



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Høringsinstanser iht. liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	17/52-2	18.01.17

Høring – Forslag om forskriftsendring som utvider fartsområde for passasjerskip i utenriksfart registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS)

Nærings- og fiskeridepartementet sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift av 9. juli 1993 nr. 596 om fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

Endringene som foreslås vil utvide adgangen for skip registrert i NIS til å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn, samt oppheve begrensningen skipene har til å gå i fast rute med passasjerer mellom de nordiske landene utenom Norge. Forslaget følger med enkelte tilpasninger opp Fartsområdeutvalget omforente løsning om å foreta en avgrenset oppmykning i gjeldende fartsområdebegrensninger for utenriksferger registrert i NIS. Forslaget er revidert sammenlignet med forslaget som var på høring høsten 2015. For tidligere høringsbrev vises til: www.regjeringen.no/id2440179.

Høringsfristen er 3. mars 2017.

Liste over høringsinstanser følger vedlagt. Alle som ønsker det kan uttale seg, selv om de ikke er oppført på listen over høringsinstanser.

Høringssvar bes sendt inn ved å bruke skjemaet for høringssvar på www.regjeringen.no/id2527649 Alternativt kan høringssuttalelse sendes per epost til postmottak@nfd.dep.no. Høringssvarene er offentlige etter offentleglova og vil bli publisert på nettsiden.

1. Bakgrunn

Regjeringen varslet i sin maritime strategi "Maritime mulighet – blå vekst for grønn fremtid" at de ville gjennomføre en avgrenset oppmykning av fartsområdebegrensningene og etablere særskilte tilskuddsordninger for NIS skip, basert på Fartsområdeutvalgets omforente løsninger. Omleggingen av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk og endringer i fartsområdeforskriftene ble sendt på høring 17. september 2015. De foreslåtte endringene er gjennomført på alle områder unntatt for utenriksfergene i NIS.

EFTAs overvåkingsorgan (ESA) åpnet 9. februar 2016 sak mot Norge vedrørende fartsområdebegrensningene som gjelder for utenriksferger i NIS. ESA anfører at begrensningen som hindrer NIS skip i å transportere passasjerer i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn, jf. NIS loven § 4, er i strid med EØS-avtalens artikkel 36 (fri bevegelighet av tjenester) og rådsforordning 4055/86 (om anvendelse av prinsippet om fri utveksling av tjenesteytelser på sjøtransportområdet) ved at denne oppstiller en ulovlig restriksjon for skip registrert i NIS.

Som følge av ovennevnte sak har endringene i fartsområde og innføringen av den særskilte tilskuddsordningen for utenriksferger i NIS blitt utsatt. Sistnevnte skyldes at et statsstøttetiltak hvor det hefter tvil om indre markedsbestemmelser er overholdt ikke vil kunne godkjennes.

Den indre markedssaken er fortsatt ikke avsluttet. Norske myndigheter har i brev til ESA 4. mai og 7. september 2016 fastholdt at fartsområdebegrensningen ikke kan anses som en ulovlig restriksjon i strid med EØS avtalen. Det er videre argumentert for at begrensningen under enhver omstendighet må kunne begrunnes i legitime hensyn.

Departementet er i prosessen med ESA gjort oppmerksomme på at en begrensning som knyttes opp mot bestemte landegrenser vil være svært krevende å forene med indre markedsregler. I det følgende foreslås av den grunn endringer i fartsområdebegrensningen for utenriksfergene i NIS, som gjennomfører Fartsområdeutvalgets omforente løsning etter andre kriterier.

2. Utvidelse av fartsområde for NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart (utenriksferger)

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. Samlet sett medfører dette at behovet for kostnadseffektive alternativer er størst knyttet til ferger som betjener lengre ruter.

Det vises for øvrig til kapittel 10 i Fartsområdeutvalgets rapport "Vurdering av NIS fartsområdebegrensninger og innretning av nettolønnsordningen" av 1. september 2014, hvor det vises at utflagging er en mulighet dersom norske rammebetingelser ikke gir nødvendig konkurransekraft i markedet. Rapporten er tilgjengelig på www.regjeringen.no/id2000070.

Departementet vil på det grunnlag tillate skip i NIS å betjene lengre fergeruter til/ og fra norsk havn som tilbyr overnatting. Det foreslås at nåværende § 3 i forskrift av 7. september 1993 nr. 596 om fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) oppheves og erstattes med følgende bestemmelse:

§ 3. Utvidelse av fartsområde for passasjerskip i fast rute

Skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister tillates å føre passasjerer i fast rute mellom norsk havn og utenlandsk havn når

- a) det tilbys overnatting, og
- b) rutens distanse er over 175 nautiske mil.

Rutens distanse regnes fra siste anløpssted ved norsk havn til første anløpssted ved utenlandsk havn, og tilsvarende fra siste anløpssted ved utenlandsk havn til første anløpssted ved norsk havn.

Det generelle utgangspunktet i NIS loven § 4 første ledd er at skip registrert i NIS ikke tillates å føre passasjerer i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Forslaget til ny § 3 i forskrift om fartsområde for passasjerskip i NIS vil innebære en utvidelse av tillatt fartsområde, jf. NIS loven § 4 annet ledd.

En oppheving av gjeldende § 3 i forskriften betyr videre at den særskilte fartsområdebegrensningen som i dag forbyr NIS skip i å føre passasjerer i fast rute mellom de nordiske landene utenom Norge faller bort. Departementet kan ikke se at det foreligger vektige grunner for å videreføre denne begrensningen, som kan være i strid med indre markedsregler i EU/EØS.

Nærmere om vilkårene

For at skip i NIS skal tillates å føre passasjerer i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn må to kumulative vilkår være oppfylt. Det må tilbys overnatting på ruten, og rutens distanse må være over 175 nautiske mil ved. Det er presisert at rutens distanse regnes fra siste anløpssted ved norsk havn til første anløpssted ved utenlandsk havn og motsatt.

Skip som tilbyr overnatting skiller seg tydelig fra ferger som betjener kortere overfarer ved at de er mer arbeidsintensive, særlig innenfor restaurant- og hoteldrift. Utvidelsen av fartsområde i NIS vil derfor kun gjelde skip som tilbyr overnatting til passasjerene.

Videre må rutens distanse være over 175 nautiske mil. Departementet har ved angivelse av distansen sett hen til eksisterende ruter i fergenettverket. Kortere fergeruter som betjenes er typisk direkte overfarer fra norsk til svensk eller dansk havn, i hovedsak rundt eller i underkant av 100 nautiske mil. Lengre fergeruter som i dag tilbyr overnatting er alle over 175 nautiske mil, herunder Oslo-Kiel/ København eller Bergen/Stavanger-Hirtshals. Flere av rutene betjenes av skip under utenlandsk flagg. Det har ved angivelse av distansen vært viktig for departementet å påse at registrering i NIS fremstår som et reelt alternativ for flere aktører i markedet.

3. Forholdet til indre markedsregler i EU/ EØS

Departementet vurderer at den foreslåtte innretningen av fartsområdebegrensningen ikke vil være i strid med indre markedsregler i EU/ EØS. Vi tar sikte på å sende utfyllende argumentasjon til ESA påfølgende denne høringen.

I korte trekk vil det anføres at den foreslåtte oppmykningen av fartsområdebegrensningen for utenriksferger i NIS er et mindre restriktivt tiltak enn gjeldende begrensning, og at tiltaket under enhver omstendighet kan begrunnes i legitime hensyn. Herunder vil det synliggjøres at opprettholdelsen av fartsområdebegrensninger for NIS skip på kortere fergeruter vil sikre maritim kompetanse og sysselsetting av sjøfolk i EØS.

4. Forholdet til tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

I forskrift av 26. februar 2016 nr. 204 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs fremgår i § 14 tilskuddsordningen som vil gjelde for NIS passasjerskip i utenriksfart. Bestemmelsen vil tre i kraft når det foreligger godkjenning fra ESA.

Som vist over, vurderes den foreslåtte innretningen av fartsområdebegrensningen ikke å være i strid med indre markedsregler. Det forventes derfor at støtteordningen for NIS passasjerskip i utenriksfart vil kunne bli godkjent av ESA.

5. Ikrafttredelse

Den foreslåtte endringen vil tre i kraft på samme tidspunkt som tilskuddsordningen for de aktuelle skipene. Departementet vil iverksette reglene så snart den indre markedssaken med ESA er avsluttet og tilskuddsordningen er godkjent. Det forventes at prosessene kan bli avsluttet innen første halvdel av 2017.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Den foreslåtte endringen vurderes ikke å ha nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Ved ikrafttredelse forventes at to skip vil omregistreres fra NOR til NIS, og at det vil innebære innsparinger i tilskuddsordningen fra og med statsbudsjettet 2018, i tråd med Fartsområdeutvalgets provenyberegning i rapport punkt 10.10.1. Det forventes i utgangspunktet ikke at skip fra utenlandske register vil registreres inn i NIS som følge av endringen.

7. Avslutning

Det bes om kommentarer på de foreslåtte endringene.

Med hilsen

Gaute Sivertsen (e.f.)
avdelingsdirektør

Henrik Schmidt-Horix
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Vedlegg: Utkast til forskrift om endring av forskrift om fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister

Høringsliste

Advokatforeningen, Arbeids- og sosialdepartementet,
Det norske maskinistforbund, Fellesforbundet For
Sjøfolk, Finansdepartementet, Forbundet Kysten,
Fraktefartøyenes Rederiforening, Hurtigbåtenes
Rederiforbund, Justis- og beredskapsdepartementet,
Klima- og miljødepartementet, Kommunal- og
regionaldepartementet, Kulturdepartementet,
Kunnskapsdepartementet, Kystrederiene, Kystverket,
Landsorganisasjonen i Norge, Maritimt Forum, NHO
Sjøfart, Nordisk institutt for sjørett, Norges
Rederiforbund, Norsk Sjømannsforbund, Norsk
Sjøoffisersforbund, Næringslivets hovedorganisasjon,
Olje- og energidepartementet,
Samferdselsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet,
Skipsregistrene, Statsministerens kontor, Stiftelsen
Norsk Maritim Kompetanse, Utenriksdepartementet
Arbeids- og sosialdepartementet
Det norske maskinistforbund
Fellesforbundet For Sjøfolk
Finansdepartementet
Forbundet Kysten
Fraktefartøyenes Rederiforening
Hurtigbåtenes Rederiforbund
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Kulturdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Kystrederiene
Kystverket
Landsorganisasjonen i Norge
Maritimt Forum
NHO Sjøfart
Nordisk institutt for sjørett
Norges Rederiforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Næringslivets hovedorganisasjon
Olje- og energidepartementet
Samferdselsdepartementet

Skipsregistrene
Statsministerens kontor