

# Kvittering på innsendt hørings svar på Høring - NOU 2022:1 Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder

**Høringens saksnummer:** 22/1548

**Høring:** Høring - NOU 2022:1 Cruisetraffikk i norske farvann og tilgrensende havområder

**Levert:** 09/15/2022 07:17:18

**Svar type:**

**Jeg svarte som:** Arbeidsgiverorganisasjon

**Avsender:** NHO Reiseliv

**Kontaktperson:** Ole Michael E. BJØRNDAL

**Kontakt e-post:** omb@nhoreiseliv.no

---

*NHO Reiseliv takker Justis- og beredskapsdepartementet for muligheten til å komme med hørings svar. Vi representerer over 3700 medlemsbedrifter som opererer innen alle reiselivets segmenter; overnatting og servering, kurs og konferanse, camping, opplevelser, bilutleie, formidling og kultur. Vi har flere medlemmer langs hele kysten som har en stor del av kundemassen sin fra cruisebåter.*

NHO Reiseliv har gjennom flere utredninger pekt på utfordringer fra cruisetraffikken i Norge som er knyttet til både klimagassutslipp og såkalt "people pollution" på land. Det er høyt press på cruisehavner i sør-vest Norge som Ålesund, Bergen, Stavanger. Samtidig vet vi at mange her ønsker seg mindre volum og mindre forurensende cruisetraffikk. I Nord-Norge er det imidlertid mindre trafikk og ønske om vekst.

Norge bør ha en klarere politikk knyttet til hvilke type cruise og hvor mange båter vi skal ta imot. Politikken bør utformes slik at man sørger for at de mest miljøvennlige skipene er de som kommer til Norge, og at presset på land ikke blir for stort, altså slik at man lokalt har foretatt en tåleevneanalyse og satt et tak på hvor mange passasjerer og hvor mange skiper man skal ha på destinasjonen per dag. Dette er en viktig regulering av cruisenæringen som også vil påvirke rederiene til å gjøre viktige investeringer i bærekraftig teknologi. Det er også en naturlig måte å prise norsk natur på.

Etter planen skal skipsfart, og dermed også cruise-båter, gjennom EUs "fit for 55" få tilnærmet samme miljøkrav som luftfart og annen kvotepliktig sektor, altså bli inkludert i EUs kvotesystem. Dette vil innebære at 90 prosent av klimagassutslippene som kan tilskrives reiseliv vil være regulert av kvotesystemet og at økte utslipp fra reiseliv i EØS vil ikke ha klimaeffekt. Disse utslippene vil få en pris på utslipp og vil gi likere konkurranse i Europa. Dette er utvilsomt positivt og vil sørge for at tidligere uregulerte og ubetalte utslipp nå kommer inn i et fungerende system. Norge må ha klare miljøkrav til hvilke båter som skal kunne komme i norsk farvann. Vi vet også at Sjøfartsdirektoratet er i gang med arbeidet med å stille krav om nullutslipp for turistskip og ferger i verdensarvfjordene fra 2026. Det er viktig at dette arbeidet ikke forsinkes og iverksettes på en god og forutsigbar måte. Det norske lovverket må innrettes slik at det er tydelige insentiver for at miljøvennlige

skip kan prioriteres.

Det viktigste Norge gjør med tanke på cruisetrafikken er å sørge for at kommunene lovlig kan regulere antall cruisebåter, og passasjerer man kan ta imot per dag, slik at trafikken begrenses til det antall daglige passasjerer vertskommunene ønsker. Det bør også etterstrebes jevnest mulig trafikk hele året og at infrastruktur som følger av cruise volumene til toaletter og bussparkering kan belastes brukerne (altså cruisenæringen). Mottaksplikten og regelverket knyttet til denne (§ 27 i havne- og farvannsloven) bør derfor gjennomgås slik at denne retten for kommunene er tydeligere uttalt.

Volumbegrensning har selvsagt også en positiv sikkerhetsside, og vil spre trafikken også til den nordligste landsdel, men det må ikke legges restriksjoner på vinterseiling langs kysten da det er en del av målet om spredning av trafikk hele året.

At cruisepassasjerene har forsikring som dekker helseopphold i land er svært viktig og bør være et krav for rederiet å påse. Kommuner og regioner som leverer helsetjenester langs kysten risikerer betydelige ekstra kostnader med behandling og transport av eldre syke pasienter fra cruisebåter (som må få hjemreise til hjemlandet med følge). Det må være et krav at individene har forsikringer som dekker dette, som vil gi økt forutsigbarhet for helsesektoren langs kysten.

NHO Reiseliv støtter det grunnleggende synspunktet i anbefaling nr 1: Helhetlig tilnærming til cruisenæringen om at "Norske myndigheter må derfor utarbeide en helhetlig nasjonal plan for cruisetrafikken, der sikkerhet, beredskap og redning får en sentral plass. Planen bør bli en del av regjeringenes kommende nasjonale reiselivsplan. Videre bør det vurderes organisatoriske justeringer på myndighetssiden for å møte cruisenæringen helhetlig og samordnet. Norge, som skipsfartsnasjon, bør også ta en førende rolle for å styrke internasjonal regulering av cruisetrafikken når det gjelder sjøsikkerhet, beredskap og redning." I den forbindelse minner vi også om Innovasjon Norges Nasjonal reiselivsstrategi og punkt 23.

"Rammevilkår for cruisevirksomhet i norske farvann Mål: Avklare premisser for cruisenæringens virksomhet i Norge." Det er viktig at dette punktet i stretegien gis ressurser til å gjennomføres.

Mvh

Kristin Krohn Devold

Adm.dir. NHO Reiseliv

Ole Michael Bjørndal

Fagdirektør næringspolitikk

**Alle svar må gjennom en manuell godkjenning før de blir synlige på [www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no).**