

Til: Nærings- og fiskeridepartementet

(innsendt elektronisk)

12.06.24

Hørings svar – Nytt lovforslag skal sikre norske lønnsvilkår på skip

Næringsforeningen i Tromsøregionen takker for muligheten til å gi innspill til det foreslåtte lovforslaget om å sikre norske lønnsvilkår på skip i norske farvann. Vi støtter regjeringens intensjon om å sikre rettferdige lønnsvilkår. Vi er imidlertid bekymret for at det nåværende lovforslaget vil få betydelige negative konsekvenser for næringslivet i Tromsøregionen og kysten av Nord-Norge.

Næringsforeningen i Tromsøregionen representerer 697 bedrifter innen ulike sektorer i privat næringsliv i de fem kommunene Tromsø, Balsfjord, Karlsøy, Lyngen og Storfjord. Stor del av våre medlemmers aktivitet stammer fra norsk farvann, og som en stor kystregion er Tromsøregionen avhengig av å ha en velfungerende aktivitet knyttet til det marine livet.

Vi opplever at lovforslaget siden 2022 ikke har blitt utredet i tilstrekkelig grad. Vi ber departementet om å gjennomføre en konsekvensutredning av lovforslaget før det behandles videre.

Lovforslagets innvirkning på næringslivet: En balansegang mellom rettferdige lønnsvilkår og levedyktig næringsliv.

Lovforslaget presenterer betydelige utfordringer for næringslivet i Tromsø og resten av Nord-Norge. Forventet endringer i seilingsmønsteret, som gjør Nord-Vestlandet og Nord-Norge mindre attraktive for rederiene, kan potensielt påvirke mange små bedrifter som er avhengige av turist- og cruisenæringen. Disse bedriftene, som leverer mat, opplevelser og tjenester til turister og cruiserederier, står overfor risiko for at deres livsgrunnlag kan forsvinne over natten. Dette kan ha alvorlige konsekvenser for deres inntekter, med ingen umiddelbar eller langsiktig løsning for å kompensere for tapet. Resultatet kan være nedskalering eller i verste fall permanent nedleggelse av bedrifter, noe som vil føre til tap av helt avgjørende og livsviktige arbeidsplasser i mange små kystsamfunn.

Når lovforslaget vurderes, må man hensynta disse konsekvensene. Selv om vi støtter intensjonen om å sikre rettferdige lønnsvilkår for sjøfolk, må vi også beskytte de små bedriftene som utgjør livsnerven i våre kystsamfunn. Det er nødvendig å finne en balanse som sikrer rettferdige lønnsvilkår til sjøs, samtidig som vi opprettholder et levedyktig næringsliv på land. Det er nettopp dette som vil fremkomme av en konsekvensutredning av lovforslaget. Det er verdt å peke på at konsekvensene for landbasert næring virker å være svært mangelfullt utredet. I hovedarbeidet – Holmefjordutvalget – var det ingen representanter for landsiden, og i høringsrundene har næringslivet på land i liten grad vært invitert til å gi innspill. Konsekvensen av dette er at regjeringen i sitt arbeid har gjort vurderinger på mangelfullt grunnlag. Dette blir også tydeliggjort i høringsnotatet, der det kun henvises til en vurdering gjort av Tariffnemda som eneste begrunnelse for at man har valgt å ikke hensynta fastlandsnæringens vurderinger av konsekvensene.

1. Økonomiske konsekvenser for cruisenæringen i Nord-Norge

Cruisenæringen er en betydelig bidragsyter til økonomien i Tromsø og Nord-Norge generelt. Ifølge tall fra flere store aktører i Tromsø, står cruiseturistene for en stor del av den økonomiske aktiviteten i regionen. De besøkende bidrar til økt omsetning for lokale butikker, reiseliv, restauranter og transporttjenester og tilsvarende. Hvis cruisenæringen svekkes, vil dette få store konsekvenser for det lokale næringslivet.

Videre bidrar cruiseturismen til å skape trygge arbeidsplasser gjennom hele året, noe som gir stabilitet og sikkerhet for de ansatte. Dette er spesielt viktig i en region som Tromsø, hvor turismen bærer preg av å være sesongbasert. Ved å sikre en jevn strøm av turister gjennom hele året, kan cruiseturismen bidra til å jevne ut sesongsvingningene og sikre en stabil inntekt for næringslivet.

De større attraksjonene og destinasjonshøydepunktene i Tromsø er sterkt avhengige av cruiseturismen for å kunne opprettholde en helårig drift. Dette bidrar til å skape et mer dynamisk og attraktivt Tromsø, noe som igjen tiltrekker seg flere turister og styrker regionens omdømme.

Gjennom jevnlig verdiskapningsanalyser har reiselivet påvist at cruiseturismen genererer betydelig omsetning for mange aktører i regionen. Pandemien har dessverre ført til et totalt fravær av cruiseskip i flere år, noe som har gitt næringslivet en smertelig påminnelse om hvor viktige disse er.

En studie utført av Menon Economics viser at cruiseturismen bidro med over 145 millioner kroner til Tromsøs økonomi i 2017. Med hensyn til konsumprisindeksen fra Statistisk sentralbyrå, øker dette tallet til 188 millioner kroner for 2019.

En annen undersøkelse fra 2019, utført av Epinion på oppdrag fra Innovasjon Norge, viser at cruisepassasjerene i Tromsø er de som kjøper mest aktiviteter lokalt. Hele 60 prosent av passasjerene kjøper aktiviteter direkte fra lokale tilbydere. I tillegg svarte 87 prosent av respondentene at de har brukt penger mens de var i land i Tromsø, og 18 prosent av disse rapporterte et daglig forbruk på over 1000 kroner per person.

Basert på disse tallene har Capia AS i Konjunkturbarometer for Nord-Norge i juni 2021 estimert at næringslivet i Nord-Norge har gått glipp av til sammen 580 millioner kroner fra cruisetrafikk i 2020 og 2021, som følge av koronapandemien.

Disse tallene understreker viktigheten av cruiseturismen for næringslivet i Tromsø og Nord-Norge. Vi støtter regjeringens intensjon om å forhindre sosial dumping og sikre rettferdige konkurransevilkår, men det er viktig å også ta hensyn til konsekvensene for det lokale næringslivet når vi vurderer dette lovforslaget. Vi må finne en balanse som sikrer rettferdige lønnsvilkår på sjøen, samtidig som vi opprettholder et levedyktig næringsliv på land.

2. Reduksjon i cruiseanløp og økonomisk aktivitet

Tromsø har lyktes med å være en helårlig cruisedestinasjon. De besøkende bruker lokale tilbud som Polaria, Fjellheisen og Ishavskatedralen, lokale kafeer og restauranter, kjøpesenter og andre butikker. Dette styrker det lokale næringslivets økonomi, og sikrer helårsarbeidsplasser hos flere aktører. Det foreslåtte lovforslaget vil sannsynligvis føre til at

flere internasjonale rederier velger å seile mindre i norske farvann for å unngå å måtte betale merkostnadene dette medfører. Dette vil spesielt ramme Nord-Norge hardt, som allerede er en av destinasjonene lengst unna de store markedene. Hvis cruiseanløpene reduseres, vil ikke bare turistnæringen rammes, men også andre tilknyttede sektorer som transport, logistikk og leverandørtjenester. Rederiene planlegger seilingsdestinasjonene sine år i forkant, men nå har rederiene ikke planlagt sine seilinger etter 2027 på grunn av usikkerhetene rundt det nye lovforslaget.

3. Brems på en bærekraftig utvikling av cruise

Nord-Norge har vært en betydelig cruisedestinasjon i mange år. Det har vært en målbevisst jobbing med å gjøre dette segmentet mer bærekraftig og vi har lyktes på mange områder. Tromsø er nå en stor helårlig cruisedestinasjon som i flere år har hatt cruiseskip til kai i alle årets 12 måneder. Byen og regionen har et næringsliv som tilbyr gode og varierte produkter noen som har bidratt til at cruiseskipene generelt har en gjennomsnittlig liggetid til kai på over 12 timer. I tillegg har Tromsø i økende grad lyktes med å etablere seg som snuhavn for cruiseskip, som vil si at skipene bytter passasjerer. I tillegg har Tromsø etablert seg som en stor og viktig havn for levering av avfall fra skipene og Tromsø investerer nå i landstrøm også til cruiseskip.

Slik lovforslaget foreligger frykter vi det vil være en stor brems for den positive utviklingen med å gjøre cruise mer bærekraftig, ikke bare til Tromsø og Nord-Norge, men til hele landet. For Tromsø og Nord-Norge for øvrig gjelder dette spesielt:

- a. En mulig reduksjon i antall cruise anløp kan også medføre reduksjon i måneder med cruiseskip til kai.
- b. Det vil trolig bidra negativt til videre bruk av havner i Nord-Norge som snuhavn som vi har jobbet for i mange år.
- c. Det kan bidra til redusert liggetid i havn som vil få en direkte konsekvens for hvor mye tid cruisegjestene har til å oppleve destinasjonen på og dermed kjøpe opplevelser, varer og tjenester av lokalt næringsliv.
- d. Lovforslaget motvirker intensjonene om redusert seilingsfart som bidrar til reduserte utslipp og som oppfordrer til bruk av flere nærliggende destinasjoner.
- e. Reduksjon i utviklingen av grønn infrastruktur som i stor grad finansieres gjennom anløp av cruiseskip

4. Nord-Norge som helårlig cruisedestinasjon

Næringsforeningen frykter at lovforslaget vil medføre en reduksjon i cruisetrafikken til Tromsø og Nord-Norge, og at det vil få en negativ konsekvens for Nord-Norge som helårlig cruisedestinasjon. I år vil Tromsø ha 172 unike dager med cruiseskip til kai. Det lokale næringslivet har bygd seg opp til å ha kapasitet til å levere varer og tjenester gjennom hele året og en reduksjon i dette segmentet vil dermed få konsekvenser for helårige, lokale arbeidsplasser.

5. Verdien av snuhavn i nord

Tromsø har i dag etablert seg som en attraktiv snuhavn for mange cruiseskip, etter mange år med strategisk arbeid, hvor både passasjerer og deler av mannskap går av eller på skipet.

Dette resulterer i at flere ankommer regionen i forkant av at de skal gå om bord på cruiset eller de blir igjen her etter har gått på land fra cruiseskipet. Dette genererer betydelig økonomisk aktivitet gjennom økt flytrafikk, overnatting og generelt kjøp av lokale varer og tjenester. En reduksjon i bruken av Tromsø som snuhavn vil ha negative konsekvenser for den lokale økonomien. De økonomisk viktige snuhavnsløpene, som har vært en prioritert satsning gjennom flere år, står i fare for å forsvinne. Dette vil ramme hotell- og restaurantnæringen, samt andre servicebedrifter som drar nytte av økt besøk fra cruisegjester.

Det er viktig for hele regionen å bevare snuhavndestinasjoner i Nord-Norge da dette fører til at gjestene bruker mer tid i regionen, og gjerne i kombinasjon av besøk i omkringliggende steder. Snuanløp er både mer bærekraftig og økonomisk fordelaktig for Tromsøsamfunnet, og har i tillegg bidratt til flere cruiseanløp og økt besøk til flere andre destinasjoner både i Nord-Norge og langs kysten generelt.

6. Lengre liggetid til kai

Nord-Norge og Tromsøregionen er et attraktivt reisemål og har et variert og godt tilbud til besøkende. Dette har også medført at cruiseskipene generelt har lang liggetid spesielt i Tromsø slik at cruisegjester kan oppleve mest mulig mens skipet ligger til kai. En reduksjon i liggetid vil dermed ha en negativ konsekvens for lokale tilbydere av varer og tjenester og kan dermed ramme lokale arbeidsplasser langs Nord-Norgeskysten. Et lovforslag må ivareta dette punktet og heller fremme lengre liggetid, noe lovforslaget slik det foreligger per nå ikke gjør. Gjennom lengre liggetid vil gjestene bli i regionen lengre, oppleve mer og dermed bidra til økt lokal verdiskaping.

7. Redusert seilingstid

Et viktig grep for å gjøre skipstrafikken mer utslippsvennlig er å seile med lavere hastighet. Lovforslaget som det ligger i dag, motvirker intensjonene om redusert seilingsfart som bidrar til reduserte bruk av drivstoff og dermed reduserte utslipp I tillegg motvirker forslaget intensjonene om å utvikle seilingsruter som benytter flere nærliggende destinasjoner, som igjen bidrar til liv langs hele kysten. Dette har spesielt vært av relevans i forbindelse med snuanløp, som ofte bidrar til at skipene seiler flere døgn i regionen og dermed anløper flere destinasjoner i.

8. Investeringer og det grønne skiftet

En svekkelse av cruisenæringen vil også påvirke investeringene i Tromsø havn hvor 20% av omsetningen kommer fra dette segmentet. Blant annet er cruisenæringen sentral i de investeringene som gjøres og som er planlagt i Tromsø med å legge til rette for landstrøm til større fartøy, inklusive cruiseskip. Landstrøm er et viktig tiltak for å redusere miljøpåvirkningen fra skipstrafikken. Dette er kostnadsintensive investeringer og avtaler med cruiserederiene ligger i bunn for å kunne gjennomføre disse. Cruiseskipene leverer store

menger både fast og flytende avfall når de anløper Tromsø. Dette har bidratt til at lokale selskaper kan investere i moderne utstyr og stor kapasitet, som også er noe øvrige fartøysgrupper drar stor nytte av. En nedgang i cruiseaktiviteten kan påvirke muligheten flere lokale aktører har til å gjennomføre grønne investeringer og det vil dermed være et skritt tilbake i arbeidet med å gjøre havner i Nord-Norge mer bærekraftige og fremst i det grønne skiftet.

9. Godstransporten vil rammes

Rundt 75% av gods- og frakteskipene som anløper Tromsø har Norsk flagg. De resterende 25% har NIS eller annet utenlandsk flagg og dermed være omfattet av lovforslaget.

Det vil fortsatt være behov for frakt av gods til og fra Tromsø og Nord-Norge for øvrig, og mulige transportbærere er enten via sjø eller vei. Konsekvensene av en eventuell økning i lønnskostnader på disse skipene vil trolig enten føre til at

- mer gods flyttes over på vei som vil være stikk i strid med tydelige nasjonale mål om at mer gods skal flyttes over fra vei til sjø og bane for å ta ned miljøutslippene og redusere risiko for trafikkulykker.
- økte kostnader overføres til mottaker og forbruker som vil være svært uheldig da Nord-Norge allerede har høyere fraktkostnader enn resten av landet.

Det er derfor grunn til å tro at lovforslaget vil være konkurransevridende for godstrafikk. En lavere grad av kabotasjelaster kombinert med økte lønnskostnader vil svekke sjøtransportens konkurransekraft.

Det er allerede krevende å nåde nasjonale målene om mer gods fra vei til sjø. Dagens kostnadsstruktur i de forskjellige havnene i Norge er for høy sammenlignet med andre transportmetoder som f.eks utenlandsk trailere. Når man i tillegg legger til grunn at disse aktørene ikke må betale store summer for å benytte norske veier, blir forskjellen enda større og det oppleves som mer attraktivt å benytte biltransport fremfor sjøtransport.

I dag fraktes mye av godset til og fra nord via veinettet. Veinettet i nord har allerede utfordringer med belastning og har et stort etterslep på vedlikehold. Økt godstrafikk vil derfor ha en negativ effekt både mtp miljø og sikkerhet for ferdsel på vei. Selv om det har vært jobbet strategisk og målrettet for å flytte mer gods fra vei til sjø, er næringen enda langt fra å oppfylle de nasjonale målsettingene. Et slikt lovforslag vil i tillegg legge ytterligere hindringer for å nettopp nå disse målene.

Dersom utgiftene hos rederiene går opp, vil disse kostnadene forflyttes fra rederiene og videre til mottaker og til slutt forbruker. Gitt en innføring av lovforslaget slik det foreligger i dag, vil det gi ytterligere høye fraktkostnader for Nord-Norge, noe som vil være svært uheldig all den tid denne landsdelen er langt fra resten av markedene i Europa og verden for øvrig.

10. Konkurransulempe for Nord-Norge

Lovforslaget legger opp til en klar konkurranseulempe for Nord-Norge i forhold til havner lengre sør ved at det blir dyrere å operere i nordnorske farvann på grunn av geografisk avstand fra andre utenlandske havner og marked.

Dersom regjeringen gjennomfører lovforslaget slik det foreligger nå, mener vi at det må gjelde fra ankomst til norsk farvann, slik at hele kysten/Norge blir belastet likt.

Næringsforeningen i Tromsøregionen oppfordrer:

Næringsforeningen i Tromsøregionen oppfordrer regjeringen til å gjennomføre en grundig konsekvensutredning av det foreslåtte lovforslaget. Det er viktig at alle aspekter og potensielle konsekvenser for både næringslivet og samfunnsutviklingen i Nord-Norge vurderes nøye. Vi ber om at man vurderer alternative løsninger som sikrer rettferdige lønnsvilkår uten at internasjonal sjøfart blir svekket og rammer kystsamfunnene langs Norskekysten.

Vi ser frem til videre dialog og håper på en løsning som ivaretar lønnsvilkår og næringslivets behov.

Mvh.

Trude Nilsen (sign.)
Direktør
Næringsforeningen i Tromsøregionen