



STORTINGET

Representantforslag 175 S

(2017–2018)

fra stortingsrepresentantene Terje Aasland, Maria Aasen-Svensrud, Dag Terje Andersen og Arild Grande

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Norsk maritim næring er en av landets viktigste næringer og verdensledende på flere områder. Den maritime kompetansen forankret i en komplett næringsklynge vil være 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. Dette gjør man blant annet gjennom en sterk nettolønnsordning.

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, 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 avvende ESAs avgjørelse i støttesaken før endringene fastsettes i norsk regelverk.

Endringen gjennomføres for at Color Line skal kunne flagge sine Kiel-ferger til NIS og erstatte opp mot 700 av mannskapet som i dag har norske vilkår, med 700 på lokale vilkår. Dette vil etter all sannsynlighet innebære at 700 norske sjøfolk blir satt på land.

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 derimot 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»

1) Endrede forutsetninger gjør endringene unødvendige

En styrket nettolønnsordning: Color Line mottar nå økte utbetalinger fra nettolønnsordningen, også for Kiel-fergene. Taket er hevet, og en større del av besetningen er omfattet. En forutsetning i Fartsområdeutvalget var at man skulle finne løsninger innenfor eksisterende ordninger.

Redusert konkurranseulempen mot dansk skipsregister: Den styrkede nettolønnsordningen og endret va-

lutakurs medfører at konkurranseulempen er betydelig redusert. En rapport gjennomført av Samfunnsøkonomisk analyse på oppdrag fra sjømannsorganisasjonene beregner den til kun 6,5 mill. kroner årlig ved valutakurs per 26. november 2017. Ved gjennomsnittlig valutakurs 2012–2016 er den tilsvarende beløpet 59,3 mill. kroner, i alle tilfeller en vesentlig mindre ulempe enn lagt til grunn i Fartsområdeutvalget (154 mill. kroner).

Styrket økonomisk situasjon for Color Line: Color Group, eierselskapet til Color Line, har de to siste årene gått med nærmere 1 mrd. kroner i overskudd før skatt. Det har vært en kraftig økning i resultatet før og etter skatt, særlig de siste 3 årene, samt en kraftig forbedring i lønnsomhet, særlig i 2016 og 2017. Det har også vært en kraftig økning i utbytte/konsernbidrag.

Betydelig samfunnsøkonomisk tap dokumentert: Samfunnsøkonomisk analyse har på oppdrag fra sjømannsorganisasjonene beregnet den samfunnsøkonomiske konsekvensen av endringen til å være et tap på 400 mill. kroner, altså 40 mill. kroner i året over 10 år.

700 kan bare være begynnelsen: Etter hva forslagsstillerne kan bringe på det rene, er det ingenting i regelverket som hindrer Color Line i å erstatte flere enn 700 av stillingene på Kjellegene med utenlandsk mannskap på lokale vilkår. Selskapet ble spurt om dette i Sysla 3. februar 2017:

«Hva vil hindre dere i å erstatte det maritime mannskapet på disse skipene med EØS-borgere? – Det ligger som en del av forpliktelsen i fartsområdeutvalget. Det ligger et løfte fra vår side til regjeringene og organisasjonene, om at vi skal følge opp det som ligger der. – Varer den forpliktelsen evig? – Man skal være forsiktig med å si at noe varer evig, men vi bør ha en troverdighet med tanke på at vi tar et samfunnsansvar og er villige til å ta noen kostnader ved å være norske.»

Color Line på sin side holder fast ved utregningene selskapet gjorde i 2013, og sier at dagens situasjon ikke er holdbar i det lange løp. «Vi kan ikke ha rammebetingelser som svinger i takt med oljepris og valuta», har selskapet uttalt i Dagsavisen 6. desember 2017.

2) Betydelig usikkerhet knyttet til nordiske konsekvenser av det norske forslaget – et «race to the bottom»

De direkte konsekvensene knyttet til Color Line er én side av saken, men det er av avgjørende betydning at denne endringen har prinsipielle sider og vil kunne påvirke arbeidsmarkedet i Norden negativt og starte et «race to the bottom» i passasjerfarten i Norden.

Norge, Sverige og Danmark har alle ulike ordninger som innebærer at besetningen i passasjerfart har nordiske vilkår, dette vil den norske endringen sette under press. Det er meget sannsynlig at konkurrerende rederi-

er i Danmark og Sverige vil presse på for å få tilsvarende ordninger for å kunne konkurrere med Color Line.

I regjeringens opprinnelige forslag var grensen satt til 175 nautiske mil, hvilket ville innebære at flere av de nordiske rutene kunne flagget til NIS. Dette er nå endret til 300 nautiske mil, slik at dagens nordiske ruter ikke faller innenfor. Men det vil fortsatt påvirke konkurranse situasjonen betydelig og skape et nedadgående press. I tillegg er det mulig å se for seg nye nordiske ruter som faller innenfor distansekravet.

Derfor har nordiske fagforeninger reagert kraftig. I et felles brev til næringsminister Torbjørn Røe Isaksen fra SEKO Sjøfart (Sverige), CO-Søfart (Danmark), 3F Transportgruppen (Danmark) og Norsk Sjømannsforbund, skriver de blant annet:

«Den norske regjeringens forslag om å sette en grense på nautiske mil for å tillate registrering av passasjerferger i det norske NIS-registret vil få dramatiske følger på sikt. Av den grunn ber undertegnede organisasjoner av dette brev den norske regjeringen utrede arbeidsmarked konsekvensen av forslaget skikkelig før en eventuell avgjørelse blir truffet.»

Den danske erhvervsministeren har også i svar til Folketinget oppgitt at han er bekymret og følger forslaget nøye. I et svar på spørsmål fra Arbeiderpartiet i Nordisk råd har den danske erhvervsministeren sommeren 2017 svart:

«Til trods for at konsekvensene for Danmark endnu ikke kan kortlægges fuldt ud, er jeg meget opmærksom på risikoen for, at danske og nordiske arbejdspladser kan blive berørt. Jeg har på den baggrund taget kontakt til min norske kollega om sagen.»

I debatt med Arbeiderpartiets Terje Aasland mandag 5. mars 2018 uttalte Høyres stortingsrepresentant Tom-Christer Nilsen at endringene ville gjøre det «attraktivt for Fjordline å flagge tilbake», hvilket i så fall vil innebære betydelige nordiske konsekvenser.

Det synes ikke som om den norske statsråden har oversikt over konsekvensene av sitt forslag. Næringsministeren kan ikke utelukke negative nordiske konsekvenser i sitt svar på skriftlig spørsmål fra representanten Ruth Grung (jf. Dokument nr. 15:1087 (2017–2018)). Han skriver:

«Jeg vil fortsette å følge utviklingen i det nordiske fergemarkedet og være spesielt oppmerksom på om tiltakene som nå gjennomføres i Norge fører til politikkendringer i våre naboland. Etter at de nye reglene har virket en stund vil jeg få gjennomført en forskningsbasert analyse av fergemarkedet i Norden, som vil se nærmere på virkningene av endringen.»

Dette er etter forslagsstillerens syn uforvarsvarlig. Når endringene er gjennomført, vil 700 norske sjøfolk ha blitt satt på land, og en forskningsanalyse vil ikke kunne gjøre noe dersom Danmark setter i gang å endre sine re-

gelverk. Da vil det være for sent, og et kappløp mot bunnen vil ha startet.

Forslagsstillerne mener primært at endringene ikke bør gjennomføres, og viser til forslag fremmet om dette i Innst. 8 S (2017–2018):

«Stortinget ber regjeringen om å ikke utvide Fartsområdet for utenriksferger i Norsk Internasjonalt Skipsregister.»

Dette forslaget fikk kun støtte fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Forslagsstillerne viser til at statsråden hevder at han ikke har til hensikt å starte et kappløp mot bunnen, men at det er betydelig usikkerhet knyttet til dette.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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».

22. mars 2018

Terje Aasland

Maria Aasen-Svensrud

Dag Terje Andersen

Arild Grande

