



Nærings- og handelsdepartementet  
v/Statsråd Trond Giske  
Postboks 8014 Dep  
0030 Oslo

Oslo 7. mai 2012

## **Innspill til evalueringen av regjeringens maritime strategi**

---

Vi viser til Nærings- og handelsdepartementets brev av 28. februar 2012 hvor næringen inviteres til innspill, synspunkter og vurderinger av regjeringens maritime strategi "Stø kurs." Ordinær høringsfrist var satt til 1. mai 2012, men Color Line har fått utsatt frist til 7. mai.

I det videre følger en redegjørelse for Color Lines vurderinger av strategien, dets mål og virkemidler. I tråd med oppfordringen i høringsbrevet vil vi komme inn på noen av de mest dominerende utviklingstrekkene i næringen, sett fra Color Lines ståsted, med en tilhørende gjennomgang av forslag til tiltak for å begrense omfanget av disse.

### **1. Stø kurs og Color Line**

Overordnet opplever Color Line den maritime strategien som et uttrykk for en positiv ambisjon på vegne av den norske maritime klyngen. Fra strategien følger et mål om å utnytte det potensialet som følger fra vår langstrakte kyst og lange tradisjon til sjøs, kombinert med en ambisjon om å utvikle næringen i en mer miljøvennlig og bærekraftig retning.

Som Norges største cruise- og transportrederi kompletterer Color Line den maritime klyngen langs kysten. "*Color Line er en pådriver og premissleverandør for kunnskapsgenerering, kunnskapsoverføring, miljønnovasjon, omstilling og vekst.*" skriver forskningsstiftelsen FAFO i en forskningsrapport om Color Lines samfunnsrolle. Så langt viser rapporten at Color Line innehar en betydelig rolle i den maritime klyngen, utover primærvirksomheten passasjerfergetransport. Dette gjelder særlig innen:

- Miljø og utvikling
- Reiseliv og kultur
- Kompetanse gjennom opplæring av maritime lærlinger

Rapporten vil ferdigstilles i løpet av medio mai og vil kunne ettersendes dette innspillet.

Overordnet har Stø kurs vært en avgjørende premis for Color Line både når det gjelder investeringer i nye skip, infrastruktur og mer miljøvennlig teknologi, samt egne initiativ for å styrke den maritime rekrutteringen og kompetansen i Norge. Selskapets norske ståsted har vært viktig for selskapets målrettede satsing på landbasert reiseliv.



### **1.1 Investeringer i mer miljøvennlig teknologi**

Color Line følger regjeringens strategi hva angår betydningen av investeringer i ny og mer miljøvennlig teknologi. Hoveddelen av Color Lines flåte er moderne og kostnadseffektivt bygget i perioden 2004-2008. Samlede investeringer har vært ca 7,5 milliarder kroner i skip og infrastruktur. Alle skip er bygget ut fra prinsippet om best tilgjengelig teknologi. Av hensyn til miljøet er skipene designet for å gi best mulig ressursutnyttelse og kostnadseffektivitet.

Norges første anlegg for landstrøm for større skip ble åpnet på Color Lines terminal i Oslo høsten 2011 og representerer en miljøvennlig innovasjon av både nasjonal og internasjonal betydning.

Selskapet planlegger å bestille et nytt skip på linjen Sandefjord - Strømstad sommeren 2012. Dette skipet vil bli bygget for å kunne ta i bruk miljøvennlig naturgass LNG.

### **1.2 Color Line – i skjæringspunktet mellom transport og reiseliv**

I Stø kurs heter det at *”Color Line opererer i skjæringspunktet mellom transport og reiseliv, og er en viktig aktør for å trekke utenlandske turister til Norge.”* Dette er en beskrivelse som Color Line kjenner seg igjen i. Som følge av selskapets norske ståsted har Color Line utarbeidet en reiselivsstrategi som innebærer målrette samarbeid med landbasert reiseliv i Norge.

Color Line er blant Norges største turoperatører med gjester fra Europa til Norge, med årlige ringvirkninger til norsk reiseliv på estimerte 6,37 milliarder NOK per år. Totalt står Color Line for omtrent 30 prosent av utlendingers kommersielle overnattinger i Norge (kilde: Horwath).

I tillegg er også Color Line en betydelig aktør innen miljøvennlig frakt og spedisjon av gods med årlig mer enn 170 000 trailere (12 m equivalenter) og vel 15 000 fabrikknye biler som fraktes inn til Norge fra Kiel. Målt i antall trailere, tilsvarer godsfrakten med Color Line ca 23 prosent av antallet trailere som passerer over Svinesund. En vesentlig del av godstrafikken representerer forbruksvarer. I tillegg transporterer Color Line årlig mer enn 970 000 privatbiler og 7 000 busser. I sum er dermed Color Line er betydelig bidragsyter for mer frakt over fra vei til sjø og bane, helt i tråd med målene til EU og norske myndigheter (blant annet nedfelt i Stø kurs).

Flere av havnene som Color Line trafikkerer er av nasjonale myndigheter utpekt å være sentrale havner, og inngår i myndighetenes miljøpolitiske målsettinger om å legge forholdene til rette for å styrke den miljøvennlige sjøtransporten.



### 1.3 Kunnskap og kompetanse

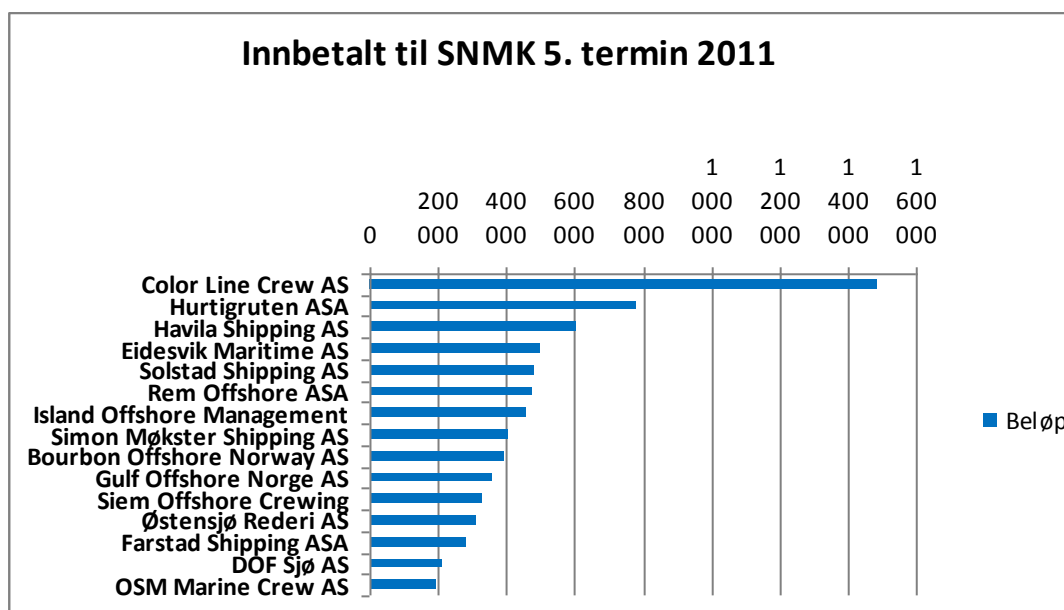
Kunnskap og kompetanse i den norske maritime klyngen er avgjørende for å nå målet om å befeste Norges posisjon som verdensledende maritim nasjon, heter det i Stø kurs. Color Line deler regjeringens syn på betydningen av rekruttering og maritim kompetanse.

FAFO har på oppdrag av Maritimt Forum i 2012 undersøkt betydningen av norske sjøfolks kompetanse for videreutviklingen av den maritime klyngen. Hovedkonklusjonen er at syv av ti beslutningstakere oppgir at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen vil ha svært stor eller ganske stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2020. Syv av ti sier seg enige i følgende påstand: ”Ansatte med erfaring fra sjø har en kompetanse vi er avhengige av for å drive/utvikle vår virksomhet.”

Color Line har vært en betydelig bidragsyter for oppbyggingen av den norske maritime kompetansen, og er blant annet den største bidragsyter til inntak av lærlinger. Rederiet har i perioden 2003-2009 tatt inn 539 lærlinger, samt utallige studenter fra høyskolene som har fått sin praksisopplæring om bord på selskapets skip. En oversikt over antallet nye lærlinger innenfor dekk, maskin og hotell i årene fra 2003-2009 følger i tabellen under:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Dekk</b>	31	36	34	36	27	17	19	18	17
<b>Maskin</b>	34	45	39	35	28	26	21	16	24
<b>Hotell</b>	12	10	13	18	22	20	16	15	16
<b>Totalt</b>	77	91	86	89	77	63	56	49	57

### Color Line er også den største enkeltbidragsyteren til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse





Et ytterligere bidrag for å styrke kompetansen i den norske maritime klyngen skjer også gjennom Color Line Marine AS. Selskapet er et 100 prosent eid datterselskap av Color Line lokalisert til Sandefjord. Selskapet har ansvar for den tekniske, maritime driften av skipene og har også vært prosjektleder under planlegging, design og bygging av de nybygde skipene i flåten.

Norges første anlegg for landstrøm for større skip ble åpnet i Oslo høsten 2011 og representerer en miljøvennlig innovasjon med både nasjonal og internasjonal betydning. Landstrømanlegget på Color Line terminalen i Oslo er etablert ved hjelp av egen kompetanse i nært samarbeid med Oslo havn og nasjonal/internasjonal ekspertise. Color Line har gjennom Color Line Marine en unik kompetanse på havneutbygging, havnedrift, samt bygging og drift av moderne ro-ro passasjerskip.

Maritim kompetanse ivaretas i tillegg av Color Line College og selskapets maritime HR avdeling.

## **2. Hvor går veien videre for Color Line?**

Color Line gjennomførte i 2001 og 2002 et omfattende analysearbeid av fremtidsutsiktene for transport av gods og passasjerer sjøveien mellom Norge og det europeiske kontinentet. Sentralt til grunn for analysen var utviklingen i markedspotensialet, samfunnsutviklingen og rammevilkårene til rederiet.<sup>1</sup>

Analysen impliserte at Color Line sto overfor et valg. Enten å beskytte sin posisjon og akseptere en synkende resultatmargin eller foreta en omfattende strategisk satsing i ny, miljøeffektiv tonnasje. Color Line valgte å satse med en tydelig differensieringsstrategi: kvalitetscruise på de lange rutene til Tyskland og effektiv transport på de korte mellom Norge, Sverige og Danmark. Analysene viste at Color Lines kjerneområder er innen viktige fremtidsnæringer som skipsfart (cruise og transport), reiseliv og miljø.

I ettertid ser vi imidlertid at følgende utviklingstrekk har svekket konkurranseevnen sett fra Color Line sitt ståsted:

- Stortingets vedtak om nettolønn var en forutsetning for å satse videre fra et norsk ståsted da beslutningene ble tatt ved årsskiftet 2001/02. Vi ser imidlertid at ordningen stadig har blitt svekket siden den ble innført i 2002.
- Den internasjonale konkurransen til og fra Norge fra cruiserederier som opererer skip under flagg fra land utenfor Europa øker.
- Direkte konkurrenter er Stena Line, DFDS Seaways og Fjord Line under hhv svensk og dansk flaggregime.
- Særlig det danske flaggregimet har de senere årene styrket sin posisjon gjennom å utnytte de muligheter som EU State Aid Guidelines gir rom for.

---

<sup>1</sup> Nettolønnsordning med noe ulik innretning ble innført i Storbritannia i 1988, Tyskland 1999, Danmark 2000, Sverige i 2001 og Norge 2002. En mer utfyllende beskrivelse av rammevilkårene fremgår av rapporten "På linje med Europa – fra et norsk ståsted", som ble utarbeidet som et innspill til diskusjonen om nettolønn og som følger vedlagt dette innspillet.



- Denne skjevutviklingen har forsterket seg gjennom danske Fjord Lines agering. Rederiet planlegger å gå til flere sammenfallende havner med Color Line med samme rutetider som gjennom år er opparbeidet av Color Line gjennom blant annet å utnytte konkurranseskjevheten mellom NOR og DIS.

Overordnet innebærer de overnevnte forholdene at Color Lines konkurransesituasjon gradvis svekkes i NOR, og over tid ikke er konkurransedyktig med DIS. Konkurransesituasjonen forverres ytterligere gjennom at norske lønninger øker mer enn i konkurrerende land. En oversikt over estimert lønnsvekst følger under:

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Norge</b>	3,4%	3,7%	4,2%	4,9%	4,9%	4,9%
<b>Danmark</b>	1,1%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
<b>Tyskland</b>	2,1%	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%
<b>Polen</b>	2,4%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%
<b>Sverige</b>	1,5%	1.0	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%

## 2.1 Stadig forvitring av nettolønnsordningen

Følgende endringer av nettolønnsordningen underbygger påstanden om en stadig forvitring av ordningen i løpet av den foregående tiårsperioden:

- Fra 2002 til 30. juni 2006 ble det refundert skatt og arbeidsgiveravgift for samtlige ansatte som hadde rett til sjømannsfradrag
  - Begrenset til sjøansatte med minst 130 seilingsdøgn om bord
- Fra 1. juli 2006 var det endringer i regelverket som medførte at det var kun sikkerhetsbemanningen man kunne kreve refusjon for
  - Begrenset til sjøansatte med minst 130 seilingsdøgn om bord kun gjeldende for skipes lovpålagte sikkerhetsbemanning
- Fra 2008 ble det innført beløpsbegrensning på kr 198 000 per ansatt
  - Begrenset til sjøansatte med minst 130 seilingsdøgn om bord kun gjeldende for skipes lovpålagte sikkerhetsbemanning med et øvre tak på 198 000 kroner i årlig refusjon
  - Intensjonen med innføringen av inntektstaket var å begrense og kontrollere omfanget av ordningen

Inntektstaket er ikke indeksregulert siden det ble fastsatt i 2008, og berører i dag 189 av Color Lines sjøansatte. Dersom indeksjusteringen fortsatt uteblir, vil antallet ansatte som berøres av det fastsatte taket i årene som kommer øke i takt med den forventede lønnsøkningen. Samlet betyr det at den norske nettolønnsordningen stadig forvires, og konkurranseulempen sammenlignet med betingelsene i konkurrerende register vil øke tilsvarende.



## 2.2 Økt konkurranse fra cruise

Den internasjonale konkurransen til og fra Norge fra cruiserederier som opererer skip under flagg fra land utenfor Europa øker. Flere av disse skipene går eksempelvis fra Kiel til Oslo og andre viktige havner i Norge. Det er i tillegg en økende tendens til at skipene benytter norske havner som snuhavn, hvilket betyr at passasjerene starter og avslutter cruiset fra samme havn. Disse passasjerene er i all hovedsak norske. Oversikten nedenfor eksemplifiserer en slik utvikling.

**Oslo:** Oslo hadde 173 cruiseanløp med 312 000 passasjerer i 2011. Det er meldt om 177 cruiseanløp til Oslo i 2012, som med dagens skipsstørrelse vil gi ca. 320 000 passasjerer. Trenden med over-natt anløp fortsetter. I 2012 ligger 21 skip natten over i Oslo.

**Kristiansand:** Det var 37 cruiseanløp i Kristiansand havn i 2011. Det er meldt 56 cruiseanløp til Kristiansand havn i 2012.

## 2.3 Offensiv konkurranse fra rederier som seiler under vesentlig bedre rammevilkår

Danske Fjord Line er Color Lines nærmeste konkurrent på kortrutene. Rederiet planlegger å gå til flere sammenfallende havner med Color Line til samme rutetider som gjennom år er opparbeidet av Color Line gjennom blant annet å utnytte konkurranseskjevheten mellom NOR og DIS..

Mens DFDS og Fjord Line seiler under Dansk Internasjonalt Skibsregister (DIS), er Color Lines skip registrert i Norsk Skipsregister (NOR). Dette betyr at Color Line vil møte konkurransen fra rederier med rammevilkår som er langt bedre enn det Color Line har. Der NOR opererer med en sysselsettingsordning for norske sjøfolk med et prosentvis tilskudd og en refusjonsordning med maksimaltak for refusjon, praktiserer DIS blant annet en reell nettolønnsordning som gir rederiene fullt fritak for inntektsskatt, arbeidsgiver- og trygdeavgift, samt tilgang til internasjonal arbeidskraft på lokale vilkår.

For Color Line er det beregnet at den samlede konkurranseulempen mellom DIS og NOR beløper seg til nærmere 120 millioner kroner for inneværende år. I 2013 er konkurranseulempen forventet å bli 154 millioner kroner. Inklusive i dette beløpet er lønnsdifferansen mellom Norge og Danmark, samt den negative forskjellen mellom rammevilkår i NOR/DIS. Fra beregningsgrunnlaget kommer det tydelig fram at konkurranseulempen vil øke i årene som kommer.

Den spesifikke konkurranseulempen eksempelvis representert med Fjord Line, aktualiserer behovet for likeverdige konkurransevilkår fra et norsk ståsted.



### **3. Konkurransedyktige rammevilkår – et vilkår for videre vekst**

*”...dersom den norske maritime næringen skal opprettholde sin posisjon, må den ha tilnærmet de samme rammevilkårene som i land vi konkurrerer med i Europa.”<sup>2</sup>*

Det er nærmest tverrpolitisk enighet om betydningen av konkurransedyktige maritime rammevilkår. Likevel forblir det stadig en betydelig avstand mellom betingelsene under norsk og utenlandsk flagg.

I dette innspillet til evalueringen av Stø kurs, har Color Line vektlagt at vi opplever den maritime strategien som et uttrykk for en positiv ambisjon på vegne av den norske maritime klyngen. Vi opplever at det er en stor grad av sammenfall mellom regjeringens ambisjoner i Stø kurs, og Color Lines drift og ambisjoner.

Hva angår veien videre har vi redegjort for dominerende utviklingstrekk sett fra Color Line sitt ståsted. Vi har vektlagt betydningen av endring i rammevilkårene i lys av denne utviklingen.

**For å oppnå likevekt med Color Lines direkte konkurrenter, må selskapet ha tilgang til en ordning som er konkurransedyktig med DIS. Dette betyr lovfestet nettolønnsordning, samt tilgang til arbeidskraft på lokale vilkår. En slik ordning kan etableres ved å innføre en lovfestet nettolønnsordning, samtidig som dagens fartsområdebegrensning i NIS oppheves for skip i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn.**

Color Line har i dag handlefrihet til å registrere skipene i DIS på linje med Fjord Line og DFDS. Color Line ønsker likevel en positiv endring av gjeldende vilkår og betingelser fra et norsk ståsted med norsk kompetanse og norske sjøfolk.

Avslutningsvis takker vi for mulighet til å komme med våre vurderinger. Vi ser fram til videre samarbeid og dialog med Statsråd og embetsverk i Nærings- og handelsdepartementet i arbeidet for å styrke Norges posisjon som en verdensledende maritim nasjon.

---

<sup>2</sup> Felles merknad fra samtlige partier unntatt SV i Innstilling fra næringskomiteen, B. innst. S. nr. (2004-05)