



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Næringsministeren

Stortingets næringskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2008

18. mars 2021

Dokument 8:138 S (2020-2021) om å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår på cruise i norske farvann

Jeg viser til brev fra næringskomiteen 11. mars 2021 med representantforslag 8:138 S (2020-2021) om å sikre norske lønns- og arbeidsvilkår på cruise i norske farvann. Enkelte av forslagene fra stortingsrepresentant Seher Aydar ligger under andre statsråders konstitusjonelle ansvarsområde. Jeg har derfor innhentet disse statsrådenes vurderinger i forbindelse med utarbeiding av svaret.

1. Stortinget ber regjeringen foreta forskriftsendringer som reverserer endringene i NIS-regelverket, slik at NIS-registrerte skip ikke lenger kan gå i cruisetrafikk langs norskekysten eller på Svalbard.

Svar fra næringsministeren:

For cruiseskip angir fartsområdebegrensningene den nærmere grensedragningen mellom når norske skip skal være underlagt norske lønns- og arbeidsvilkår i NOR, og når det kan benyttes internasjonale lønns- og arbeidsvilkår i NIS. For NIS-registrerte cruiseskip ble det, etter alminnelig høring, gjort to oppmykninger i det såkalte "NIS-regelverket".

For det første ble det lagt til rette for at cruiseskip kan anløpe norske havner som del av en internasjonal reise. Det ble i høringsbrevet foreslått en endring i forskrift om begrensning av fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister 9. juli 1993. Forskriften oppstiller bl.a. et krav om anløp til to utenlandske havner og endringen trådte i kraft i 2015. Sjøfartsdirektoratet har i rundskriv nr. 26 – 2020 presisert innholdet i kravet om anløp av to utenlandske havner.

For det andre ble det, i tråd med praksis, lagt til rette for at passasjerskip kan anløpe havner på Svalbard. Departementet gjennomførte i 2015 en alminnelig høring hvor det ble foreslått

endringer i forskrift 9. juli 1993 om særskilt fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister og i forskrift 11. august 1989 om utvidet fartsområde for lasteskip i NIS. Forskriftsendringene trådte i kraft 1. januar 2016.

Det bør ikke foretas en endring av regelverket på nåværende tidspunkt. Etter mitt syn er det hensiktsmessig å avvente anbefalingene fra partssammensatt maritimt utvalg som skal vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft.

2. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag som utnytter handlingsrommet til innstramminger som sikrer norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann.

Stortinget vedtok 21. april 2020 å be regjeringen nedsette et partssammensatt utvalg for å vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft.

Som oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nedsatte regjeringen 20. august 2020 utvalget med følgende mandat:

"[V]urdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft. Utvalget skal herunder særlig vurdere;

- 1) Om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bør endres, og eventuelt hvordan.
 - a) Utvalget bør vurdere nytten og kostnadene ved dagens ordning før eventuelle endringer drøftes.
 - b) Utvalget må vurdere de økonomiske konsekvensene av eventuelle forslag. Minst ett forslag skal legge uendret ressursbruk til grunn.
 - c) Utvalget må anslå virkningene ulike forslag har for sysselsetting av norske sjøfolk og antall skip i norske register.
- 2) Om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norsk farvann og på norsk sokkel, og eventuelt hvordan.
 - a) Utvalget må kartlegge i hvilken utstrekning skip i norsk farvann og på norsk sokkel i dag ikke har norske lønns- og arbeidsvilkår.
 - b) Utvalget må drøfte betydningen av at et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk territorialfarvann kan være en restriksjon av friheten til å yte tjenester etter EØS-avtalen. Utvalget bør se hen til om andre EØS-stater har innført sammenlignbare krav, og hvordan en eventuell restriksjon av friheten til å yte tjenester har blitt begrunnet.
 - c) Utvalget må drøfte betydningen av at Norges jurisdiksjon på norsk kontinentalsokkel kan være begrenset. Utvalget bør se hen til hvilken aktivitet som i dag er underlagt norsk sokkelstatsjurisdiksjon, og som er omfattet av norsk sokkelvirksomhet/- og

regulering. Utvalget bør se hen til om andre sokkelstater har innført sammenlignbare krav.

- d) Utvalget må drøfte betydningen et eventuelt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og/eller på norsk sokkel kan ha for tilskuddsordningen. Utvalget bør se hen til at tilskuddsordningen i dag delvis kompensere for kostnadsulempen ved å ansette arbeidstakere fra EØS-området, og vurdere om tilskuddsordningen kan reduseres eller avvikles for arbeidstakere på norske skip i norske farvann og på norsk sokkel.
- e) Utvalget må vurdere de økonomiske konsekvensene av eventuelle forslag.
- f) Utvalget må anslå virkningene ulike forslag har for sysselsetting av norske sjøfolk og antall skip i norske register."

Det partssammensatte utvalget skal om kort tid legge frem sine anbefalinger. Stortinget vil deretter bli orientert på egnert måte. Mitt syn er at rapporten og anbefalingene fra det partssammensatte utvalget bør foreligge før det tas stilling til mulige endringer i regelverket.

3. Stortinget ber regjeringen gi kommuner muligheten til å kun tillate cruiseskip med norske lønns- og arbeidsvilkår i sine havner.

Svar fra samferdselsministeren:

Jeg vil innledningsvis presisere at havnene i Norge enten er kommunalt eller privat eid. Utgangspunktet er at både kommunale og private havneiere regulerer anløp til sine havner i kraft av sin eiendomsrett, innenfor generelle rammer for saklig og ikke-diskriminerende adferd.

Mottakspliktbestemmelsen i havne- og farvannsloven § 27 begrenser havnenes eiendomsrett ved at den pålegger havneier en plikt til å motta fartøy. En slik plikt gjelder imidlertid ikke uten unntak, blant annet kan fartøy nektes adgang på bakgrunn av havnens kapasitet eller forhold knyttet til sikkerhet og miljø.

Havneiere må imidlertid også forholde seg til det øvrige rettslige rammeverket som gjelder for havnevirksomhet. Bestemmelser i annet regelverk som fastsetter at fartøy kan nektes å anløpe havn, vil gå foran mottakspliktbestemmelsen som spesialregler.

Det er ikke hjemmel i havne- og farvannsloven til å pålegge cruiseskip norske lønns- og arbeidsvilkår dersom disse skal anløpe norske havner. Dette må reguleres i annet regelverk og jeg viser derfor til den pågående prosessen som er omtalt under svar på spørsmål 2.

4. Stortinget ber regjeringen innføre krav til bruk av nullutslippsteknologi på alle cruiseskip i norsk territorialfarvann. Det gis unntak for NOR-registrerte skip, som skal være utslippsfrie i verdensarvfjordene fra 2026 og i hele Norges territorialfarvann i 2030.

Svar fra klima- og miljøministeren:

Noreg har eit særleg ansvar for å forvalte verdsarvområda i eit langsiktig og berekraftig perspektiv. Det er derfor allereie innført krav til skip i verdsarvfjordane for å ivareta folks helse, miljøet og den viktige verdsarvstatusen disse områda har. Dei omfattar blant anna strengare krav til utslepp av NOx og SOx, og forbod mot utslepp av kloakk i fjordane. Krava inneber i praksis eit tungoljeforbod med einskilde unntak for skip som bruker lukka eksosvaskeanlegg og i tillegg har utstyr som reduserer synleg røyk. Krava til utslepp av NOx er gradvis skjerpande fram mot 2025.

Sjøfartsdirektoratet har vurdert moglegheita for å utvide desse krava til skip i andre norske farvatn og leverte sine anbefalingar i desember 2020. Regjeringa vurderer no korleis dette skal følgast opp vidare. Sjøfartsdirektoratet har anbefalt at vurderingane i oppfølginga av Stortingets oppmodingsvedtak om nullutslepp for turistskip og ferjer i verdsarvfjordane sjåast i samanheng med vurderingane om å utvide eksisterande miljøkrav til andre norske farvatn.

På bakgrunn av stortingets oppmodingsvedtak om nullutslepp frå turistskip og ferjer i verdsarvfjordane, fekk Sjøfartsdirektoratet i 2019 i oppdrag å «Utrede konsekvensene av å innføre krav om nullutslipp frå turistskip- og ferjer i verdsarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026». I Sjøfartsdirektoratets svar frå april 2020, går det fram at det er forventa at nullutslepp frå 2026 er mogleg for mindre fartøy med lokal tilknytning så framtidig ladeinfrastruktur byggjast ut. For større turistskip som cruiseskip, er ikkje elektrifisering og batteridrift eit alternativ slik det såg ut då. Dette skyldast for liten kapasitet i batteripakkene. Andre teknologiar vurderast heller ikkje å vere modne nok innan 2026 til at dei store cruiseskipa kan nytte seg av dei. Vurderingane knytt til utvikling av nullutsleppsteknologi for cruiseskip i samband med nullutsleppskravet for verdsarvfjordane gjer seg naturlegvis gjeldande også for resten av Noregs territorialfarvatn.

I februar i år handsama Stortinget representantforslag 8:23 (202-2021) om utsetting av krav om nullutslepp i verdsarvfjordane frå 2026. Stortinget vedtok følgjande to oppmodingsvedtak:

Vedtak 690

Stortinget ber regjeringen bidra til gjennomføring av tiltak initiert av lokale og regionale myndigheter, som reduserer utslipp i verdsarvfjordene.

Vedtak 691

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

Regjeringa vurderer no korleis vi skal jobbe vidare med oppfølginga av Stortingets oppmodingsvedtak, inkludert vurderingar knytt til utviding av miljøkrav som allereie er innført i verdsarvfjordane til også å gjelde i andre norske farvatn, og vil kome tilbake til Stortinget på eigna tidspunkt.

5. Stortinget ber regjeringen legge til rette for lavutslippsturisme gjennom blant annet å sikre nattogforbindelser til utlandet og gode kollektivtransportløsninger som tar turister til verdensarvfjordene.

Svar fra samferdselsministeren:

Jeg har fokus på at vi må et bedre tilbud for internasjonal persontogtrafikk.

Jernbanedirektoratet ferdigstilte rapporten Persontog til utlandet i januar i år, med ambisjoner for tilbudsforbedring som inkluderer enklere reiseinformasjon og billettkjøp, bedre togforbindelser til kontinentet, bedre korrespondanse fra innenlands til utenlands trafikk, og styrket internasjonal samarbeid for å optimalisere internasjonal persontogtrafikk.

Jernbanedirektoratet arbeider vidare med flere tiltak som skal bidra til at det blir enklere å reise med tog til og fra utlandet, inkludert en konkret vurdering av gode tilslutninger fra Norge til nye nattogforbindelser som er planlagt startet i august 2022 mellom Sverige og kontinentet.

Samferdselsministeren har også hatt dialog med sin svenske kollega om mulighetene for en norsk/svensk mulighetsstudie om grensekryssende jernbane. Dette blir også omtalt i Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Høyere frekvens i togtilbudet er den beste måten å skape gode korrespondanser: I trafikkavtalene med Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy Tog er det forutsatt en økning i antall fjerntogavganger fra desember 2021, og det vil gi bedre korrespondanse mellom utenlandstog og Sørlandsbanen/Dovrebanen/Bergensbanen på Oslo S.

Vi har gode kollektivtransportløsninger som tar turister til verdensarvfjordene.

Gjennom trafikkavtalen med Vy Tog og konsesjonsavtalen med Flåmsbana er det satt krav til et rutetilbud som sikrer gode kollektivtransportløsninger til Sognefjorden/Nærøyfjorden, blant annet med korrespondansegaranti mellom Bergensbanen og Flåmsbana på Myrdal. Det er dessuten mulighet med rundturer på Flåmsbana og Nærøyfjorden på en dag både fra Oslo og Bergen.

SJ Norge har et godt samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune om busskorrespondanser ved Åndalsnes stasjon. I sommerperioden kjøres det daglig rundtur med buss Åndalsnes-Trollstigen-Geiranger-Åndalsnes. Rutetidene er tilpasset slik at det er mulig å reise med tog til Oslo etter at rundturen er over.

Den lokale kollektivtrafikken er fylkeskommunenes ansvar fordi de kjenner de lokale og regionale behovene best. Jeg opplever at fylkeskommunene er svært bevisst dette ansvaret, og at det også tilrettelegges for kollektivruter rettet inn mot turistmarkedet. Jeg ser det derfor som naturlig og riktig at fylkeskommunene fortsetter å ha dette ansvaret.

I tillegg kan private aktører med løyve fra fylkeskommunene drive bussruter over 80 km og båtruter der markedet etterspør dette. Mange slike bussruter drives også i samarbeid med fylkeskommunene, f.eks. ved at de kjøper tjenester på deler av ruten. Regjeringen endret regelverket for kommersielle bussruter fra 2020 for å gjøre det enklere å opprette slike bussruter.

Jeg vil også nevne reisesøk-appen til det statlige selskapet Entur, som gjør det enklere enn noen gang å finne reisealternativer på steder hvor man ikke er kjent fra før. Den er gratis, og fås naturligvis også i engelsk språkdrakt.

Regjeringen har dermed lagt godt til rette for at de som kjenner turistattraksjonene, de lokale forholdene og markedene best, kan sikre gode kollektivtransportløsninger også for turister, og for at turistene skal kunne finne og bruke dette tilbudet.

Med hilsen



Iselin Nybø