



INSPIRATIONSPUNKTER

[KUN DET TALTE ORD GÆLDER]

DocumentDate

[Click here to enter text.](#)

[Click here to enter text.](#)

Samråd i TRU den 15. november 2018 – Spørgsmål W, X og Y stillet efter ønske fra Magnus Heunicke (S) og Rasmus Prehn (S)

[Indledning]

- Tak for invitationen til at komme her til samrådet i dag.
- Udvalget har bedt mig svare på tre spørgsmål, som vedrører den norske regerings forslag om at udvide Norsk Internationalt Skibsregister, også kaldet NIS.
- Forslaget om udvidelse går på, at man fremover vil kunne omfatte passagerskibe, der sejler mellem norske og internationale havne, af NIS. Det er ellers ikke tilladt, da det på nuværende tidspunkt kun er passagerskibe, der sejler mellem to udenlandske havne, der kan registreres i NIS. De norske passagerskibe, som i dag sejler mellem en norsk og en udenlandsk havn, skal være registreret i Norges ordinære skibsregister, det såkaldte NOR.
- Den foreslåede udvidelse skal gælde i tilfælde, hvor rutens længde er på 300 sømil eller derover, og passagererne tilbydes overnatning på rejsen.

- Jeg vil tillade mig at besvare de tre spørgsmål samlet.
- Jeg vil indledningsvist minde om, at den norske regerings forslag om at udvide NIS til visse passagerskibe endnu ikke er vedtaget af det norske storting. Den norske regering har præsenteret lovforslaget for Stortinget, som behandler forslaget. Inden årets udgang ved vi, om lovforslaget bliver vedtaget. Det er derfor vanskeligt at sige noget om de reelle konsekvenser af forslaget endnu. Som I ved, kan lovforslag jo ændres under behandlingen af dem.
- Jeg vil gerne samtidig bemærke, at det danske passagerskibserhverv – mig bekendt - ikke har efterspurgt en justering af de danske rammevilkår i kølvandet på det norske forslag om at ændre Norges internationale skibsregister
- I regeringen arbejder vi målrettet og aktivt med at sikre attraktive rammevilkår for skibsfarten. De seneste eksempler er fra regeringens vækstplan for Det Blå Danmark: Vi har fjernet registreringsafgiften for handelsskibe og udvidet den danske sømandsskatteordning til en række specialskibe i offshore-sektoren.

- Disse tiltag er afgørende for, at Danmark som maritim nation også i fremtiden er konkurrencedygtig sammenlignet med andre lande.
- På samme måde, som vi i den danske regering ønsker at sikre attraktive rammevilkår for den danske maritime sektor, ønsker den norske regering at sikre attraktive rammevilkår for den norske maritime sektor. Det er det norske forslag om at udvide det norske internationale skibsregister - NIS - et eksempel på.

Ad spørgsmål [W]:

- Det første spørgsmål, som udvalget har bedt mig svare på, er følgende: Er jeg enig i, at det kan have betydning for konkurrencesituationen på skandinaviske og nordiske passagerskibsruiter og for danske rederier, hvis norske færgerederier kan registrere passagerskibe i Norsk Internationalt Skibsregister (NIS) og sejle med lavere lønomkostninger på ruter mellem eksempelvis norske og tyske havne, som er i konkurrence med passagerruter, som sejler mellem norsk og danske havne, hvor skibene eksempelvis er registrerede i Dansk International Skibsregister (DIS)?
- Det er jeg enig i.

- Som situationen er i dag, kan norske passagerskibe, der sejler mellem en norsk og en udenlandsk havn, ikke være registreret i Norges internationale skibsregister - NIS. De skal derimod være registreret i Norges ordinære skibsregister – NOR.
- Registrering i Norges internationale skibsregister, NIS, giver rederier mulighed for at reducere deres lønomkostninger, og samtidig gives rederier mulighed for at beskæftige udenlandsk arbejdskraft på lokale løn- og arbejdsvilkår, ligesom det er tilfældet ved registrering i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS).
- Når det er sagt, vil jeg gerne fremhæve, at der selvfølgelig er forskel på markedet for passagerskibe i fart mellem Danmark og de øvrige skandinaviske lande og skibe i international langfart.
- Eksempelvis er det typisk nærskibsfarten, der fragter passagerer og gods mellem de nordiske lande, og den har derfor også betydning for det lokale erhvervsliv og beskæftigelsen i lokalområderne.
- På den baggrund har vi i Danmark valgt at have en særlig ordning for passagerskibe og færger – den såkaldte ”Færge-DIS”. Færge-DIS gælder for passagerskibe og færger, der sejler på ruter mellem danske havne og uden-

landske havne i Nordsø-, Kanal-, og Østersøområdet - det kunne eksempelvis være norske og andre skandinaviske havne.

- Færge-DIS blev etableret for mere end 15 år siden efter et fælles ønske fra både danske rederier og fagforeninger.
- Formålet med ordningen er at forbedre den internationale konkurrencesituation for danskflagede passagerskibe i international rutefart mellem dansk og udenlandsk havn for derved at kunne fastholde danske arbejdspladser.
- Konkret giver ordningen danske passagerskibe, der sejler mellem danske havne og andre havne i Nordsø-, Kanal og Østersøområdet mulighed for lavere lønomkostninger via DIS-skatteordningen.
- Færge-DIS-ordningen adskiller sig dog fra den generelle DIS-ordning, idet ordningen fastslår, at danske faglige organisationer godt kan tegne overenskomster for søfarende fra tredjelande på de passagerskibe, der sejler mellem en dansk og udenlandsk havn. Dette i modsætning til DIS, hvor man ikke kan tegne overenskomst.
- Færge-DIS-ordningen giver mulighed for at bevare danske arbejdspladser om bord på de omfattede passager-

skibe, hvilket også danner grundlag for danske arbejdspladser i land.

- Så vidt jeg er oplyst, gælder der i Norge på nuværende tidspunkt lignende forhold for passagerskibe, som sejler i fast rutefart mellem en norsk og udenlandsk havn. Disse passagerskibe kan som sagt ikke være registreret i Norges internationale skibsregister, NIS, men skal være registreret i Norges ordinære skibsregister, NOR.
- For disse skibe er der etableret en tilskudsordning, som giver de norske passagerskibsrederier mulighed for at reducere deres lønomkostninger. I Danmark har passagerskibsrederier, der er omfattet af den danske færge-DIS-ordning, også mulighed for at reducere deres lønomkostninger, hvilket sker gennem den danske nettolønsordning. Samtidig skal de søfarende om bord på passagerskibe, som er registreret i Norges ordinære skibsregister være ansat på norske løn- og arbejdsvilkår. I Danmark har danske faglige organisationer ret til at tegne overenskomster for søfarende, der er ansat på danske passagerskibe under den danske færge-DIS-ordning.
- Man kan dermed umiddelbart konstatere, at norske passagerskibe, som i dag sejler mellem en norsk og en udenlandsk havn konkurrerer på nogenlunde lige vilkår med danske passagerskibe, som sejler mellem en dansk og en

udenlandsk havn. Det er altså ca. samme omkostningsniveau.

- Med det norske forslag om at udvide Norges internationale register til passagerskibe i fast rute mellem en norsk og udenlandsk havn går man i Norge imidlertid skridtet videre, end hvad vi har valgt at gøre i Danmark, for så vidt angår passagerskibe i fast rute mellem en dansk og udenlandsk havn. Det skyldes, at det norske forslag har til formål at give passagerskibe i fast rute mellem en norsk og udenlandsk havn mulighed for at ansætte udenlandske søfarende på lokale vilkår og dermed gøre de økonomiske rammevilkår for disse norske passagerskibe endnu mere attraktive.
- I forlængelse heraf vil jeg gerne benytte lejligheden til at understrege, at jeg finder det vigtigt, at passagerskibe i Skandinavien kan konkurrere på lige vilkår, og at det bør undgås, at der skabes et kapløb mod bunden, som svækker løn- og arbejdsvilkår for søfarende på passagerskibe på skandinaviske ruter og skaber ulige konkurrencevilkår for passagerskibsmarkedet i Skandinavien. Vi var altså gerne fri for det norske forslag.
- Når det er sagt, vil jeg også gerne sige, at jeg er tilfreds med, at den norske regering blandt andet efter dialog

med den danske regering har ændret forslaget om at udvide NIS til passagerskibe i fart mellem en norsk og en udenlandsk havn fra at omfatte ruter på mindst 175 sømil til at omfatte ruter på 300 sømil eller derover.

- Denne ændring betyder, at ruter mellem de skandinaviske lande ikke direkte bliver berørt af udvidelsen af NIS, hvis forslaget vedtages.
- I udgangspunktet mener jeg derfor ikke, at den norske regerings forslag vil kunne have betydning for konkurrencesituationen for danske rederiers passagerskibe, som sejler mellem norske og danske havne, selvom norske færgerederier skulle få mulighed for at registrere passagerskibe, som sejler på ruter mellem eksempelvis norske og tyske havne i NIS.
- Jeg er opmærksom på, at det norske forslag fortsat berører ruten mellem eksempelvis Oslo og Kiel, hvor der sejler norskflagede Color Line-skibe.
- I den forbindelse kan jeg oplyse, at danske færgerederier vil kunne sejle med danskflagede passagerskibe mellem to udenlandske havne og anvende den generelle DIS-ordning, dvs. anvende DIS-nettolønsordningen samt ansætte søfarende på internationale overenskomster på passagerskibe på disse ruter. Tilmed vil danskflagede passa-

gerskibe på ruter mellem to udenlandske havne kunne anvende den danske tonnageskatteordning.

- Danske rederier vil derfor kunne konkurrere på lige vilkår med norske rederier på eksempelvis Oslo-Kiel ruten, selvom den norske regerings forslag om at udvide NIS bliver vedtaget.
- Derfor mener jeg umiddelbart ikke, at den norske regerings forslag vil medføre en urimelig konkurrencesituation for danske rederiers passagerskibe, som sejler mellem norske og danske havne, hvis det norske forslag vedtages.

Ad spørgsmål [X]:

- Det andet spørgsmål, udvalget har bedt mig svare på, er, om jeg vil oplyse, på hvilken baggrund EFTA Surveillance Authority (ESA) har godkendt det norske forslag om, at passagerskibe i fart mellem en norsk og udenlandsk havn på 300 sømil eller derover kan registreres i Norsk Internationalt Skibsregister (NIS), samt om jeg er enig i godkendelsen.
- I ESA's meddelelse til de norske myndigheder, hvori det norske forslag godkendes, konkluderer ESA, at det norske forslag udgør statsstøtte forenelig med retningslin-

jerne for statsstøtte til søtransport samt, at forslaget er i overensstemmelse med Aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

- Jeg tager på den baggrund statsstøttegodkendelsen af det norske forslag fra ESA til efterretning.

Ad spørgsmål [Y]:

- I det tredje spørgsmål, som udvalget har stillet mig, spørger udvalget, hvad jeg agter at gøre for at sikre en dialog med den norske regering, så der kan opnås en fælles nordisk holdning, således at der undgås et ræs mod bunden med unfair konkurrence og løntryk fra lavtlønsområder i den nordiske færgedrift.
- Danske myndigheder har allerede været i kontakt med norske myndigheder om sagen.
- I den forbindelse vil jeg igen understrege, at jeg finder det vigtigt, at der ikke skabes et kapløb mod bunden, som svækker løn- og arbejdsvilkår for søfarende på passagerskibe på skandinaviske ruter og skaber ulige konkurrencevilkår.
- Den forhenværende erhvervsminister tog allerede i 2017 kontakt til den norske næringsminister og tilkendegav

vigtigheden af at være opmærksom på at undgå negative konsekvenser for beskæftigelsen af nordiske arbejdstagere om bord på passagerskibene mellem de skandinaviske lande. Desuden blev der gjort opmærksom på vigtigheden af at sikre gode vilkår for nordisk skibsfart, idet forslaget på daværende tidspunkt vedrørte ruter på 175 sømil eller derover og dermed inkluderede ruter mellem Danmark og Norge.

- På samme måde vil jeg fortsat følge sagen og straks tage kontakt til min norske kollega, såfremt det måtte blive nødvendigt.

[Afslutning]

- Afslutningsvis vil jeg fremhæve, at vi her i Danmark har en god ordning for passagerskibe, der sejler mellem en dansk og en udenlandsk havn, som jeg mener både tager hensyn til konkurrenceevnen for disse danskflagede passagerskibe, samtidig med, at der tages hensyn til at sikre gode løn- og arbejdsvilkår og fastholdelse af nordiske søfarende på skibene.
- Denne ordning har vist sig bæredygtig for dansk passagerskibsfart i Norden i mere end 15 år. Jeg er overbevist om, at det skyldes, at modellen er blevet etableret efter

et fælles ønske fra de danske arbejdstagerorganisationer og rederier. Det kan vi være stolte af, og vi bør værne om denne ordning fremadrettet.

- Det er vigtigt, at konkurrencen mellem passagerskibe i Skandinavien finder sted på et konkurrencegrundlag, der er lige for alle, og uden at der går på kompromis med hensynet til at sikre gode løn- og arbejdsvilkår og fastholdelse af nordiske søfarende på skibene.
- I tilfælde af at de danske erfaringer på området er relevante for andre nordiske lande, stiller jeg naturligvis de danske myndigheders erfaring og ekspertise til rådighed for dialog.
- Som jeg indledte min tale med, så er det norske lovforslag endnu ikke vedtaget i det norske storting. Jeg vil derfor fortsat følge sagen.
- Tak for ordet.