



STORTINGET

Representantforslag 9 S

(2019–2020)

fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk

Dokument 8:9 S (2019–2020)

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Antallet cruiseskip i norske farvann har gått i været de siste årene. Det har også passasjertallet. Dette legger press på naturen og mange kystsamfunn. 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.

Nå er det tid for strengere regulering av cruiseturismen. Forslagsstillerne ønsker å regulere trafikk og andre forhold ved cruisetrafikken med mål om å:

- sikre reduksjon av klimagassutslipp og annen forurensning
- sikre lokale ringvirkninger av næringsaktiviteten for mer positive bidrag til lokalsamfunnene langs kysten
- forhindre at bransjen bidrar til sosial dumping i egen eller tilknyttet virksomhet.

Konsesjonssystem for cruisenæringen

En måte å regulere dette på kan være ved å innføre en konsesjonsordning for cruisenæringen, hvor et begrenset antall konsesjoner auksjoneres ut hvert år basert på tåleevne for natur og kystsamfunn. I konsesjonsvilkårene kan det stilles krav til lavutslipp ved seiling og

nullutslipp ved kai. Det skal stilles krav til kjøp av lokal mat og bruk av lokale guider.

Miljøkrav som kan inngå i et konsesjonssystem for cruisenæringen

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.

Cruisetrafikken fører også til utslipp av NO_x og svovel, noe som bidrar til dårlig luftkvalitet i områder med mye cruiseaktivitet. I verdensarvfjordene er det 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. Forslagsstillerne mener at disse reguleringene er svært positive og at disse burde utvides til å gjelde alt norsk farvann.

13 cruisehavner, bestående av både de største byene i Norge og verdensarvfjordene, la i februar 2019 fram en liste med 14 felles miljøkrav til cruisenæringen. Mange av forslagene til miljøkrav for et konsesjonssystem under, er hentet fra denne listen med krav. Forslagsstillerne mener at Stortinget bør gjøre disse kravene til nasjonal politikk for å støtte disse kommunenes arbeid med å regulere næringen bedre.

Ni store organisasjoner innen reiselivsbransjen lanserte i 2018 et veikart for en bærekraftig turistnæring. Ett av mange krav var at ECA (Emission Control Areas)-sonen etter Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) må utvides nord for 62 grader. Det synes helt tilfeldig og ulogisk at ikke dette for lengst er gjort.

Polarkoden, som trådte i kraft den 1. januar 2017, har gitt strengere krav til fartøy i nordområdene. Koden tar høyde for de spesielle risikofaktorene som finnes i polare områder, og er et supplement til det som ikke er tilstrekkelig dekket gjennom de internasjonale konvensjonene for øvrig. Polarkoden har regler om utforming og konstruksjon av skip, om utstyr, operasjonelle forhold, opplæring og beskyttelse av miljøet. Men Polarkoden har mangler. Blant annet mangler det klare krav til drivstoff, f.eks. bruk av tungolje.

Norske regler sier imidlertid 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. Det er nå på tide at tungoljeforbudet skal gjelde for hele Svalbard, der skadene på den unike og sårbare naturen er katastrofale ved oljeutslipp og havari.

Det er heller ikke holdbart på sikt at det skal tillates «vasking» av eksos, bruk av såkalte scrubbere, som tiltak i verdensarvfjordene for å hindre lokal luftforurensning, i stedet for strengere krav til drivstoff. Tungoljeforbud må etter en viss tid gjelde for hele norskekysten, og Norge må arbeide for at det innarbeides slike krav i et internasjonalt regelverk gjennom FNs sjøfartsorganisasjon (IMO).

Lønns- og arbeidsforhold i innleide tjenester

Det har vært rettet mye kritikk mot lønns- og arbeidsforhold knyttet til turbusser som blir innleid til cruisetrafikken. Regelverket for kabotasjejording innen bransjen er svært dårlig definert med hensyn til lengde, noe representanter fra Sosialistisk Venstreparti tidligere har tatt opp med samferdselsministeren. Nå har Danmark innført en definisjon på uttrykket «midlertidighet» (syv dager). Norge må gjøre det samme.

Cruiseselskapene benytter ofte selskaper til å bestille busstransport for seg, såkalte «Incoming-selskaper». Dette er norske selskaper. De er hovedleverandør etter allmenngjøringsloven og har informasjonsplikt og påseplikt for å sjekke at deres underleverandører betaler allmenngjort lønn. Det må kontrolleres og følges opp at disse selskapene faktisk tar dette ansvaret og følger regelverket.

Det har flere ganger vært etterlyst et register over utsendte arbeidstakere. Det 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.

I dag er det veldig få utenlandske turbusselskaper som betaler merverdiavgift, selv om de åpenbart tjener mer enn 50 000 kroner, som er grensen i Norge. Brudd på dette regelverket gir utenlandske turbusselskaper en konkurransefordel mot de norske selskapene. Brudd må derfor prioriteres og følges opp. Det er langt lettere å

kontrollere dersom det skal betales merverdiavgift fra første krone.

Forslag

På den bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

5. november 2019

Arne Nævra

Lars Haltbrekken

Torgeir Knag Fylkesnes

Solfrid Lerbrekk

