisenæringen. Komiteen viser videre til klima- og miljøministerens brev av 30. september 2022 med statsrådets vurdering av representantforslaget. Brevet er vedlagt innstillingen. Komiteen viser til at cruisetrafikk bidrar til store lokale og globale utslipp. Cruisetrafikken i Norge har økt kraftig siden årtusenskiftet. Antall anløp nærmer seg en tredobling, mens antall passasjerer er mangedoblet fordi skipene blir stadig større. Ifølge Kystverket er det i 2022 ventet totalt 3 422 cruiseanløp med los i Norge. Tilsvarende tall for 2019 var 2 881.

Komiteen viser til at Stortinget i behandlingen av Meld. St. 41 (2016–2017), jf. Innst. 253 S (2017–2018), vedtok et krav om nullutslipp fra cruiseskip og ferger i verdensarvfjordene innen 2026. Komiteen har mer-

ket seg at Klima- og miljødepartementet har bedt Sjøfartsdirektoratet foreslå hvordan nullutslippskrav for verdensarvfjordene kan utformes og innrettes, og at Sjøfartsdirektoratet hadde frist for levering av oppdraget 31. desember 2022.

Komiteen viser til Stortingets behandling av Representantforslag 23 S (2020–2021), jf. Innst. 251 S (2020–2021), der Stortinget fattet følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen bidra til gjennomføring av tiltak initiert av lokale og regionale myndigheter, som reduserer utslipp i verdensarvfjordene»,

og

«Stortinget ber regjeringen foreslå tiltak som sikrer verdensarvfjordene som anløpshavn for cruisebåter også etter 2026, blant annet ved at staten sikrer etablering av landstrøm i Flåm som planlagt innen 2022».

Komiteen viser til at forslagsstillerne blant annet foreslår å innføre krav om nullutslipp for alle cruiseskip i norske farvann innen 2026. Komiteen har merket seg høringsinnspillet fra Virke, som i likhet med forslagsstillerne mener nullutslippskravet bør vurderes utvidet til å gjelde alle norske havner. Virke mener at krav som bare gjelder i avgrensede områder, kan føre til økt besøkstrykk og klimabelastning andre steder langs norskekysten.

Komiteen har også merket seg høringsinnspillet fra Cruise Norway, CLIA Norway og European Cruise Services, som advarer om at innføring av et krav om nullutslipp i verdensarvfjordene fra 2026 vil føre til en betydelig reduksjon i cruisetrafikken langs norskekysten.

Medlemene i komiteen fra Høyre har merka seg at Sjøfartsdirektoratet nå har kome med sine forslag til forskrift når det gjeld innretning av nullutslipp i verdensarvfjordene, og at disse nå er sende på høyring. Disse medlemene registrerer at det derfor framleis ikkje er avklart korleis regelverket for verdensarvfjordane skal vere, og korleis eit nullutslippskrav kan innrettast.

Desse medlemene har òg merka seg dei innvendingane som har kome når det gjeld å fastsette eit nullutslippskrav for delar av busstrafikk-turismen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til et representantforslag fra Fremskrittspartiet (Dokument 8:23 S (2020–2021)) om utsettelse av kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene fra 2026. Her ble følgende forslag fremmet, men uten å få flertall ved behandlingen:

«Stortinget ber regjeringen utsette kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene til 2030. Utsettelsen bør gjelde for all skipsfart i norske fjorder.»

Disse medlemmer begrunnet forslaget den gang med at kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene innen 2026 vil ramme cruiserederier, tilknyttet næringsliv og turistlokasjoner hardt fordi tilfredsstillende ny teknologi ikke er forventet utviklet til 2026. Disse medlemmer merker seg at statsråden i sitt brev til komiteen sier at få cruiseskip i dag går på nullutslippsteknologi, og at omstillingen vil ta tid. Fordi cruiseflåten består av større skip, kan elektrifisering bli en utfordring.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener at Rødts forslag om å innføre krav om nullutslipp for alle cruiseskip i norske farvann innen 2026 vil medføre at det i praksis blir nesten umulig å drive cruisevirksomhet i Norge, og at det vil ha alvorlige økonomiske konsekvenser for mange lokalsamfunn langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener også at regjeringen med fordel kan vurdere å utsette kravet om nullutslipp i verdensarvfjordene til 2030, eller til teknologien er moden.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne er enig med forslagsstillerne i at det er på tide å stille langt høyere krav til cruisenæringen, og er positive til mange av punktene i forslaget. Til nå har det nærmest vært fritt frem for cruiseselskap å seile i norske farvann. Det er ingen mengdebegrensning, samtidig som antallet skip har gått i været de senere år. Dette legger press på mange norske kystsamfunn, klimaet og naturen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets tidligere forslag om en konsesjonsordning for cruisenæringen, hvor et begrenset antall konsesjoner auksjoneres ut hvert år basert på tåleevne for natur og kystsamfunn. Dette medlem mener en slik ordning bør utredes.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at cruisenæringen står for et langt mindre antall norske arbeidsplasser og langt mindre skatteinntekter til Norge enn omfanget av næringen skulle tilsi. Samtidig er det en næring som, direkte og indirekte, genererer store utslipp av klimagasser, som utgjør et lokalt forurensningsproblem flere steder, som ofte belaster bykjerner og andre besøkte steder mer negativt enn positivt, og som utfordrer norske lønns- og arbeidsforhold. Disse medlemmer mener summen av det ovennevnte tilsier at næringen bør reguleres strengere enn i dag.

Disse medlemmer viser til at et krav om nullutslipp for alle cruiseskip innen 2026 reelt sett vil gi en reduksjon i cruisetrafikken langs norskekysten i alle fall

for en periode, men kan ikke se at det utgjør et egentlig problem. Da Norge er en betydelig cruisedestinasjon internasjonalt, som det er attraktivt å besøke, vil det derimot kunne bidra til en raskere omstilling av hele bransjen internasjonalt i mer klimavennlig retning. Disse medlemmer merker seg at klima- og miljøministeren, i sitt svarbrev, ikke argumenterer imot å innføre et nullutslippsskrav fra 2026, ut over å påpeke at det vil være krevende for næringen.

Disse medlemmer viser til statsrådets vurdering av forslaget, hvor CO₂-avgift trekkes frem som et hovedvirkemiddel for å redusere utslipp i turbussnæringen. Disse medlemmer viser til at virkemiddelet hittil ikke har virket. Mens fylkeskommunal busstransport er på full fart over i utslippsfri drift, er turbussnæringen ikke det. Disse medlemmer påpeker at det er ulogisk at den minst samfunnsnyttige busstransporten skal være sist ute med overgang til utslippsfri drift, og at det er derfor er nødvendig å stille andre krav. Å sette en dato for overgang til utslippsfri drift er erfaringsmessig et effektivt virkemiddel, som vil gi insentiver til omstilling både i næringen selv og i berørte kommuner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne viser til statsrådets vurdering av forslaget, hvor det redegjøres i detalj om havnestyrenes og de kommunale eiernes muligheter til å regulere cruisetrafikken. Disse medlemmer registrerer at statsråden unnlater å direkte kommentere problemstillingen som er reist i representantforslaget.

Disse medlemmer viser til at spørsmålet om kommunal regulering av cruisetrafikken er et spørsmål om kommunalt selvstyre og lokaldemokrati. Antall skip, størrelsen på skipene og antall passasjerer kan ha svært stor påvirkning på berørte kommuner. Samtidig har lokale folkevalgte bare indirekte innflytelse i slike spørsmål. I Stavanger har havnestyret unnlatt å følge bystyrets ønske om å begrense antall samtidige cruiseskip på besøk, og i flere andre kommuner er det stilt spørsmål ved hvilken hjemmel man egentlig har til å gjøre slike vedtak. Disse medlemmer mener derfor at det er nødvendig med en opprydning og tydeliggjøring av regelverket, hvor en hjemmel til å regulere antall anløp og passasjerer eksplisitt gis til de lokale folkevalgte, fremfor de lokale havnestyrene. Det vil gi lokalbefolkningen, gjennom kommunevalg, direkte innflytelse i slike saker.

Disse medlemmer viser til at det med samme begrunnelse som for antallsregulering er nødvendig og riktig å gi lokale folkevalgte direkte anledning til å stille miljø- og klimakrav til cruisetrafikken.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at cruiseskip ofte er svært store, og at cruiseturisme derfor er arealkrevende. Spesielt i byene

er dette et problem. Cruisekaier og cruiseskip okkuperer ofte noen av de flotteste kystlinjeområdene i byene, og går dermed på bekostning av rekreasjon og grønn, menneskevennlig byutvikling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å begrense kabotasje kjøring for utenlandske turbusser i Norge, etter modell fra Danmark.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag om å gi kommunestyret direkte anledning til å regulere cruisetrafikk. Disse forslagene 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.»

«Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag om å gi kommunestyret direkte anledning til å stille miljø- og klimakrav til cruisetrafikk. Disse forslagene skal som et minimum inneholde mulighet til å kreve påkobling til landstrøm samt mulighet til å kreve lav eller nullutslippsskip.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at statsråden i sin vurdering av forslaget viser til at regjeringen følger utviklingen i sakene om kabotasjeregler for turbuss i Danmark og Island. Disse medlemmer vil vise til Hurdalsplattformen, hvor regjeringspartiene fem ganger slår fast at de skal bruke handlingsrommet i EØS-avtalen, og eksplisitt at regjeringen «vil ta kampen for den norske arbeidslivsmodellen gjennom å utnytte handlingsrommet i EØS-avtalen».

Disse medlemmer viser til at en «vente-og-seholdning» i kabotasjespørsmålet ikke er i overensstemmelse med å utnytte handlingsrommet i EØS-avtalen. Disse medlemmer viser til at samhold gir styrke, og at Norge kan, ved å utforme tilsvarende regler som Danmark eller Island, stå solidarisk sammen med disse landene opp mot EU-Kommisjonen og ESA. Det kan i neste omgang styrke muligheten til å beholde reglene permanent. Disse medlemmer viser til at en tilleggs effekt av å innføre regler tilsvarende de danske eller islandske er at man allerede nå, og i alle år inntil prosessene er

konkludert, sikrer bedre lønns- og arbeidsforhold i tur-
bussbransjen.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti i behandlingen av statsbudsjettet for 2020 foreslo følgende:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å begrense kabotasjekjøring for utenlandske busser i Norge, etter modell fra Danmark.»

Forslaget fikk i plenumsbehandlingen i tillegg støtte av Rødt og Miljøpartiet De Grønne, men fikk ikke flertall i Stortinget. De samme fem partiene har i dag flertall i Stortinget, og dette forslaget bør derfor følges opp med vedtak nå.

Disse medlemmer viser til at både den organiserte arbeidstaker- og arbeidsgiversiden ved gjentatte anledninger har bedt om strengere kabotasjeregler for turbuss, etter modell av de danske reglene. Senest i sitt høringsinnspill til komiteens behandling av dette representantforslaget understreket NHO Transport dette poenget.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om nullutslipp for alle cruiseskip i norske farvann innen 2026.»

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om nullutslipp for cruiserelatert turbussvirksomhet innen 2026.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

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

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag om å gi kommunestyre direkte anledning til å regulere cruisetraffikk. Disse forslagene 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.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag om å gi kommunestyre direkte anledning til å stille miljø- og klimakrav til cruisetraffikk. Disse forslagene skal som et minimum inneholde mulighet til å kreve påkobling til landstrøm samt mulighet til å kreve lav- eller nullutslippsskip.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen innføre krav om nullutslipp for alle cruiseskip i norske farvann innen 2026.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen innføre krav om nullutslipp for cruiserelatert turbussvirksomhet innen 2026.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:275 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om strengere regulering av cruisenæringen – vedtas ikke.

Oslo, i næringskomiteen, den 17. januar 2023

Willfred Nordlund

leder

Rasmus Hansson

ordfører



**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 kommunestyre 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