



**Vest-Finnmark Rådet**  
Fjellveien 6  
Postboks 43  
9593 BREIVIKBOTN  
+47 908 52916

[bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no](mailto:bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no)

Nærings- og fiskeridepartementet  
v/fiskeri- og havminister Marianne Sivertsen Næss

Svaret er sendt inn via regjeringen.no og pr e-post

Hasvik, 4. juni 2024

## **Høringsuttalelse - Nytt lovforslag som skal sikre norske lønsvilkår på skip som trafikkerer i norske farvann**

Vest-Finnmark Rådet er en politisk allianse mellom de 7 kommunene Alta, Hammerfest, Hasvik, Loppa, Måsøy, Nordkapp og Porsanger. Regionen har ca. 42.500 innbyggere, noe som utgjør 55 % av det totale folketallet i Finnmark.

Vest-Finnmark Rådet viser til Nærings- og fiskeridepartementets høringsutsendelse 1. mai 2024, med høringsfrist 12. juni 2024, av forslag til endringer i allmenngjøringsloven og sektorlovgivning med hensyn til skipsfart. Forslaget reviderer departementets lovforslag om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel, som var på høring sommeren 2022.

**Vest-Finnmark Rådet har i sak 25/24 enstemmig vedtatt følgende uttalelse i forbindelse med høring av nytt lovforslag som skal sikre norske lønsvilkår på skip som trafikkerer i norske farvann:**

### ***Innledende kommentarer:***

Målsettingen for forslaget er godt. At man skal skape trygge norske arbeidsplasser og øke andelen av verdiskapingen som tilfaller norsk næringsliv, er noe Vest-Finnmark Rådet selvsagt støtter. Deler av forslaget leverer derimot ikke på målsettingen, og er etter vårt skjønn er det manglende utredninger og konsekvensvurderinger på flere områder i det arbeidet som er gjort.

I et slikt omfattende lovarbeid må man vurdere og analysere konsekvensene dette vil ha for næringslivet og arbeidslivet som helhet. I det arbeidet som er gjort kan det derimot virke som om man nesten utelukkende har sett på de direkte konsekvensene lovendringen vil ha for skipsfarten alene, uten å hensynta effektene lovforslaget vil ha i de avledede virksomhetene og næringskjedene på land. 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.

**Det er samtidig et faktum at Holmefjordutvalget pekte på at skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norske havner ikke bør omfattes av et slikt krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. En stor landbasert turistnæring er bygget opp rundt internasjonal**

## **cruisetraffikk, og det vil kunne ha betydelige negative konsekvenser om internasjonale cruisereederier legger om sine anløp.**

Særlig er dette tydelig for delen av forslaget som omhandler passasjertraffikk i norske farvann. Om forslaget blir vedtatt slik det står, vil det mest sannsynlig få katastrofale konsekvenser for en stor andel norske cruisehavner, og særlig de som ligger nord av Ålesund. Disse er helt avhengig av tilstrømmingen de får av cruiseturistene for å opprettholde økonomisk bærekraft, og som grunnlag for å kunne videreutvikle havnene med tanke på elektrifisering og ringvirkninger i det landbaserte næringslivet. En videre konsekvens vil være at allerede overfylte cruisehavner sør for Ålesund vil oppleve større pågang, med de negative konsekvensene det vil kunne få.

### ***Konsekvenser for arbeidslivet:***

Det er liten grunn til å tro at en endring i lovverket for passasjerskip vil øke antallet norske arbeidstakere for de fartøyene dette vil gjelde. Cruisereederiene vil enten tilpasse seg regelverket, slik at de ikke blir omfattet av bestemmelsen om seilingstid i norske farvann, eller så vil de la de ansatte seile med høyere lønn den perioden skipet er i Norge. Særlig det første alternativet utmerker seg som spesielt attraktivt, ut fra de signaler vi har fanget opp.

Lovforslaget som ligger på bordet kan enkelt omgås ved nye seilingsmønstre, alternativt kortere eller ingen opphold i Norge. Et skip som eksempelvis har snuhavn i Southampton, men som har Norge som primærdestinasjon, vil ikke ha nevneverdige problemer med å tilbringe over 50 prosent av seilingstiden sin utenfor Norge. For andre cruisereederier vil lovforslaget gjøre Norge som destinasjon mindre attraktivt, noe som igjen vil gjøre de allerede få norske arbeidstakerne om bord på fartøyene mindre konkurransedyktige. Dette fordi deres sterkeste fortrinn p.t er deres kjennskap til, og erfaring fra, seiling langs Norskekysten. Nettoresultatet for norske sjøfolk blir med andre ord, med stor sannsynlighet, negativt.

For arbeidstakere på land er bildet langt mer dystert. Gitt et endret seilingsmønster der Nord-Norge blir vesentlig mindre attraktivt for rederiene, vil mange små bedrifter som er avhengig av turistnæringen generelt, og cruisenæringen spesielt, slite. Leverandører av mat, opplevelser og tjenester til turister og cruisereederier vil oppleve at livsgrunnlaget forsvinner over natten, uten noen kort- eller langsiktig mulighet for å dekke opp for inntektstapet. Konsekvensen er at bedrifter må nedskalere eller i verste fall stenge for godt, og arbeidsplasser i mange små kystsamfunn går tapt.

Totaliteten av konsekvensene for arbeidslivet er derfor svært negative, og stikk i strid med regjeringens målsetting om å skape trygge norske arbeidsplasser og øke verdiskapingen i Norge. Vest-Finnmark Rådet oppfordrer derfor regjeringen til å revurdere innretningen i lovendringen knyttet til passasjertraffikk, da dette er ødeleggende for regjeringens egne ambisjoner for lovforslaget.

### ***Konsekvenser for næringslivet, nasjonalt og i Vest-Finnmark:***

En stor del av norsk turistnæring langs kysten er avhengig av cruisenæringen. I snuhavner øker det belegg på hotellene, cruisereederiene er storforbrukere av norskproduserte varer, og i over 40 kystsamfunn skaper små bedrifter opplevelser for tusenvis av tilreisende hver eneste dag.

Under pandemien ble det tydelig hvor stort bortfall av inntekter man vil oppleve ved en kraftig reduksjon i cruisetraffikken. I NOU 2023:10, «Leve og oppleve - Reisemål for en bærekraftig fremtid», estimerte man at en reduksjon i trafikkgrunnlaget på 85 prosent.

Over mange tiår har det vært arbeidet målrettet for å øke antall cruise i Finnmark, og det er gjort en særlig innovativ innsats med tanke på å øke antall vintercruise i Vest-Finnmark siden 2003. Dette har vært et samarbeid med cruiseselskapene på den ene siden, og reiselivsbedrifter, Visit-selskaper, kommunene og nasjonale aktører som Innovasjon Norge og Avinor på den andre. Destinasjonsutvikling og endring av seilingsmønster er et arbeid som er omfattende, og som tar lang tid å få på plass. Dessverre tar det tilsvarende kort tid å bryte ned systemer og avtaler når det oppstår usikkerhet om fremtidige vilkår og utviklingsmuligheter.

I 2009 seilte det første vintercruiset inn Altafjorden, og siden da har denne delen av cruisetrafikken sørget for hundretusenvise av tilreisende gjester i Vest-Finnmark, noe som igjen har gitt grunnlag for en mer helårig reiselivsnæring i vår region. Dette er et kundegrunnlag som aldri vil kunne erstattes gjennom reisende med fly- eller veitransport. Aktiviteten i 2023 for de tre cruisehavnene i Vest-Finnmark; Alta, Hammerfest og Honningsvåg (Nordkapp), er gode eksempler på den aktiviteten og verdiskapingen som cruisetrafikken har bidratt til i Nord-Norge;

**Alta havn** hadde i 2023 totalt 78 cruiseanløp, hvorav 62 av disse fant sted på høsten og vinteren. Anløpene strekker seg gjerne over 2-3 dager, der totalt 65.000 kjøp ble gjort for deltakelse i ulike aktiviteter på land. Disse innkjøpene alene er beregnet til 96 millioner kroner, og har medført at hver enkelt gjest legger igjen betydelige beløp hos det lokale næringslivet. Det bevisste arbeidet med å få cruiseskipene til å oppholde seg lengre i havnene i nord, har også bidratt til at man unngår den opphopningen man ser av skip på destinasjonene lenger sør.

Skulle man fraktet inn cruisepassasjerene til Alta med et annet transportmiddel, som i dette tilfellet ville være fly pga. avstander og mangler i tog- og kollektivtilbud, vil det kreve totalt 341 charterfly pr år for å opprettholde samme antall besøkende som i 2023. Det sier seg selv at dette ikke er mulig, og konsekvensen et bortfall av inntekter på 96 millioner kroner i direkte salg fra underleverandørene på cruise, samt bortfall av inntektene cruisetrafikken skaper for handelsstanden, restauranter mv., vil få store konsekvenser for både reiselivet, andre næringer og skatteinngangen for Alta kommune. Beregninger viser at et bortfall av cruisetrafikken vil kunne medføre tap av 120-150 arbeidsplasser i Alta alene, og de som arbeider med å selge inn cruisehavnene i Vest-Finnmark rapporterer at de i sitt pågående arbeid med salg for 2026-sesongen merker at rederiene er tilbakeholdne og avventende som følge av den pågående politiske behandlingen av dette lovforslaget.

**Hammerfest havn** hadde 27 anløp i 2023, med totalt 30.263 gjester ombord. Av disse dro 1/3 på ulike aktiviteter på land, til en verdi av ca. 7 millioner kroner i direktekjøp. I tillegg kommer inntekter hos handelstanden, restauranter mv. Visit Hammerfest melder om at det i fjor var 8 reiselivsbedrifter som solgte tilbud direkte til cruisegjestene, mens ytterligere 12 bedrifter holder på å posisjonere og kvalifisere seg for å kunne bli tilbydere i dette markedet. Som følge av at Hammerfest er i oppbyggingsfase med tanke på avledete aktiviteter tilknyttet cruise, vil et bortfall få store konsekvenser for bedriftene som følge av at de ennå ikke har kommet i en posisjon hvor de har kunnet bygge en økonomisk «buffer». Til tross for relativt få tilbydere, bidro likevel cruisetrafikken til at 407 bussjåfører og 369 guider utøvet tjenester i forbindelse med cruiseanløpene i Hammerfest i 2023.

**Honningsvåg (Nordkapp) havn** er viktig for Nordkapp kommunes to bærende næringer; fiskeri og reiseliv. Som cruisehavn har Honningsvåg lange tradisjoner, da Nordkapp, som et av fyrtårnene i det norske reiselivet, har vært en naturlig endestasjon for mange cruisetilbydere. Dette medfører også at Nordkapp har cruisetrafikk i alle årets måneder, og i 2023 var det 147 anløp i havna. Totalt 182.000

cruisepassasjerer gikk i land i Honningsvåg, og det er beregnet at direkte kjøp av varer og tjenester beløper seg til 225 millioner kroner i 2023. For 2024 er det innmeldt 175 anløp til havna.

Et bortfall av cruiseinntekter vil over en 10-årsperiode medføre tap av direkte inntekter på ca. 2,25 milliarder kroner, og det sier seg selv at dette vil få fatale konsekvenser for sysselsetting og tap av arbeidsplasser, fraflytting og inntektsgrunnlaget for Nordkapp kommune. Til sammenlikning, og ettertanke, er Nordkapp kommunes totale driftsbudsjett på 291 millioner kroner for 2024.

Til sist vil vi nevne at mange havner i Nord-Norge har fått støtte til elektrifisering som en del av det grønne skiftet, herunder også Alta, Hammerfest og Nordkapp havn. Et eventuelt bortfall av cruiseinntekter vil medføre at det ikke lengre vil være økonomisk forsvarlig å foreta disse investeringene på landstrøm, eller at allerede foretatte investeringer mister deler av finansieringsgrunnlaget. Som et eksempel har Nordkapp havn beregnet at investeringen i landstrøm har en kostnad på 100 millioner kroner, hvorav ENOVA har gitt 20 millioner kroner i tilskudd. De resterende 80 millioner kroner som Nordkapp Havn/Nordkapp kommune må stille med som egenandel, vil ikke være en økonomisk forsvarlig investering ved et bortfall, eventuelt en kraftig reduksjon, av cruisetrafikken i havna.

De ovennevnte eksemplene viser hvordan cruisetrafikken bidrar til helårig aktivitet i det lokale reiselivet i Vest-Finnmark, noe som igjen danner grunnlag for næringsutvikling, sysselsetting og bosetting langs kysten av Finnmark. I dagens geopolitiske situasjon er aktivitet og en spredt bosetting i Finnmark viktigere enn noen gang, både med tanke på å bygge robuste lokalsamfunn og det å markere suverenitetshevdelse gjennom å nyttiggjøre seg av ressursene i regionen. En lovendring som medfører en reduksjon i cruisetrafikken i Nord-Norge, med den konsekvens at vi går tilbake til en sesongbasert reiselivsnæring og lokale bedrifter som går «i vinterdvale» eller konkurs, bidrar hverken til bosetting, trivsel eller trygghet i Finnmark.

#### ***Felleseuropeisk regelverk:***

En annen bekymring ved forslaget er at regjeringen i liten grad har sett på lignende regelverk i andre europeiske land. Land som er i skarp konkurranse med Norge om cruiseturister vil få en vesentlig konkurransefordel om Norge ikke harmoniserer regelverket, slik at man kan operere på likeverdige vilkår og ut fra likeverdige forutsetninger. En håndheving av det foreslåtte regelverket for skip som ikke driftes fra Norge vil i praksis være omtrent umulig.

#### ***Avsluttende merknader:***

Den overordnede målsettingen til regjeringen om å skape trygge arbeidsplasser i Norge er svært god, og er en målsetting Vest-Finnmark Rådet støtter. Dette gjøres best ved å trygge eksisterende næringsliv og eksisterende arbeidsplasser gjennom stabile forutsetninger og rammevilkår. For Vest-Finnmark er reiselivsnæringen en av de viktige hovednæringene, med tanke på sysselsetting og aktivitet og tilbud i våre lokalsamfunn.

Regjeringens forslag til endringer i lovverket for passasjerfartøy vil antakelig motarbeide målsettingen som er satt for dette lovarbeidet, og for alle formål bidra til å redusere antall arbeidsplasser i den norske turistnæringen som helhet og den nordnorske turistnæringen spesielt. Vest-Finnmark Rådet vil derfor sterkt oppfordre regjeringen til å revurdere forslaget som er fremmet, for slik å sikre eksisterende og fremtidige arbeidsplasser innen reiselivsnæringen.

Vi anbefaler at følgende to forhold hensyntas ved utformingen av nytt lovverk;

- Lovforslaget må innrettes slik at det i minst mulig grad vrir cruisenæringen bort fra Norge.
- Unntakene som gis må også tilpasses slik at cruiseturismen ikke vrir bort fra Nord-Norge og Vest-Finnmark.

Vest-Finnmark Rådet ber derfor regjeringen om å unnta passasjerfartøy i norsk farvann fra de foreslåtte endringene i allmenngjøringsloven og sektorlovgivningen med hensyn til skipsfart.

Vi takker for muligheten til å komme med denne høringsuttalelsen. Eventuelle henvendelser i sakens anledning rettes til rådets daglige leder Bente O. Husby på mobil: 90852916 eller e-post: [bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no](mailto:bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no).

Med vennlig hilsen

Jan Morten Hansen (s)  
Rådsleder  
Vest-Finnmark Rådet

Bente O. Husby (s)  
Daglig leder  
Vest-Finnmark Rådet

Kopi:

Finmark fylkeskommune v/fylkesordfører Hans-Jacob Bønå og fylkesdirektør Øystein Ruud

Næringskomiteen på Stortinget

Nord-Norgebenken på Stortinget

Øst-Finnmarkrådet v/rådsleder Wenche Pedersen og daglig leder Trond Haukanes

Medlemskommunene i Vest-Finnmark Rådet

NHO Arktis v/regiondirektør Sigrid Ina Simonsen

NHO Reiseliv v/president Mona J. Saab