



Det kongelige nærings- og fiskeridepartement
Postboks 8090 Dep
0032 Oslo
postmottak@nfd.dep.no

Deres ref.: 17/52-2
Vår ref.: HS
Sted/dato: Oslo, 3. mars 2017

Høringsvar: Forslag om utvidelse av fartsområde for utenriksferger i NIS

Norsk Sjøoffisersforbund gir med dette innspill til Nærings- og fiskeridepartementets forslag av 18. januar 2017 om endringer i forskrift av 9. juli 1993 nr. 596 om fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

Norsk Sjøoffisersforbund mener forslaget ikke bør vedtas. Oppsummert begrunnes dette i følgende:

1. Forslaget strider mot den mulige løsningen som ble skissert i Fartsområdeutvalgets rapport fra 2014. Fartsområdeutvalgets mulige løsning gjaldt kun passasjerskip mellom Norske og ikke-nordiske havner. Forslaget er i strid med Fartsområdeutvalgets mulige løsning, og sentrale deler av departementets begrunnelse for forslaget har feilaktig grunnlag.
Legitimiteten til forslaget er betydelig svekket, noe som etter vår mening tilsier at forskriftsforslaget ikke må vedtas.
2. I forslaget om forskriftsendring brukes argumentasjon knyttet til Color Lines konkurranse med internasjonal cruisebart. Konkurransevidningen i forhold til internasjonal cruisebart **har aldri vært debattert** i Fartsområdeutvalget. Det virker underlig at dette er spilt inn av departementet selv, når Næringsministeren blant annet i spørretimen 22. februar 2017 opplyser Stortinget at forskriftendringen bygger på konkurranseforhold mellom NOR og dansk internasjonalt skipsregister (DIS). I forslaget hevdes det videre at lengre fergeruter er mer arbeidsintensive enn korte. Dette er også et nytt moment som er trukket inn av departementet i ny tid, og ikke korrekt. Det er vesentlig forskjell på å bytte passasjerer og last hver 6-8 time, fremfor hver 20 time som er tilfelle for Oslo-Kiel fergene.

Da Fartsområdeutvalget avga sin innstilling, ble det hevdet at konkurransevidningen mellom NOR og DIS utgjorde 154 millioner for Color Line. Sjøoffisersforbundet har foretatt beregninger av konkurranseulempen i dag. Den norske kronen har svekket seg med gjennomsnittlig 13,53 % i tiden fra Fartsområdeutvalget la frem sin rapport. Dette betyr i praksis at konkurransevidningen til DIS er blitt 110 millioner mindre bare grunnet svakere kronekurs. I tillegg er taket i refusjonsordningen for dette segmentet fjernet, noe som utgjør 65 millioner kroner i økt tilskudd. Samlet anslår vi at selskapet i dag har en fordel på ca. 20 millioner på å drive fra Norge i forhold til fra Danmark.

Vi mener det er det tvilsomt om registrering i DIS i dag er et lønnsomt alternativ for



Color Line. Departementet bes ta dette med i beregningen når en liberalisering av fartsområdebegrensningen vurderes forskriftsfestet.

3. Forskriftsforslaget kan medføre at også andre rederier som har passasjerskip som seiler mellom Norge og nordiske havner flagger til NIS. Dette vil igjen kunne medføre at sjømenn fra andre nordiske land benytter seg av norsk tilskuddsordning. Dette vil kunne føre til at bevilgningen til skatterefusjonsordningen for sjøfolk over statsbudsjettet må økes betydelig (35 millioner).
De potensielt betydelige kostnadene forslaget medfører, tilsier at departementet bør trekke forslaget.
4. Forskriftsforslaget strider med NIS-lovens § 4 første ledd. Til tross for unntaksbestemmelsen i annet ledd, anses det juridiske betenkelig å eventuelt skulle stadfeste en forskrift som er direkte i strid med overordnet lovtekst. Det er stortingets vilje at norske skip ikke skal kunne frakte passasjerer mellom norske og utenlandske havner. Dermed bør det foreligge tungtveiende grunner for at et departement med et pennestrøk skal kunne fravike det stortinget har lovfestet. Slike tungtveiende grunner foreligger ikke i denne saken.
Et forslag av så stor viktighet, bør forelegges Stortinget for behandling.
5. Norske myndigheter har overfor ESA hevdet at dagens fartsområdebegrensning ikke er i strid med EØS-avtalen. Likevel synes det som at ESAs sak mot Norge er del av begrunnelsen for å liberalisere fartsområdebegrensningen.
Dette fremstår for Norsk Sjøoffisersforbund som inkonsekvent og lite gjennomtenkt, og tilsier at departementet bør trekke forslaget.
6. Dersom departementet stadfester sitt forslag, er det risiko for at danske og svenske myndigheter også åpner opp for at passasjerskip i deres register som opererer mellom skandinaviske havner får mer liberale vilkår. Vi kan dermed få et «race to the bottom», og ende opp med en utradering av den nordiske sjømannsstanden på fergene som betjener disse rutene.
En utvikling som naturligvis ikke er ønskelig, og som departementet burde vokte seg for å bidra til.
7. Dersom forskriftendringen gjennomføres, kan konsekvensen i første omgang bli tap av 700 arbeidsplasser Color Line. Dette vil gi store, negative samfunnsøkonomiske ringvirkninger. I en tid hvor arbeidsledigheten for sjøfolk er rekordhøy, må man anta at en stor del av de oppsagte vil være langtidsledige.
Det fremstår som urimelig at departementet vil legge til rette for at et selskap som går godt og som ikke lenger har en konkurransevridning ved å være i Norge, tillates å sende norske arbeidstakere i arbeidsledighet. Forslaget bidrar til å utradere den norske og nordiske sjømannsstanden, og dermed den norske maritime klynge.

Det er mange sterke hensyn som taler mot at departementets forskriftsforslag stadfestes; både hensynet til tap av arbeidsplasser og kompetanse, at utgiftene til staten kan bli betydelige, samt at det ikke er riktig at dagens norske rammevilkår er dårligere enn i Danmark.

Norsk Sjøoffisersforbund ber om at departementet trekker tilbake forslaget. Vi vil imidlertid mer enn gjerne gå i dialog om hvordan vi kan sikre norsk skipsfarts konkurransekraft i fremtiden.

Med vennlig hilsen
Norsk Sjøoffisersforbund



Hans Sande
Administrerende direktør



VEDLEGG til høringsuttalelse fra Norsk Sjøoffisersforbund.

Forslag om utvidelse av fartsområde for utenriksferger i NIS

Bakgrunn og utfyllende kommentarer til hørings svar

1. Forslaget er ikke i samsvar med Fartsområdeutvalgets arbeid

I fartsområdeutvalgets innstilling kapittel 10.10 fremgår en skisse av en mulig løsning vedrørende passasjerskip i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Det fremgår herav at «oppmykningen gjelder utelukkende for passasjerskip som går i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn utenfor Norden».

Det fremgår av høringsbrevet punkt 2:

Etter departementets syn innebærer utvalgets omforente løsning i realiteten et skille mellom korte og lange fergeruter, ved at fart mellom norske og nærmere liggende nordiske havner begrenses, mens lengre ruter mellom norske og andre europeiske havner ikke begrenses. Departementet legger til grunn at ovennevnte skille har sammenheng med at skipene som betjener lengre ruter med lugarer/ overnattingskapasitet om bord er mer arbeidsintensive enn kortere ruter, og at de i større grad er i konkurranse med cruiseturisme og det kostnadsnivået disse opererer under.

Skillet mellom korte og lange fergereiser var aldri et tema i utvalget. Fartsområdeutvalget presiserte i sitt forslag til mulig løsning at det utelukkende gjaldt «utenfor Norden». Det var heller aldri et tema at passasjerskip i lengre fergeruter står i konkurranse med cruiseturisme. Fartsområdeutvalgets mulige løsning var begrenset til skip i passasjertrafikk i fast rute mellom norske og ikke-nordiske havner, og kun dette. Det finnes videre ikke cruisetrafikk å konkurrere mot i dette segmentet.

Forskriftsforslaget synes i stor grad å bero på NFDs tolkning, som vist over. Tolkningen synes kun begrunnet i «departementets syn». Norsk Sjøoffisersforbund forstår ikke hvorfor denne tolkningen ønskes lagt til grunn, kjenner den ikke igjen fra utvalgets arbeid, og det er uomtvistet at tolkningen strider med fartsområdeutvalgets mulige løsning.

Forslaget kan altså ikke begrunnes i fartsområdeutvalgets innstilling. Forslaget er i strid med fartsområdeutvalgets mulige løsning, og sentrale deler av departementets begrunnelse for forslaget har feilaktig grunnlag. Legitimiteten til forslaget er betydelig svekket, noe som etter vår mening tilsier at forskriftsforslaget ikke må vedtas.

2. Er det i realiteten en konkurranseulempe for Color Line i dag?

Sjøoffisersforbundet har foretatt beregninger av konkurranseulempen for Color Line i dag. Color Lines egne tall og historiske valutakurser fra Norges Bank er lagt til grunn.

Legger man Color Line eget årsregnskap til grunn (vedlagt), ser man at selskapet ikke lenger har den konkurranseulempe som ble lagt frem for Fartsområdetutvalget i 2014 og som er beskrevet i Fartsområdetutvalgets rapport kapittel 10.4. side 48.

Her fremgår det følgende

Sitat Sammenlignet med registrering i DIS oppgir Color Line å ha en kostnadsulempe ved Nor-registrering, som er beregnet til 118 mill. kr i 2012 og 154 mill. kr i 2013. Videreføres dagens rammebetingelser mener color line å være kommersielt tvunget til å flagge skipene sine til DIS. **Sitat slutt**

Color Line hadde 820 017 millioner i lønnskostnader i 2015. Mannskapene lønnes gjennom CL Crew

(Ref. color Lines Årsregnskap 2015)

CL Crew	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Sum driftsinntekter	855 971	861 529	852 406	849 172	834 346	798 751
Sum Driftskostnader	820 017	903 712	846 256	847 114	832 266	796 759
Herav Avskrivninger	-	-	-	-	-	-
Driftsresultat før avskrivninger	35 954	-42 183	6 150	2 058	2 080	1 992
Driftsresultat	35 954	-42 183	6 150	2 058	2 080	1 992
Årsresultat	28 292	-31 594	5 817	764	1 904	1 809
EBITDA i prosent	4 %	-5 %	1 %	0 %	0 %	0 %

(Ref. norsk bank)

Tar man hensyn til den varige svekkelsen av den norske krone vs. danske kronen, er det en gjennomsnittlig svekkelse på 13,53 % i perioden 2012-2017.

Legger man dette til grunn så har konkurransevriddingen i forhold til dansk valuta alene blitt redusert med 110 millioner kroner. I tillegg er taket i refusjonsordningen fjernet. Dette utgjør 65 millioner kroner. Dette i sum tilsier at man i dag ikke har en konkurransevridding i forhold til dansk flagg på 154 millioner kroner, men en konkurransefordel for norsk flagg på 26 millioner.

Videre er det slik at selskapet sammen med sine ansatte har gjennomført en rekke effektiviseringstiltak, noe som sammen med økt trafikk har bragt selskapet fra et underskudd på 99299 millioner i 2014 til et overskudd på 154 572 millioner i 2015. Selskapets har hatt ytterligere vekst i 2016, men dette regnskapet legges ikke frem før 30 mars 2017.

(Ref. color line Årsregnskap 2015)

CL Group (NOK 000')	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Sum driftsinntekter	4 586 550	4 594 203	4 551 639	4 511 603	4 585 546	4 508 912
Sum Driftskostnader	3 753 309	3 859 231	3 779 863	3 683 668	3 665 520	3 539 800
Driftsresultat før avskrivninger og charterleie	833 241	734 972	771 776	827 935	920 026	969 112
Driftsresultat	277 353	149 010	249 480	384 140	308 359	547 207
Årsresultat	154 572	-99 299	55 925	88 020	55 368	337 204
Driftsresultat i prosent	6,0 %	3,2 %	5,5 %	8,5 %	6,7 %	12,1 %

Vi mener det er det tvilsomt om registrering i DIS i dag er et lønnsomt alternativ for Color Line. Departementet bes ta dette med i beregningen når en liberalisering av fartsområdebegrensningen vurderes forskriftsfestet.

Det kan neppe være legitimt rent samfunnsøkonomisk å avvikle flere hundre arbeidsplasser med statlig velsignelse på disse vilkår. Forutsetningene er totalt endret i forhold til de forutsetninger som lå til grunn og som ble presentert Fartsområdetutvalget i 2014.

3. Økte kostnader over refusjonsordningen til utenlandske sjømenn

Nordisk bosatte arbeidstakere er skattepliktige til Norge for inntekt av arbeid i tjeneste hos rederi eller hos (norsk) arbeidsgiver som driver virksomhet om bord på norsk skip (NOR eller NIS). I denne forbindelse vises det til skatteloven §2-3 første ledd bokstav h nr.1 og nr. 3. Sjøfolk fra andre land i Norden vil altså være skattepliktige til Norge om de arbeider på NIS-skip.

Rederiene mottar refusjon fra staten for den sum sjøfolkene betaler i skatt. Endres forskriften i henhold til høringsforslaget, vil det kunne medføre at NIS tiltrekker seg ferger som i dag er registrert i fremmede register. Det er som kjent slik at en skandinavisk domisil sjømann omfattes av tilskuddsordningen på et NIS-fartøy. Dermed vil danske offiserer kunne komme inn under tilskuddsordningen. Utgiftene til staten ved at 200 danske offiserer kommer inn under den norske tilskuddsordningen, vil utgjøre ca. 35 millioner kroner.

Forskriftsforslaget innebærer altså en risiko for at Norge må betale refusjon for utenlandske sjøoffiserer. Vi kan ende opp med å måtte betale refusjon (nettolønn) for 200 danske sjøoffiserer Dette er sjøfolk som sannsynligvis ikke vil bo i Norge, og dermed heller ikke bidra til fastlandsøkonomien i Norge.

Kostnadsanslagene til departementet er dermed i beste fall meget optimistiske. De potensielt betydelige kostnadene forslaget medfører, tilsier at departementet bør trekke forslaget.

4. Legitime betenkeligheter

Det fremgår av NIS-loven § 4 første ledd første punktum: «Skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister tillates ikke å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn. I NIS-loven § 4 annet ledd er det imidlertid gitt hjemmel for departementet til å «fastsette annet fartsområde for skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister enn det som er angitt i første ledd».

I alminnelighet er det meget uvanlig at et departement har en slik åpen adgang til å fravike en lovbestemmelse. Det er betimelig å spørre om dette da innebærer at departementet uten videre kan fastsette en underordnet forskrift som direkte strider med loven.

Gode grunner tilsier at departementet bør være varsomme med dette. Det er stortingets vilje at norske skip ikke skal kunne frakte passasjerer mellom norske og utenlandske havner. Dermed bør det foreligge tungtveiende grunner for at et departement med et pennestrøk skal kunne fravike det stortinget har lovfestet. Slike tungtveiende grunner foreligger ikke i denne saken.

Det rettslige systemet i Norge er videre bygd opp slik at en forskrift ikke kan stride med en overordnet lovtekst. Hvordan domstolene i praksis vil håndtere en underordnet forskrift som står i en slik skarp kontrast til lovteksten er et åpent spørsmål. En forskrift som direkte strider med overordnet lovtekst gjør videre lovverket uoversiktlig. Hva med hensynet til brukerne? Enhver vil ha vanskeligheter med å danne seg et klart bilde av hva som egentlig er tillatt og ikke når lov og forskrift står direkte i strid med hverandre.

Forslaget innebærer altså flere legitime betenkeligheter, som tilsier at departementet bør trekke det tilbake.

5. ESA og fartsområdebegrensningen

Norsk Sjøoffisersforbund ser ingen grunn til at Nærings- og fiskeridepartementet skal gå bort fra det standpunktet som ble tatt i brev til ESA av 4. mai og 7. september 2016. I brevene er det fastholdt at fartsområdebegrensningen ikke strider med EØS-avtalen, subsidiært at begrensningen kan begrunnes i legitime hensyn. Norsk Sjøoffisersforbund er enig i dette.

Nærings- og fiskeridepartementet viser i høringsforslaget til at forslaget «er et mindre restriktivt tiltak enn gjeldende begrensning», jf. punkt 3, og at forslaget dermed trolig vil aksepteres av ESA. Dette kan, stikk i strid med hva norske myndigheter tidligere har hevdet, gi inntrykk av at norske myndigheter gir etter for ESAs anførsler om fartsområdebegrensningen.

Hvis norske myndigheter mener at dagens fartsområdebegrensning ikke strider med EØS-avtalen, hvorfor velger man da å bruke ESA-sporet som argument i høringsforslaget for å liberalisere regelverket? Dette fremstår for Norsk Sjøoffisersforbund som inkonsekvent og lite gjennomtenkt. Altså nok et argument som tilsier at departementet bør trekke forslaget.

Angående departementets sak med ESA vedrørende fartsområdebegrensningen vises for øvrig til Lund & Co sin rapport om dette av 22. desember 2016, som ble sendt til departementet i januar 2017. Rapporten viser at det er mange sterke argumenter for å opprettholde dagens fartsområdebegrensning, og dermed at departementet har en sterk sak mot ESA. Vi har den 1. - mars 2017 overlevert rapporten til ESA.

6. Innebærer forslaget starten på ferden mot slutten for nordiske sjøfolk på passasjerskip i nordisk fart?

Det er i dag ingen av de skandinaviske landene som tillater at utenlandske statsborgere er ansatt på internasjonale vilkår i skandinaviske farvann. Dersom departementet stadfester sitt forslag, er det risiko for at danske og svenske myndigheter også åpner opp for at passasjerskip i deres register som opererer mellom skandinaviske havner får mer liberale vilkår. Vi kan dermed få et «race to the bottom», og ende opp med en utradering av den nordiske sjømannsstanden på fergene som betjener disse rutene. En utvikling som naturligvis ikke er ønskelig, og som departementet burde vokte seg for å bidra til.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er innlysende at dersom forskriftendringen gjennomføres kan konsekvensen i første omgang bli tap av 700 arbeidsplasser Color Line. Dette vil gi store, negative samfunnsøkonomiske ringvirkninger. I en tid hvor arbeidsledigheten for sjøfolk er rekordhøy, må man anta at en stor del av de oppsagte vil være langtidsledige og må motta trygdeytelser. Det fremstår som urimelig at departementet vil legge til rette for dette for et selskap som går godt og som ikke lenger har en konkurransevridning ved å være i Norge.

8. Oppsummering

Oppsummert er det klart at det er mange sterke hensyn som taler mot at departementets forskriftsforslag stadfestes; både hensynet til tap av arbeidsplasser og kompetanse, at utgiftene til staten kan bli betydelige, samt at det ikke er riktig at dagens norske rammevilkår er dårligere enn i Danmark.

Norsk Sjøoffisersforbund ber om at departementet trekker tilbake forslaget. Vi vil imidlertid mer enn gjerne gå i dialog om hvordan vi kan sikre norsk skipsfarts konkurransekraft i fremtiden.

Norsk Sjøoffisersforbund 3. mars 2017