



## STORTINGET

# Innst. 307 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget  
fra næringskomiteen

Dokument 8:175 S (2017–2018)

---

**Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Maria Aasen-Svensrud, Dag Terje Andersen og Arild Grande om å sikre at det ikke startes et kappløp mot bunnen i nordisk passasjerfart**

---

Til Stortinget

### Bakgrunn

28. februar 2018 annonserte Nærings- og fiskeridepartementet at de vil endre rammebetingelsene for utenriksferger. Konkret vil de endre det såkalte fartsområdet for utenriksferger i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), slik at ferger som går mellom norske havner og en utenlandsk havn mer enn 300 nautiske mil unna sist anløpte norske havn, kan benytte dette registeret. Der skip flagget i NOR, Norsk Ordinært Skipsregister, må benytte norske lønns- og arbeidsvilkår, har skip flagget i NIS mulighet til å lønne mannskap på lokale/hjemlandets vilkår. Departementet vil avvente ESAs avgjørelse i støttesaken før endringene fastsettes i norsk regelverk.

Forslaget fikk flertall i det regjeringsoppnevnte Fartsområdeutvalget i 2014. Color Line hevdet på dette tidspunktet at konkurranseulempen ved å være flagget i norsk register, sammenlignet med å være flagget i dansk register, var på 154 mill. kroner årlig. Color Lines posisjon var dermed at dersom ikke denne endringen ble gjort, ville de flagge alle sine skip, samt hovedkontor, til Danmark.

Saken har skapt betydelig debatt og motstand, og arbeidstakersiden i utvalget står samlet imot denne endringen. Dette skyldes hovedsakelig to momenter:

- 1) At vesentlige forutsetninger utvalget baserte sine anbefalinger på, er endret og nå gjør endringene unødvendige.
- 2) Betydelig usikkerhet knyttet til nordiske konsekvenser av det norske forslaget – et «race to the bottom».

Forslagsstillerne mener primært at endringene ikke bør gjennomføres.

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

«Stortinget ber regjeringen stille en utvidelse av Fartsområdet for utenriksferger i Norsk internasjonalt skipsregister i bero inntil en grundig utredning har konkludert med at endringen ikke har negative konsekvenser for nordiske arbeidstakere i den nordiske passasjerfarten, og at den ikke vil føre til endringer hos Norges naboland og et såkalt «kappløp mot bunnen».

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ruth Grung, Cecilie Myrseth, Nils Kristen Sandtrøen og Terje Aasland, fra Høyre, Margunn Ebbesen, Ingunn Foss, Kårstein Eidem Løvaas og Tom-Christer Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Kjell-Børge Freiberg og Morten Ørsal Johansen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen og lederen Geir Pollestad, fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, fra

Venstre, André N. Skjelstad, og fra Kristelig Folkeparti, Steinar Reiten, viser til representantforslaget og statsrådets svarbrev av 17. april 2018, vedlagt innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at i februar i år varslet Nærings- og fiskeridepartementet en endring av fartsområdeforskriften for passasjerferger i utenriksfart som vil gjøre det mulig å flagge om fartøyer fra Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) til NIS. Dette er i tråd med anbefalingene fra Fartsområdeutvalget, men flertallet registrerer at de forutsetningene som Fartsområdeutvalget la til grunn for sine konklusjoner i 2014, er blitt vesentlig endret fram til i dag. Valutakursene, som utgjorde en betydelig konkurranseulemppe for rederier med NOR-registrerte fartøyer i 2014, utgjør i dag et langt mindre problem ved at den norske kronen har svekket seg kraftig mot andre valutaer. Refusjonsordningene for rederier med NOR-registrerte fartøyer er også betydelig styrket i årene etter 2014. Det kan dermed reises spørsmål om hvorvidt konkurranseulempen ved å ha fartøyer registrert i NOR, som enkelte aktører påberopte seg i 2014, helt eller delvis er bortfalt.

Flertallet har videre merket seg at det fra flere hold er blitt reist spørsmål ved habiliteten til en ekstern aktør som leverte deler av grunnlagsmaterialet for Fartsområdeutvalgets anbefalinger. Flertallet tar ikke stilling til disse påstandene, men mener det er naturlig at regjeringen ettergår dem og informerer Stortinget om sine konklusjoner i habilitetsspørsmålet. Videre er flertallet gjort kjent med at det i høringsprosessen i forbindelse med den varslede endringen av fartsområdeforskriften for utenriksferger ble gjort substansielle endringer etter at høringsrunden var avsluttet. Rent konkret besto endringen i at minimum seilingslengde mellom norsk og utenlandsk havn for å kunne registrere fartøyer i NIS ble endret fra 175 til 300 nautiske mil. Det vises her til utredningsforskriften § 3-3 andre ledd, der det heter:

«Hvis høringsuttalelsene eller andre forhold fører til vesentlige endringer i forslaget, skal det reviderte forslaget legges ut på ny høring».

Regjeringen har, så langt flertallet har brakt i erfarung, ikke gjennomført en slik ny høringsrunde.

Ut fra en samlet vurdering mener flertallet derfor at det er naturlig at regjeringen foretar en samlet gjennomgang av forutsetningene som er blitt lagt til grunn for den varslede endringen av fartsområdeforskriften for utenriksferger, og legger frem resultatene for Stortinget på en egnet måte før en eventuell endring blir foretatt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til forslaget og begrunnelsen for forslaget. Disse medlemmer viser til at den norske maritime næringen er en av landets viktigste næringer og verdensledende på flere områder. Den maritime kompetansen forankret i en komplett næringsklynge er grunnlaget for å skape ny vekst og nye verdier basert på havets ressurser. Norske sjøfolks kompetanse er avgjørende for å ivareta en helhetlig og komplett klynge. Det er derfor viktig å sikre rekrutteringen, styrke kompetansen og sikre konkurransekraften til norske sjøfolk.

Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at det er helt uforståelig at regjeringen uten oppdatert kunnskap og uten å ta hensyn til nye forutsetninger har til hensikt å gjennomføre en regelendring basert på anbefalinger gitt av et delt fartsområdeutvalg tilbake i 2014. Disse medlemmer viser til at det tidligere har vært henvist til at regelendringen var en del av budsjettgrunnlaget for 2018, men at regjeringen i sitt forslag til revidert statsbudsjett 2018 – Meld. St. 2 (2017–2018) – skriver: «Regjeringen legger til grunn at forskriftsendringen vil gjennomføres som tidligere forutsatt, men den vil ikke få budsjettmessig konsekvens i 2018». Disse medlemmer viser videre til en rekke indisier og spørsmål fremsatt i Klassekampen datert 15. mai 2018, blant annet om faktagrunnlaget og habiliteten til dem som utarbeidet dette for det regjeringsutnevnte Fartsområdeutvalget. Disse medlemmer mener det er helt avgjørende at dette avklares overfor Stortinget på en betryggende måte før endringer som baseres på disse opplysningene, gjennomføres. Disse medlemmer understreker også at forutsetningene for Fartsområdeutvalgets anbefalinger er endret. Disse medlemmer mener det er helt nødvendig at beslutninger som kan få direkte konsekvenser for mer enn 700 norske sjøfolk og deres familier, må baseres på oppdatert kunnskap.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om ikke å gjennomføre en utvidelse av fartsområdet for utenriksferger i Norsk Internasjonalt Skipsregister før tilstrekkelig begrunnelse for en slik endring er forelagt Stortinget i egen sak. Regjeringen bes da spesielt om å vurdere følgende:

- faktagrunnlaget, samt habiliteten til dem som utarbeidet deler av grunnlaget for det regjeringsutnevnte Fartsområdeutvalget,
- nåværende rammebetingelser for utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden som står registrert i NOR,
- legge frem en oversikt over og regjeringens vurdering av hvilke rammevilkår som gjelder rutegående skip til utlandet med passasjerfrakt i henholdsvis

NOR, NIS, DIS og andre internasjonale registre, herunder alle støtteordninger som både indirekte og direkte kommer rederiene til gode,

- d) tiltak som eventuelt kan bedre og sikre konkurransegrunnlaget for utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden innenfor rammene av NOR og
- e) konsekvenser for nordiske arbeidstakere i den nordiske passasjerfarten dersom en foretar en utvidelse av fartsområdet for utenriksferger i Norsk Internasjonalt Skipsregister.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at forslaget om å endre fartsområdet for utenriksferger i NIS er en del av løsningen som det partssammensatte Fartsområdeutvalget anbefalte regjeringen i 2014. I 2015 ble utvalgets anbefalinger tatt inn som en del av regjeringens maritime strategi, «Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid». Omleggingen ble også varslet i statsbudsjettet for 2018 og notifisert ESA, som nylig godkjente omleggingen. Ikrafttredelse ble i statsbudsjettet varslet til andre halvår 2018.

Disse medlemmer viser til at forslagsstillerne foreslår å stille gjennomføringen i bero til man har gjennomført en grundig utredning om konsekvensene for nordiske arbeidstakere i nordiske fergesamband og hvorvidt det vil føre til endringer hos våre naboland, og at konklusjonen på denne utredningen er at det ikke vil gi negative konsekvenser.

Disse medlemmer merker seg at statsråden i sitt svar viser til at en slik utredning vanskelig kan gi noe kvalifisert svar på disse spørsmålene ut over det man allerede kjenner til. Disse medlemmer merker seg også at seilingslengden, som er satt til minimum 300 nautiske mil, betyr at andre nordiske fergesamband etter statsrådets vurdering ikke vil bli berørt av endringen. Disse medlemmer merker seg også at statsråden peker på at tilsvarende rammebetingelser allerede i dag eksisterer for ferger registrert i andre internasjonale skipsregistre, som for eksempel Dansk Internasjonalt Skipsregister (DIS). Disse medlemmer konstaterer at det ikke er noe som hindrer en slik utflagging, og at det derfor er lite sannsynlig at regelendringen vil påvirke disse rammebetingelsene.

Disse medlemmer legger til grunn at statsråden vil følge fergemarkedet nøye i tiden fremover for å kunne vurdere om det oppstår utilsiktede virkninger av regelendringen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti i 2015 ga sin tilslutning til regjeringens maritime strategi, «Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid». En viktig årsak til dette var at regjeringen imøtekom Kristelig Folkeparti på flere punkter, blant annet når det gjaldt tiltak

for å styrke det grønne skiftet i den maritime næringen og å styrke den maritime kompetansen.

Dette medlem viser videre til at et sentralt element i utarbeidelsen av regjeringens maritime strategi var spørsmålet om hvordan fartsområdebegrensningene i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og innretningen av refusjonsordningen for sjøfolk kunne bidra til å sikre et sterkt norsk maritimt kompetansemiljø også i fremtiden. Anbefalingene fra det regjeringsoppnevnte Fartsområdeutvalget når det gjaldt disse spørsmålene, utgjorde et viktig fundament for konklusjonene i strategidokumentet «Maritime muligheter – blå vekst for grønn framtid».

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen om ikke å gjennomføre en utvidelse av fartsområdet for utenriksferger i Norsk Internasjonalt Skipsregister før tilstrekkelig begrunnelse for en slik endring er forelagt Stortinget i egen sak. Regjeringen bes da spesielt om å vurdere følgende:

- a) faktagrunnlaget, samt habiliteten til dem som utarbeidet deler av grunnlaget for det regjeringsutnevnte Fartsområdeutvalget,
- b) nåværende rammebetingelser for utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden som står registrert i NOR,
- c) legge frem en oversikt over og regjeringens vurdering av hvilke rammevilkår som gjelder rutegående skip til utlandet med passasjerfrakt i henholdsvis NOR, NIS, DIS og andre internasjonale registre, herunder alle støtteordninger som både indirekte og direkte kommer rederiene til gode,
- d) tiltak som eventuelt kan bedre og sikre konkurransegrunnlaget for utenriksferger med ruter til havner utenfor Norden innenfor rammene av NOR og
- e) konsekvenser for nordiske arbeidstakere i den nordiske passasjerfarten dersom en foretar en utvidelse av fartsområdet for utenriksferger i Norsk Internasjonalt Skipsregister.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

## v e d t a k:

Dokument 8:175 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Maria Aasen-Svensrud, Dag Terje Andersen og Arild Grande om å sikre at det ikke startes et kappløp mot bunnen i nordisk passasjerfart – vedlegges protokollen.

Oslo, i næringskomiteen, den 24. mai 2018

**Geir Pollestad**

leder

**Tom-Christer Nilsen**

ordfører

**VEDLEGG****Brev fra Nærings- og fiskeridepartementet v/statsråd Torbjørn Røe Isaksen til næringskomiteen, datert 17. april 2018****Representantforslag 175 S (2017-2018) om å sikre at det ikke startes et kapplop mot bunnen i nordisk passasjerfart**

Jeg viser til næringskomiteens anmodning 10. april 2018 om å gi en vurdering av representantforslag 175 S (2017-2018).

Departementets forslag om å endre fartsområde for utenriksferger i NIS er en del av løsningen som det partssammensatte fartsområdeutvalget anbefalte regjeringen i 2014. Utvalgets oppdrag var å vurdere tiltak med sikte på å fremme en betydelig og konkurransedyktig flåte under norsk flagg og sikre tilstrekkelig tilgang på norsk operativ maritim kompetanse. Utvalget skulle vurdere virkningene av å myke opp fartsområdebegrensningene i NIS og eventuelle endringer i innretningen av tilskuddsordningen (nettølønnsordningen).

I 2015 ble utvalgets anbefalinger tatt inn som en del av Regjeringens maritime strategi "Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid". Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk ble betydelig styrket, og fartsområdebegrensningene for konstruksjonsskip i NIS ble myket opp. Dette har resultert i at antall sjøfolk i tilskuddsordningen har holdt seg relativt stabil i en krevende periode for næringen, og at flere skip har flagget tilbake til Norge.

Norske sjøfolk er viktig for at den maritime næringen skal lykkes, og regjeringen arbeider aktivt for å opprettholde sysselsettingen av norske sjøfolk. Tilskuddsordningen som har som formål å sikre verdifull norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk ble lovfestet i 2017. Det er i 2018 bevilget over 2 mrd. kroner til sysselsetting av sjøfolk.

Når det gjelder utenriksferger under norsk flagg, anbefalte majoriteten i fartsområdeutvalget en helhetlig løsning for å sikre konkurransekraften til disse skipene. Anbefalingen var at tilskuddsordningen for utenriksferger i NOR skulle styrkes, samtidig som fartsområdebegrensningene for utenriksferger i NIS skulle mykes opp og en konkurransedyktig tilskuddsordning innføres.

I 2016 ble kun en del av denne løsningen gjennomført, ved at tilskuddsordningen for utenriksferger i NOR ble styrket i tråd med utvalgets anbefaling. Departementets foreliggende forslag om å endre fartsområde for utenriksferger i NIS har til hensikt å gjennomføre siste del av anbefalingen.

I bakgrunnen til representantforslaget vises til at det er en "betydelig usikkerhet knyttet til nordiske konsekvenser av det norske forslaget". I all hovedsak begrunnes dette med reaksjonene som kom i forbindelse

med departementets opprinnelige forslag, hvor det var foreslått et distansekrav på 175 nautiske mil. Dette forslaget, som altså ikke vil gjennomføres, ville omfattet også de lengere fergerutene mellom norsk og nordisk havn, dvs. i den nordiske passasjerfarten.

Som jeg opplyste i mitt svar på skriftlig spørsmål fra Stortinget (jf. Dokument nr. 15:1087 (2017-2018)), mener jeg at justeringen som er gjort – en økning av distansekravet til 300 nautiske mil – vil sikre at endringen ikke får konsekvenser for arbeidsmarkedene i våre naboland. Hovedgrunnen til dette er at ingen av de nordiske fergerutene vil bli berørt av endringen. Med andre ord betyr dette at betingelsene for å kunne registrere skip i NIS ikke vil endres for fergene som i dag er registrert i de øvrige nordiske skipsregistrene.

I begrunnelsen både til det skriftlige spørsmålet og det foreliggende forslaget hevdes at regelendringen vil påvirke konkurransesituasjonen i nordisk passasjerfart og skape et nedadgående press på lønns- og arbeidsvilkårene. Jeg kan ikke se at det foreligger gode argumenter som støtter opp under en slik påstand. For det første vil regelendringen effektivt kun gjelde fergeruter mellom norsk havn og havner utenfor Norden, og som nevnt ikke direkte berøre den nordiske passasjerfarten. For det andre er det nettopp konkurransesituasjonen som gjør endringen nødvendig. Color Line, eller et hvilket som helst annet fergerederi, står fritt til å registrere skip som skal betjene fergeruter mellom norsk havn og havn utenfor Norden i et utenlandsk skipsregister. Dersom Color Line skulle velge å flytte virksomheten sin til Danmark, kan selskapet her registrere fergene på ruten Oslo-Kiel i det danske registeret DIS på vilkår som i stor grad kan likestilles med NIS.

Det er viktig at vi sikrer skip under norsk flagg internasjonalt konkurransedyktige betingelser. Et forhold som representantene ikke tar hensyn til i forslaget sitt, er hvilke mulige konsekvenser det vil ha å ikke foreta seg noe.

Det vi vet er at det vil skape en betydelig usikkerhet knyttet til om Color Line velger å fortsette sin virksomhet fra Norge. Jeg mener denne usikkerheten, og eventuelle konsekvenser en utflagging vil ha, er mer fremtredende enn de hypotetiske konsekvensene endringen kan ha på de ulike arbeidsmarkedene i Norden. Color Line er med sine om lag 2 500 ansatte en viktig norsk maritim aktør og en sterk bidragsyter til hele den maritime verdikjeden i Norge.

Jeg har likevel merket meg at sjømannsorganisasjonene gir uttrykk for en betydelig bekymring for at endringer i de norske rammebetingelsene vil kunne skape et nedadgående press på rammebetingelsene i våre naboland. Samtidig vil jeg minne om at dette er en bekymring som ingen av partene i næringen ga uttrykk for da majoriteten i fartsområdeutvalget anbefalte regjeringen å gjennomføre denne endringen.

Min vurdering er at det er viktig og riktig å følge nøye med på utviklingen fremover, for så – i et videre nordisk eller europeisk perspektiv – å kunne vurdere konsekvensene av at vi endrer rammebetingelsene for utenriksferger i NIS. Jeg kan ikke å se hvordan en utredning på forhånd skal kunne gi oss svar på om tiltak som gjennomføres i Norge, vil påvirke politikktutformingene i de andre nordiske landene eller medvirke til faktiske politikkenninger.



