



## STORTINGET

# Representantforslag 275 S

(2021–2022)

fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug

Dokument 8:275 S (2021–2022)

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

Til Stortinget

## Bakgrunn

Siden årtusensskiftet har cruisetrafikken i Norge økt kraftig. Antall anløp nærmer seg en tredobling, mens antall passasjerer er mangedoblet fordi skipene blir stadig større. Nå er trafikken på vei opp igjen etter en pause under koronapandemien. Allerede i februar meldte NRK at det blir rekordmange cruiseskip i de store anløpshavnene i 2022. Ifølge Kystverket er det i 2022 ventet totalt 3 422 cruiseanløp med los i Norge. Tilsvarende tall for 2019 var 2 881.

Samtidig er bransjen inne i en stor omstilling, både i Norge og internasjonalt. Dette er dermed riktig tidspunkt for å se på muligheten til å stramme inn reguleringene av næringen til det bedre både for klima, arbeidstakere og berørte lokalsamfunn.

## Lavere utslipp

Cruisevirksomhet står for relativt store utslipp, både i Norge og internasjonalt. Samtidig er det en utslippstype som ikke er strengt nødvendig. Cruisevirksomhet er den turistaktiviteten med høyest utslipp pr. besøkende. I sum er det derfor nødvendig å regulere næringen langt strengere enn i dag.

Stortinget har allerede allerede startet dette nødvendige arbeidet. Ved behandlingen av Klimastrategi

for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid (Meld. St. 41 (2016–2017), jf. Innst. 253 S (2017–2018)) i 2018 het det:

«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, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026.»

Norge stiller nå nullutslippskrav i verdensarvfjordene, som er blant landets fremste cruisedestinasjoner, innen 2026. Det gir bransjen et sterkt insentiv til omstilling.

Lokalt i de største anløpskommunene er de stilt flere andre klima- og miljøkrav i senere år. I 2019 gikk for eksempel 13 av de største destinasjonene sammen om en felles 14-punktsliste med krav, mens det i Bergen stilles nullutslippskrav lokalt fra 2026.

Det er summen av slike krav som vil sikre en rask omstilling av bransjen i en mindre klimafiendtlig retning. Ved å stille slike krav også ellers i norsk farvann, ikke bare i utvalgte fjorder eller enkelte anløpshavner, vil næringen få et enda sterkere insentiv til omstilling. Man vil også kunne forhindre «lekkasjetrafikk» til andre fjorder enn verdensarvfjordene, noe som er en reell trussel med den valgte løsningen. Norge er i internasjonal målestokk en stor cruisedestinasjon. Hva en gjør nasjonalt, vil dermed stimulere til utvikling og nyskaping internasjonalt, som i neste omgang kommer andre land til gode.

Cruisenæringen er samtidig en av de største kundene i turbussmarkedet i Norge. I flere fylker er nå overgangen til elektriske busser i gang for fullt i kollektivtra-

fikken, og utviklingen ser ut til å gå raskere enn antatt. I turbussbransjen skjer tilsvarende i liten grad, siden det ikke gis insentiver eller legges til rette for dette. Krav til bussene som cruisenæringen leier inn, vil kunne gi insentiver til klimavennlig omstilling i turbussbransjen. Samtidig er bussparken som brukes i cruiserelatert virksomhet, svært godt egnet til å elektrifiseres raskt, siden kjørelengdene som regel er korte.

## Lokalt selvstyre

I flere av de største anløpskommunene har det de siste årene vært diskusjon rundt og konflikt om antallsregulering av anløp og passasjerer.

Cruiseturister er en gruppe som, etter hva man har kartlagt, legger igjen relativt lite penger på stedene de besøker, sammenliknet med andre turistgrupper. Det skyldes blant annet at de er i land i kort tid, samtidig som de både spiser og overnatter om bord i skipene. Gjennom mye av sommeren skygger skipene for utsikten til sjøen for den lokale befolkningen i flere kommuner. Svært mange passasjerer går i land samtidig i små bykjerne, og en utstrakt bruk av turbusser til å frakte dem rundt skaper kaos, forurensning og trafikksfarlige situasjoner. Det forsterkes av at skip til dels ligger svært kort til kai, slik at all slik turistaktivitet må skje samtidig.

I Stavanger har havnestyret unnlatt å følge bystyrets ønske om å begrense antallet samtidige cruiseskip på besøk. I Bergen har det vært en langvarig diskusjon om samme tema. Der har bystyret fattet vedtak om antallsbegrensning, som havnestyret velger å følge. I flere andre kommuner har det vært diskusjon rundt hvilken hjemmel man egentlig har til å gjøre slike vedtak. I Oslofjorden er dette på sin side løst bakveien. Der har Oslo havn, på oppfordring fra byrådet i hovedstaden, varslet at de fra årsskiftet 2023/2024 fjerner tre av fire kaier brukt til cruiseanløp. Dermed vil antallet samtidige skip til kai begrenses naturlig.

De mange lokale løsningene, debattene og konfliktene viser at det er behov for en opprydning og klargjøring av regelverket og en styrking av det kommunale selvstyret. På grunn av sin natur utgjør cruiseskip en særlig belastning på mange lokalsamfunn, som må veies mot andre hensyn. Det er de folkevalgte lokalt som er best plassert til å gjøre slike avveininger. Muligheten for å antallsregulere både anløp og passasjerer bør ligge til kommunestyrene, slik at lokalbefolkningen kan gis direkte innflytelse i slike saker.

## Lønns- og arbeidsforhold

Våren 2021 behandlet Stortinget meldingen Grønere og smartere – morgendagens maritime næring (Meld. St. 10 (2020–2021), jf. Innst. 338 S (2020–2021)). Etter flere års diskusjon samlet Stortinget seg blant annet

om å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for cruisevirksomhet

«hvor Norge er hovedreisemålet, avgrenset mot skip i internasjonal cruisevirksomhet».

Imidlertid ønsket Stortingets daværende mindretall bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt å gå lenger. Disse partiene utgjør i dag et flertall, og regjeringen la i tråd med dette i mai 2022 frem «Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel» på høring.

Men cruisenæringen har også en annen side hva gjelder lønns- og arbeidsforhold. Næringen er en av de største kundene for turbussbransjen. Mange av disse operatørene er utenlandske selskaper. De konkurrerer ikke på like fot med norske selskaper, men bedriver i stedet omfattende kabotasje-kjøring i Norge.

Regjeringen Solberg ønsket å vente på felles EU-regler på dette området, og den nåværende regjeringen har ikke flagget hva de ønsker å gjøre. Den beste og enkleste løsningen på problemene er å gjøre som Danmark, som i 2019 innførte nasjonale kabotasjeregler for turbuss. Der er det maksimalt tillatt med syv påfølgende dagers kjøring før bussene må ut av landet i minst 30 dager.

Både den organiserte arbeidstaker- og arbeidsgiver-siden har bedt om tilsvarende regler i Norge. Senest i februar i år ba for eksempel NHO Transport om dette da de ga sine innspill til regjeringens kommende handlingsplan mot sosial dumping i transportbransjen.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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 cruisetraffikk. 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 cruisetraffikk. 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.

17. juni 2022

**Geir Jørgensen**

**Sofie Marhaug**

