



Innst. S. nr. 143

(2002-2003)

Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

Dokument nr. 8:21 (2002-2003)

Innstilling fra næringskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Bendiks H. og Ranveig Frøiland om tiltak for å sikre norske sjømenn stabile konkurransevilkår

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Den maritime næring i Norge er en bærebjelke i lokalsamfunn langs hele kysten. En stor del av sjøfolkene er bosatt i mindre kommuner der de alternative sysselsettingsmulighetene er begrensede. Stortinget har tidligere sluttet seg til to viktige politiske grep for den maritime næringen ved innføring av NIS i 1987 og i 1996 ved behandling av stortingsmelding om maritime næringer (1995-1996) og utvidelse av refusjonsordningen. Siden 1996 har de spesielle rammevilkårene blitt endret rundt 20 ganger, og vi ser en nedgang i antall skip og selskaper innenfor ordningen.

Stortinget vedtok høsten 2001 at Regjeringen raskt måtte komme tilbake med et system som sikrer at norske sjøfolk er konkurransedyktige.

I Revidert nasjonalbudsjett våren 2002 ba flertallet om følgende:

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, er opptatt av å sikre konkurransedyktige og stabile rammevilkår for fergerederiene. Flertallet ber Regjeringen utrede to alternative modeller for nettolønnsordning for fergerederiene; en forskriftsfesting og en lovhjemling av ordningen. En vurdering av modellene legges frem i forbindelse med budsjettet for 2003." (Innst. S. nr. 255 (2001-2002)).

Regjeringen har ikke fulgt opp stortingsflertallets klare vedtak.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag i dokumentet:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av våren komme tilbake med konkrete tiltak som sikrer norske sjøfolk stabile og konkurransedyktige rammevilkår, samt en plan for et internasjonalt samarbeid for å redusere omfanget av skattedumping."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Grethe Fossli og Aud Gaundal, fra Høyre, Silja Ekeland, Ivar Kristiansen og Michael Momyr, fra Fremskrittspartiet, Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Åsa Elvik og Tone Løwe, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide og Olaf Gjedrem og fra Senterpartiet, Marit Arnstad, viser til forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Bendiks H. Arnesen og Ranveig Frøiland om tiltak for å sikre norske sjømenn stabile konkurransevilkår.

Komiteen viser videre til at den maritime næringen i Norge er viktig i mange lokalsamfunn langs kysten. Norge er et av få land som har et komplett maritimt- industrielt miljø. Miljøet defineres gjerne som en klynge eller et nettverk av maritime bedrifter og omfatter alt fra sjøtransport til skipsutstyr, skipsbygging, megling, finansiering, klassifisering, forskning og maritim petroleumsvirksomhet.

Komiteen vil vise til at spørsmålet om sysselsetting av sjøfolk også er tett knyttet til øvrige rammebetingelser for de maritime næringene. Komiteen mener videre at mange av forutsetningene har endret seg siden Stortinget forrige gang behandlet skipsfartspolitikken i en melding i 1996. Komiteen viser til at gjennom 2002 har arbeidet for bedre beskyttelse mot terror hatt særlig oppmerksomhet. FNs internasjonale sjøsikkerhetsorgan IMO vedtok i desember en rekke nye tiltak for skip, last og havner. ILO forventes å følge

opp dette arbeidet i 2003. I EU har arbeidet med bedre sikkerhet til sjøs som begynte etter Erika-ulykken, fått ny oppmerksomhet etter Prestige-ulykken. Dette arbeidet har også betydning for Norge både gjennom konsekvenser for den norske handelsflåten, så vel som sikkerhet langs vår egen kyst. Komiteen viser til at den norskkontrollerte flåten sysselsetter 65 000 sjøfolk, og at 18 500 av disse er norske. Dagens støtteordninger innebærer en nettolønnsordning for fergerederiene i utenriksfart, og en refusjonsordning på hhv. 9,3 pst. for petroleumsfartøy og brønnbåter, og 12 pst. for øvrige segmenter omfattet av refusjonsordningen. Et overordnet spørsmål innen skipsfart og relaterte næringer er hvordan verdiskaping i denne konkurranseutsatte næringen vil utvikle seg over tid. Med et høyt norsk kostnadsnivå for faglært arbeidskraft er det viktig å øke produktiviteten per arbeidstime. Kunnskapsinnholdet i produkter og tjenester må derfor økes. Høy forsknings- og utviklingsinnsats, sammen med svært god markeds-kunnskap, er avgjørende faktorer for å oppnå dette. Kunnskapsdrevet næringsutvikling og innovasjon er viktig for å sikre skipsfartsnæringens konkurranseevne over tid. I tillegg gjør følgende faktorer en helhetlig gjennomgang av skipsfartspolitikken ønskelig:

- Skipsfart har en viktig rolle i verdenshandelen som et miljøvennlig transportalternativ, og det er et nasjonalt mål å vri større deler av transporten fra land til sjø.
- Både i EU og i USA er ulike programmer for å stimulere til nærskipfart under etablering.
- Den norske flåten er verdens tredje største, noe som gir norske myndigheter en særlig viktig rolle i det internasjonale arbeidet med miljø og sikkerhet til sjøs.
- En økende konkurranse innen EØS-området, inkludert kystfart og offshore i Norge.

Komiteen viser til at skattedumping er eit tiltakende problem i den globaliserte økonomien. Det er til sjuande og sist ingen som tener på at nasjonane underbyr kvarandre på denne måten. Komiteen fremjar følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa ta dei internasjonale initiativa som er nødvendige, til dømes gjennom organisasjonar som WTO og OECD, for å få slutt på skattesubsidiering."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til forslaget og har merket seg at Regjeringen, til tross for at Stortinget tidligere har pålagt Regjeringen å komme med et system for å sikre norske sjøfolk stabile konkurransevilkår, hittil ikke er fulgt opp. Flertallet har videre merket seg at Regjeringen i stedet vil fremme en melding om skipsfart i 2004.

Flertallet vil peke på at siden Arbeiderpartiet fremmet forslaget i høst, ser situasjonen mer kritisk ut for maritim sektor. Bare siden statsbudsjettet ble ved-

tatt har over tjue skip flagget ut. Flertallet vil videre peke på at det under høringer har kommet frem at dersom det ikke kommer noe konkret ut av behandling av forslaget nå, vil utflaggingen virkelig sette fart. Flertallet mener derfor det ikke er tid til å vente på Regjeringens varslede melding i 2004. Stadig flere land i Europa, blant annet Sverige og Danmark, har innført lettelse i skatt og sosiale utgifter for sine sjøfolk. For å opprettholde norsk maritim næring mener flertallet det er nødvendig med stabile ordninger i Norge som sikrer norske sjøfolk konkurransedyktige rammevilkår tilsvarende det sjøfolk i våre naboland har.

Flertallet vil derfor foreslå å utvide nettolønnsordningen, som i dag gjelder for fergerederiene i utenriksfart, til å omfatte ansatte på offshorefartøy i NOR-registret. Denne utvidelsen skal gjelde fra 1. juli 2003.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett fremme forslag om en utvidelse av nettolønnsordningen til også å gjelde offshorefartøy i NOR-registret, med virkning fra 1. juli 2003."

Flertallet viser til brev fra næringsministeren 13. februar og 21. februar med provenyberegninger knyttet til utvidelse av nettolønnsordningen. Det kommer frem av statsrådets tall at en utvidelse av nettolønnsordningen for offshoreflåten i NOR, herunder bøyelastere, har et provenytap på 400 mill. kroner for 2004. Flertallet viser til at kostnadene ved dagens refusjonsordning for disse fartøygruppene da er trukket fra. Dersom nettolønnsordningen utvides for offshoreflåten i NOR f.o.m. 1. juli 2003, vil det iht. næringsministerens tall gi et provenytap på 130 mill. kroner i 2003.

Flertallet viser til at svenske myndigheter har innført krav om lærlingeordninger for svenske sjøfolk. Flertallet vil foreslå at det oppstilles krav til at rederiene bruker deler av nettolønnsordningen til opplæringstiltak for norske sjøfolk og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide regler hvor det stilles krav om et visst antall lærlingeplasser for norske sjøfolk på skip som kommer inn under nettolønnsordningen, og at det stilles krav om at deler av nettolønna skal gå til opplæringstiltak for sjøfolk, jf. svensk ordning."

Flertallet mener det er uheldig at refusjonsordningen og ordningen med nettolønn er knyttet opp mot årlige bevilgninger i statsbudsjettet. Dette gjør ordningene ustabile og uforutsigbare. Flertallet er derfor av den oppfatning av ordningene må lov- eller forskriftsfestes. Flertallet viser til Ot.prp. nr. 1 (2002-2003), kapittel 16, hvor Regjeringen redegjorde for dette spørsmålet, og vil be Regjeringen komme tilbake med et opplegg for en skattelov- eller forskriftsmodell som vil fremkomme som en reduksjon i skatteinntektene på statsbudsjettets inntektside.

Flertallet mener Regjeringen må gå i dialog med EU for å finne felles retningslinjer for slik subsidiering,

og komme tilbake med en plan for et internasjonalt samarbeid for å redusere omfanget av skattedumping.

Flertallet viser til at skipsfartsnæringen har synliggjort for Stortinget at rederiene nå har begynt en stortilt utflagging og at det foreligger planer om å flagge ut et betydelig antall skip og arbeidsplasser. Samtidig viser erfaringer fra land som Sverige, hvor en nettolønnsordning for sjøfolk er innført, at et betydelig antall skip blir flagget tilbake til svensk flagg etter å ha blitt flagget ut tidligere.

Flertallet er av den oppfatning at Stortinget nå ikke trenger flere utredninger om innføring av konkurransemessige rammevilkår. Det er nå tid for konkret handling, slik at den pågående utflaggingen kan reverseres omgående. Flertallet vil vise til at da det ble vedtatt at nettolønnsordningen for sjøfolk i fergerederiene i utenriksfart ble beholdt, medførte dette umiddelbart betydelig optimisme i næringen, noe som straks førte til nykontraheringer av nye skip. Dersom Stortinget nå raskt innfører internasjonale rammebetingelser for hele den konkurranseutsatte flåten, er det flertallets oppfatning at man raskt vil komme til å se ny optimisme, oppblomstring og fremtidsro i hele næringen, slik som man nå har erfart med fergerederiene.

Flertallet har merket seg at departementet i et brev til komiteen datert 3. februar 2003 (vedlagt) bekjentgjør at det vil fremme en skipsfartsmelding for Stortinget våren 2004 som vil ha fokus blant annet på miljø, sikkerhet og internasjonale konkurransevilkår. Flertallet mener tiltak for å sikre en skipsfartsnæring under norsk flagg må komme nå. Stortinget debatterte skipsfartens rammevilkår hele høsten 2002 i tilknytning til statsbudsjettet for 2003. Det fremkom klart at deler av flåten hadde betydelige problemer. Dersom internasjonale rammebetingelser ikke blir innført, vil utflagging for en del aktører være eneste alternativ. Disse medlemmer vil understreke at det er behov for umiddelbare tiltak hvis utflagging skal stanses og ny optimisme skal skapes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener derfor Regjeringen og Stortinget bør få en anledning til å foreta en *helhetlig* behandling av skipsfartspolitikken. Disse medlemmer ser det derfor som positivt at Regjeringen nå har varslet at den vil legge frem en stortingsmelding om skipsfart. De forhold som tas opp i forslaget fra representantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Bendiks H. Arnesen og Ranveig Frøiland, bør vurderes innenfor rammen av en slik helhetlig gjennomgang av skipsfartspolitikken.

Disse medlemmer viser til forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Bendiks H. Arnesen og Ranveig Frøiland om tiltak for å sikre norske sjømenn stabile konkurransevilkår.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen har startet et arbeid med en egen stortingsmelding om skipsfartspolitikken for å øke markedsadgangen for norske skipsfartstjenester, strengere miljø- og sikker-

hetskrav til sjøs og økt bruk av sjøtransport innenlands som noen av de viktigste spørsmålene i meldingen.

Disse medlemmer mener med dette at Regjeringen og Stortinget bør få en anledning til å foreta en *helhetlig* behandling av skipsfartspolitikken. Samtidig vil disse medlemmer peke på at det vil være nyttig å få en analyse av skipsfartens situasjon og sammenligne ordningene i Norge og i andre land. Disse medlemmer viser til at dette ikke er til hinder for at Regjeringen kan gjøre aktive grep i mellomtiden, dersom situasjonen skulle kreve det.

Disse medlemmer ser det således som positivt at Regjeringen nå har varslet at den vil legge frem en stortingsmelding om skipsfart. De forhold som tas opp i forslaget fra representantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Bendiks H. Arnesen og Ranveig Frøiland, bør vurderes innenfor rammen av en slik helhetlig gjennomgang av skipsfartspolitikken. Disse medlemmer foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at en videre innføring av nettolønn er viktig, og må vurderes i forbindelse med stortingsmeldingen om skipsfart som skal legges frem for Stortinget våren 2004.

Disse medlemmer mener at en innføring av nettolønn er viktig for å opprettholde sysselsettingen og den maritime kompetansen i Norge. Ringvirkningene av ikke å ta noen grep for sjøfolka nå er store; i tillegg til tap av arbeidsplasser vil det påføre samfunnet økte offentlige utgifter i form av arbeidsledighet og sosiale utgifter, samt tap av skatteinntekter fra bransjen. Leve- og arbeidstingene på land og andre deler av det maritime klusteret vil også rammes av at flåten flagges ut og arbeidsplasser går tapt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til partienes merknader og forslag om å gi norske sjøfolk konkurransedyktige vilkår på linje med ordninger innført i en rekke av EU-landene. Disse medlemmer vil som en subsidiær holdning slutte seg til hoveddelen i Arbeiderpartiets merknader og forslag.

Disse medlemmer mener at man som strakstiltak må heve nivået for støtte i refusjonsordningene til 20 pst. av brutto lønnsutgifter for alle norske skip, inkludert slepebåter og bøyelastere fra og med 1. juli 2003. Disse medlemmer vil hevde at i tillegg må kabel- og rørleggingsfartøyer, kranskip og fartøy med dykkeroppdrag omfattes av ordningen. Videre fremmer disse medlemmer forslag om innføring av en norsk nettolønnsordning for alle sjøfolk som er utsatt for internasjonal konkurranse med full virkning fra og med 1. januar 2004.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag :

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 om å heve nivået for støtte i refusjonsordningen til 20 pst. av brutto

lønnsutgifter for all skipsfart som er utsatt for internasjonal konkurranse i ordningen, samt inkludere slepebåter og bøyelastere og andre fartøykategorier som er utelatt etter transportvilkåret på samme nivå for refusjon."

"Stortinget ber Regjeringen utrede en nettomodell som kan gjøres gjeldende for alle norske sjøfolk som er utsatt for internasjonal konkurranse. Det forutsettes at Regjeringen presenterer konkrete forslag i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 med gjennomføring fra 1. januar 2004."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet i alle år har arbeidet for å sikre skipsfartsnæringen internasjonale konkurransemessige rammevilkår slik at Norge fortsatt kan være en av verdens ledende maritime nasjoner, samt å sikre norske sjøfolk arbeid på norske skip. Disse medlemmer mener det er svært uheldig at et flertall i Stortinget ikke har sett betydningen av å beholde en sterk maritim næring i Norge, og at vi nå begynner å se negative konsekvenser av dette

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i forbindelse med statsbudsjettet for 2003 stilte som betingelse for å forhandle med regjeringspartiene at Regjeringens forslag om å fjerne alle ordninger for sysselsetting av norske sjøfolk måtte trekkes. Som følge av budsjettavtalen har Regjeringen forpliktet seg til å ikke svekke refusjonsordningen for sjøfolk og nettolønnsordningen for fergerederiene i resten av stortingsperioden.

Disse medlemmer vil understreke at sysselsettingen av norske sjøfolk er avhengig av at vi fortsatt har en flåte under norsk flagg. En konkurransedyktig rederibeskatning er derfor en forutsetning for at det skal finnes et marked for norske sjøfolk. Budsjettforliket mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene brakte den norske rederibeskatningen et steg nærmere et europeisk nivå. Fremskrittspartiet går inn for en fullt ut europeisk konkurransedyktig rederibeskatning, og viser i denne sammenheng til sin merknad i Innst. O. nr. 27 (2002-2003), kapittel 21.6, som gjennomgår de nødvendige tilpasninger.

Norske sjøfolk har i dag en betydelig konkurranseulempe i forhold til sine europeiske kolleger, som i alt vesentlig er ansatt på en nettolønnsordning. Med en merkostnad på 30-40 pst. konkurreres norske sjøfolk ut på pris av bl.a. svensker og dansker. Disse medlemmer vil fremholde at dette er en politisk valgt utvikling, som på sikt fører til en nedbygging av hele det maritime miljøet. Fremskrittspartiet mener at alle norske sjøfolk i konkurranseutsatt fart må omfattes av en nettolønnsordning.

Sjøfolk og rederier er kjernen i den maritime næringen, som sysselsetter rundt 80 000 nordmenn. Skipsfarten er landets nest største eksportnæring etter olje og gass. Av våre 24 000 norske sjøfolk bor en stor andel i næringsøkonomisk svake distrikter, hvor skipsfarten utgjør en bærebjelke for verdiskaping og sysselsetting. Den maritime næringen har med all tydelighet

dokumentert sin vekstkraft når næringen har hatt konkurransedyktige vilkår.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets merknad i Innst. O. nr. 27 (2002-2003) der partiet i kapittel 21.6.2 viser hvordan en nettolønnsordning for norske sjøfolk som er på linje med det man finner i Sverige, kan innrettes. Disse medlemmer vil vise til den merknad som Kristelig Folkeparti, Høyre, Venstre og Fremskrittspartiet stod sammen om i Revidert nasjonalbudsjett for 2001, der det heter at:

"Gjennom utbredelsen av rederiskatteordningen etableres det nå tilnærmet like skattefriehtsregimer i stadig flere EU-land. For å ivareta de norske aktørenes behov for internasjonalt konkurransedyktige vilkår, er disse medlemmer inneforstått med at de norske rammebetingelsene for så vel sjøfolkene som rederiselskapene må harmoniseres med EUs regelverk."

Disse medlemmer viser til behovet for å innføre en nettolønnsordning og tonnasjebeskatning på linje med ordninger innført i en rekke av EU-landene. Disse medlemmer minner om at Regjeringen og Stortinget lenge har vært kjent med utredninger og næringens syn, men at Regjeringen og flertallet i Stortinget har valgt å ignorere signalene som har kommet.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti har merka seg den offentlege debatten som har vore rundt rammevilkåra for norske reieri. Desse medlemene har forståing for at usikre og raskt skiftande rammevilkår skapar frustrasjon i næringa. Desse medlemene presiserer at Sosialistisk Venstreparti har vore konsekvente i si haldning til dette spørsmålet.

Desse medlemene viser til at norske reieri er innrømt særlege skattevilkår, og at Sosialistisk Venstreparti har vore mot desse ordningane heile tida. Desse medlemene forsvarer selektive næringspolitiske verkemiddel der dette er naudsynt. Desse medlemene vil likevel påpeike viktigheita av at desse er målretta, og fremjar god næringspolitikk. Skattefritak og skattesubsidiering er ikkje dømme på dette. Desse medlemene er av den meining at desse midlane kunne ha vore brukt på meir målretta tiltak for å sikre sysselsetting av norske sjøfolk.

Desse medlemene har merka seg at næringsverksemdar i Noreg blir flytta til land med lågare produksjonskostnader, slik som løn, og at dei maritime næringane er i den same situasjonen. Desse medlemene har ikkje problem med å forstå at norske sjøfolk er i ein vanskeleg situasjon under ein konstant trussel om utflagging. Desse medlemene har merka seg at norske reiarar står fritt til når som helst å flagge ut.

Desse medlemene vil sjå positivt på tiltak som stimulerer til bruk av kompetanse og kunnskap i norsk næringsliv. Slike tiltak må vere målretta og ikkje ha karakter av retningslause skattelettingar.

Desse medlemene ber Regjeringa om å ta initiativ overfor dei maritime næringane for å bli samde om ei pakke som fremjar utviklings- og innovasjonsrela-

terte forhold, slik som kompetanseheving for tilsette, miljøforskning og miljøutvikling, systematiske HMS-aktiviteter, eller prosess- og produktutvikling mot at reieria ikkje flaggar ut. På denne bakgrunnen foreslår desse medlemmene følgjande:

"Stortinget ber Regjeringa om å leggje fram eit provenynøytralt forslag i samband med statsbudsjettet for 2004 der heile eller delar av ordinær selskapsskatt for norske reieri blir gjeninnført, samtidig som det blir lagt fram forslag til tiltak som kan stimulere til innovasjon og bruk av norsk kunnskap og kompetanse i dei maritime næringane."

Desse medlemmene viser til at det i budsjettforliket mellom Regjeringa og Fremskrittspartiet hausten 2002 vart semje om å ikkje svekke refusjonsordninga eller nettolønsordninga for fergereieria denne stortingsperioden. Desse medlemmene har vore og er mot denne prioriteringa. Dette er lite målretta næringspolitikk, og desse midlane kunne i større grad ha bidratt til positiv næringsutvikling om dei hadde hatt ei betre innretning. Desse medlemmene tar likevel til etterretning at denne bevilgninga ligg fast. Desse medlemmene vil fremje eit subsidiært forslag om utviding av nettolønsordninga til å også omfatte offshoreflåten, mot at det blir knytt vilkår til bruk av alle midlane i nettolønsordninga.

Disse medlemmer ber Regjeringa om å legge fram forslag i forbindelse med Revidert Nasjonalbudsjett 2003 om utviding av nettolønsordninga, som i dag gjelder for fergerederiene i utenriksfart i NOR, til å også omfatte offshorefartøy i NOR. Disse medlemmer vil i det følgjande komme med presiseringer i forhold til krav til framtidig nettolønn.

Disse medlemmer viser til at svenske myndigheter har knytta krav om lærlingordninger og opplæringstiltak til nettolønsordninga. Disse medlemmer mener det skal knyttes krav om lærlingplasser og avsetning til kompetansehevingstiltak til alle skip som omfattes av den norske nettolønsordninga. Disse medlemmer ber på dette grunnlag Regjeringa legge fram forslag som sikrer minimum 2 lærlingplasser for alle skip som omfattes av nettolønsordninga. Disse medlemmer ber vidare Regjeringa legge fram forslag til krav om innbetaling av kr 500 per sysselsatt per måned på alle norske skip som er omfatta av nettolønsordninga, til et fond som administreres av Nærings- og handelsdepartementet. Beløpet prisjusteres. Fondet skal i sin helhet gå til kompetansehevings-tiltak i de maritime næringene. Departementet bes komme tilbake med nærmere retningslinjer for fondet i Revidert nasjonalbudsjett 2003.

Disse medlemmer mener vidare at nettolønsordninga framover skal knyttes til krav til dokumenterbare investeringer vesentlig utover normalnivå i HMS-arbeid, eller investeringer vesentlig utover normalnivå i forskning, innovasjon og industriell utvikling i forskningsinstitusjoner, leverandører og andre bedrifter med

hovedsakelig norske ansatte i den maritime klyngen. Disse medlemmer ber Regjeringa om å komme tilbake med forslag i Revidert nasjonalbudsjett 2003 med nærmere fastsetting av detaljene i vilkåra.

Nettolønn kan etter dette utbetales etterskuddsvis i samsvar med ovennevnte krav og i henhold til nærmere fastsatte vilkår. Endringene trer i kraft 1. juli 2003.

Disse medlemmer mener det også må stilles krav til skip under dagens refusjonsordning. Slike krav må ses i rimelig sammenheng med størrelsen på tilskuddet i forhold til nettolønn. Regjeringa bes på dette grunnlag komme tilbake med forslag til tilsvarende krav til refusjonsordninga som tar høyde for tilskuddsatsen, og som samsvarer med ovennevnte vilkår for nettolønnsordninga.

Disse medlemmer legger til grunn at rammevilkåra for norske rederi etter dette ligger fast til Stortinget har behandla den bebuda stortingsmeldinga om de maritime næringene.

På denne bakgrunn fremmes følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa legge fram forslag i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2003 om utviding av nettolønsordninga, som i dag gjelder for fergerederiene i utenriksfart i NOR, til å også omfatte offshorefartøy i NOR. Følgende vilkår knyttes til den framtidige nettolønsordninga:

Det skal stilles krav om lærlingplasser og avsetning til kompetansehevingstiltak til alle skip som omfattes av den norske nettolønsordninga. Stortinget ber Regjeringa legge fram forslag som sikrer minimum 2 lærlingplasser for alle skip som omfattes av nettolønsordninga. Det skal vidare legges fram forslag til krav om innbetaling av kr 500 per sysselsatt per måned på alle norske skip som er omfatta av nettolønsordninga, til et fond som administreres av Nærings- og handelsdepartementet. Fondet skal i sin helhet gå til kompetansehevingstiltak i de maritime næringene. Beløpet prisjusteres. Departementet bes komme tilbake med nærmere retningslinjer for fondet i Revidert nasjonalbudsjett 2003.

Stortinget ber vidare Regjeringa om å legge fram forslag om at nettolønsordninga skal knyttes til krav til dokumenterbare investeringer vesentlig utover normalnivå i HMS-arbeid, eller investeringer vesentlig utover normalnivå i forskning, innovasjon og industriell utvikling i forskningsinstitusjoner, leverandører og andre bedrifter med hovedsakelig norske ansatte i den maritime klyngen. Stortinget ber Regjeringa om å komme tilbake med forslag i Revidert nasjonalbudsjett 2003 med nærmere fastsetting av detaljene i disse vilkåra.

Nettolønn kan etter dette utbetales etterskuddsvis i samsvar med ovennevnte krav og i henhold til nærmere fastsatte vilkår. Endringene trer i kraft 1. juli 2003. Rammevilkåra for norske rederi ligger etter dette fast til Stortinget har behandla den bebuda stortingsmeldinga om de maritime næringene."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Dokument nr. 8:21 (2002-2003) - om forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Bendiks H. Arnesen og Ranveig Frøiland om tiltak for å sikre norske sjømenn stabile konkurransevilkår - vedlegges protokollen.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 om å heve nivået for støtte i refusjonsordningen til 20 pst. av brutto lønnsutgifter for all skipsfart som er utsatt for internasjonal konkurranse i ordningen, samt inkludere slepebåter og bøyelastere og andre fartøykategorier som er utelatt etter transportvilkåret på samme nivå for refusjon.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen utrede en nettomodell som kan gjøres gjeldende for alle norske sjøfolk som er utsatt for internasjonal konkurranse. Det forutsettes at Regjeringen presenterer konkrete forslag i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 med gjennomføring fra 1. januar 2004.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen om å leggje fram eit provenynøytralt forslag i samband med statsbudsjettet for 2004 der heile eller delar av ordinær selskapsskatt for norske reieri blir gjeninnført, samtidig som det blir lagt fram forslag til tiltak som kan stimulere til innovasjon og bruk av norsk kunnskap og kompetanse i dei maritime næringane.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringa legge fram forslag i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2003 om utviding av nettolønnsordninga, som i dag gjelder for fergerederiene i utenriksfart i NOR, til å også omfatte offshorefartøy i NOR. Følgende vilkår knyttes til den framtidige nettolønnsordninga:

Det skal stilles krav om lærlingplasser og avsetning til kompetansehevingstiltak til alle skip som omfattes av den norske nettolønnsordninga. Stortinget ber Regjeringa legge fram forslag som sikrer minimum 2 lærlingeplasser for alle skip som omfattes av nettolønnsordninga. Det skal videre legges fram forslag til

krav om innbetaling av kr 500 per sysselsatt per måned på alle norske skip som er omfatta av nettolønnsordninga, til et fond som administreres av Nærings- og handelsdepartementet. Fondet skal i sin helhet gå til kompetansehevingstiltak i de maritime næringene. Beløpet prisjusteres. Departementet bes komme tilbake med nærmere retningslinjer for fondet i Revidert nasjonalbudsjett 2003.

Stortinget ber videre Regjeringa om å legge fram forslag om at nettolønnsordninga skal knyttes til krav til dokumenterbare investeringer vesentlig utover normalnivå i HMS-arbeid, eller investeringer vesentlig utover normalnivå i forskning, innovasjon og industriell utvikling i forskningsinstitusjoner, leverandører og andre bedrifter med hovedsakelig norske ansatte i den maritime klyngen. Stortinget ber Regjeringa om å komme tilbake med forslag i Revidert nasjonalbudsjett 2003 med nærmere fastsetting av detaljene i disse vilkåra.

Nettolønn kan etter dette utbetales etterskuddsvis i samsvar med ovennevnte krav og i henhold til nærmere fastsatte vilkår. Endringene trer i kraft 1. juli 2003. Rammevilkåra for norske rederi ligger etter dette fast til Stortinget har behandla den bebuda stortingsmeldinga om de maritime næringene.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 fremme forslag om en utvidelse av nettolønnsordningen til også å gjelde offshorefartøy i NOR-registeret med virkning fra 1. juli 2003.

II

Stortinget ber Regjeringen utarbeide regler hvor det stilles krav om et visst antall lærlingeplasser for norske sjøfolk på skip som kommer inn under nettolønnsordningen, og at det stilles krav om at deler av nettolønna skal gå til opplæringstiltak for sjøfolk, jf. svensk ordning.

III

Stortinget ber Regjeringa ta dei internasjonale initiativa som er nødvendige, til dømes gjennom organisasjonar som WTO og OECD, for å få slutt på skattesubsidiering.

Oslo, i næringskomiteen, den 25. februar 2003

Olav Akselsen
leder

Ivar Kristiansen
ordfører og sekretær

Vedlegg 1

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 25. november 2002

Dokument 8:21 (2002-2003) - Tiltak for å sikre norske sjømenn stabile konkurransevilkår

Jeg viser til brev av 15. november 2002 vedrørende dokument 8:21 (2002-2003) Forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Bendiks Harald Arnesen og Ranveig Frøiland om tiltak for å sikre norske sjømenn stabile rammevilkår. Komiteen ber om departementets vurdering av forslaget.

Refusjonsordningen for sysselsetting av norske sjøfolk på skip i Norsk Ordinært Register (NOR) ble etablert i 1994. Fra 1996 ble ordningen utvidet til også å gjelde skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) med refusjonsberettiget mannskap. Ordningen har vært gjenstand for en rekke endringer og forslag til endringer de senere år. Refusjonsordningen ble bla foreslått avvirket i forslag til statsbudsjett for hhv 1997 (Brundtland III), 1998 (Jagland), 1999 (Bondevik I), og i forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2000 (Stoltenberg). Ingen av disse forslagene fikk gjennomslag. Refusjonssatsen ble våren 1998 redusert fra 20% til 12%, og omfanget av ordningen ble innskrenket slik at passasjerbetjeningen på passasjerskip og ferjer i NOR-registeret og bøyelastere ble tatt ut av ordningen.

I statsbudsjettet for 2001 foreslo regjeringen Stoltenberg at skip som ikke utførte transporttjenester skulle tas ut av refusjonsordningen. Forslaget innebar at enkelte skip i petroleumsvirksomheten som seismiske fartøy, hjelpe- og beredskapsfartøy for plattformer for dykkerskip ble tatt ut av ordningen. Dette forslaget fikk ikke gjennomslag i Stortinget.

I statsbudsjettet for 2002 foreslo regjeringen Stoltenberg å ta fartøyer knyttet til petroleumsvirksomheten og brønnbåter ut av refusjonsordningen. Samtidig ble det foreslått en nettolønnsordning for ansatte i ferjerederier fra 1. juli.

Samarbeidsregjeringen foreslo i sitt budsjettforslag å ta brønnbåtene og fartøyer i petroleumsvirksomhet inn igjen til en refusjonssats på 7,5 pst. Ved behandlingen i Stortinget ble refusjonssatsen for fartøyer i petroleumsvirksomhet og brønnbåter hevet til 9,3 pst. Dagens refusjonsordning innebærer derfor at rederier kan søke refundert brutto lønnsutgifter med 9,3 pst. for brønnbåter og fartøyer i petroleumsvirksomhet og 12 pst. for øvrige fartøysgrupper. Refusjon gis dersom øvrige vilkår for refusjon er oppfylt. For lærlinger eller øvrige opplæringsstillinger gis det tilleggsrefusjon. Ordningen omfatter skip som nyttes til transport og er på minst 100 bruttotonn innenfor fartøygruppene lasteskip, passasjerskip og enkelte slepebåter.

Sjøfartsdirektoratet forvalter refusjonsordningen og foretar utbetaling av refusjon i seks terminer pr. år. Direktoratet utarbeider terminvise rapporter til departementet om antall sjøfolk under ordningen og størrelsen på utbetalingene.

I en krevende budsjettsituasjon valgte regjeringen å prioritere de generelle rammebetingelsene for næringslivet, og å redusere den næringsspesifikke støtten. Regjeringen foreslo på denne bakgrunn i forslag til statsbudsjett for 2003 å avvikle refusjonsordningen for sjøfolk og nettolønnsordningen for fergerederier i NOR utenriksfart fra 1. januar 2003.

EUs retningslinjer for offentlig støtte åpner for at det gis driftsstøtte til rederivirksomhet. Samlet nasjonalt støttebeløp uansett støtteform kan maksimalt utgjøre summen av ordinære skatter og sosiale avgifter knyttet til arbeidskraft og ordinære selskapsskatter til rederiene. Bakgrunnen for at EU tillater slik støtte til rederivirksomhet er blant annet at man ønsker å opprettholde skipsfart som en næring ut fra Europa. Videre vil EU oppmuntre til økt bruk av skipsfart som et alternativ til å bygge ut omfattende infrastruktur for landtransport.

Regelverket er utformet slik at det er en mulighet, og ikke et pålegg, om å gi skipsfarten særlig gunstige vilkår innen EU/EØS. Til dokumentets forslag om å etablere en plan for et internasjonalt samarbeid for å redusere omfanget av skattedumping, understreker dette behovet for internasjonalt samarbeid for viktige rammebetingelser for skipsfarten.

Konkurransesituasjonen for sjøfolk i internasjonal sjøtransport er imidlertid ikke bare styrt av at enkelte land gir gunstige skattevilkår. Slike ordninger vil ofte gi bare en delvis kompensasjon for at lønnskostnadene for sjøfolk er betydelig lavere i en rekke andre land hvor inntektsnivået generelt er lavere.

EUs regler for støtte til rederivirksomhet er for tiden under revisjon, men det forventes ingen vesentlige endringer. Norge vil gjennom EØS-avtalen ha adgang til å gi synspunkter i denne prosessen, men deltar ikke i beslutningen om hvordan skattevilkårene for skipsfart skal være.

Tiltak for å sikre stabile rammevilkår er nært knyttet til statsbudsjettet. Regjeringen fremla 3. oktober 2002 forslag til statsbudsjett for 2003, og dette behandles nå i Stortinget. En rekke av de forhold som omtales i Dokument 8:21 (2002-2003) er også omtalt i statsbudsjettet. I forbindelse med behandling av statsbudsjettet er jeg kjent med at regjeringspartiene, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har inngått en avtale med Fremskrittspartiet som bla vil sikre en videreføring av en nettolønnsordning for fergerederier i utenriksfart og en refusjonsordning for norske sjøfolk. Jeg er videre kjent med at det vil bli foreslått lettelser i rederibeskatningen.

Vedlegg 2

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 3. februar 2003

Behandlingen av Dokument 8:21 (2002-2003)

Jeg viser til brev av 30. januar 2003. Skipsfartsspørsmål har vært oppe til behandling i Stortinget en rekke ganger de senere år, men da hovedsakelig tilknyttet støtteordninger for sjøfolk. Det er nå ca syv år siden Stortinget fikk forelagt en egen stortingsmelding om skipsfart, og jeg mener vi har behov for en bred gjennomgang av næringens utfordringer og de veivalg vi står overfor.

Skipsfart og de maritime næringer utgjør en viktig del av norsk næringsliv, og har også en viktig rolle i verdenshandelen som et miljøvennlig transportalternativ. I tillegg til at skipsfarten møter en økende etterspørsel fra verdenshandelen, ser stadig flere regioner at nærskipsfart demper presset på annen infrastruktur. Både EU og USA er i gang med å etablere særlige programmer for å vri større deler av transporten fra land til sjø.

Den norskkontrollerte flåten er verdens tredje største, noe som gir norske myndigheter en særlig rolle i det internasjonale arbeidet med miljø og sikkerhet til sjøs. Det er videre et mål at de pågående WTO-forhandlinger skal resultere i åpnere markeder for norsk skipsfart. Norsk skipsfartspolitik er derfor forankret i arbeidet for felles og forpliktende internasjonale rammebetingelser, med særlig vekt på FNs organer (IMO, ILO mfl.).

Gjennom 2002 har arbeidet for bedre beskyttelse mot terror hatt særlig oppmerksomhet, og IMO vedtok i desember en rekke nye tiltak for skip, last og havner. ILO forventes å følge opp dette arbeidet i 2003. I EU har arbeidet med bedre sikkerhet til sjøs som følge av Erika-ulykken, fått ny oppmerksomhet etter Prestige-ulykken. Dette har resultert i en rekke nye forslag, særlig knyttet til tankfart. Dette arbeidet har stor relevans for Norge både gjennom betydning for den norske flåten, så vel som sikkerhet langs kysten.

Som andre deler av norsk næringsliv møter skipsfarten en økende konkurranse også innen for EØS-området, både om arbeidskraft, kompetanse og kapital. EU har videre åpnet for at medlemsland kan etablere særlige støtteordninger for skipsfarten gjennom egne skatte- og avgiftsordninger, så vel som ulike støtteord-

ninger for sjøfolk. For norske rederier gjelder bla en egen tonnasjeskatteordning. For norske sjøfolk gjelder en egen refusjonsordning, i tillegg til en nettolønnsordning for fergerederiene i utenriksfart. I forhold til fremtidig behov for maritim kompetanse kan det være grunnlag for å gjennomgå både maritim utdanning, tilgang på lærlingplasser med mer. Vedrørende de forhold som omtales i Dokument 8:21 (2002-2003) om norske sjøfolks konkurranseevne, vil meldingen gi en bred omtale av disse spørsmål.

Strukturen i fraktestøtøflåten er fragmentert og med gjennomgående lav inntjening, og innen offshorenæringen skaper et lavere aktivitetsnivå på norsk sokkel nye utfordringer. Begge disse sektorene er utsatt for en økende konkurranse, hovedsakelig innen EØS-området. Den planlagte utvidelsen av EØS-området vil også kunne påvirke konkurransesituasjonen for norsk skipsfart.

I forhold til arbeidsforhold for sjøfolk har Stortinget tidligere bedt om at Regjeringen gjennomgår virkeområdet for sjømannsloven i forhold til arbeidsmiljøloven, for de sjøfolkene som skattemessig ikke hører inn under sjømannsfradraget. Videre har representanter for fiskeriflåten vært opptatt av konkurranseforholdene mellom fiskeriflåten og handelsflåten når det gjelder maritim kompetanse.

Et overordnet spørsmål innen skipsfart og relaterte næringer er hvordan verdiskaping i denne konkurranseutsatte næringen vil utvikle seg over tid. Gitt et høyt norsk kostnadsnivå for faglært arbeidskraft er det viktig at kunnskapsinnholdet i produkter og tjenester økes, ut fra en forventning om at dette også øker produktiviteten per arbeidstime. Høy forsknings- og utviklingsinnsats, sammen med svært god markeds kunnskap, er avgjørende faktorer for å oppnå dette. I dette perspektivet er en tilrettelegging for kunnskapsdrevet næringsutvikling og innovasjon viktig for å sikre skipsfartsnæringens konkurranseevne over tid.

I arbeidet med stortingsmeldingen om skipsfart ønsker jeg å involvere næringens organisasjoner, så vel som andre relevante fagmiljøer. Jeg legger opp til at meldingen fremmes for Stortinget våren 2004.

Vedlegg 3

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 7. februar 2003

Dokument 8:21 (2002-2003) - Provenyberegninger

Nærings- og handelsdepartementet viser til telefaks av 6. februar 2003, med forespørsel om provenyberegninger tilknyttet en eventuell utvidelse av gjeldene nettolønnsordning for fergerederier i utenriksfart til også å innbefatte flere fartøykategorier.

Bøylasterne ble tatt ut av refusjonsordningen i 1998. Statsbudsjettet for 2002 foreslo regjeringen Stoltenberg å ta fartøyer knyttet til petroleumsvirksomheten og brønnbåter ut av refusjonsordningen. Samtidig ble det foreslått en nettolønnsordning for ansatte i fergerederier fra 1. juli 2002. Samarbeidsregjeringen foreslo i

sitt budsjettforslag å ta brønnbåtene og fartøyer i petroleumsvirksomhet inn igjen med en refusjonssats på 7.5 %. Ved behandlingen i Stortinget ble refusjonssatsen for fartøyer i petroleumsvirksomhet og brønnbåter hevet til 9.3 %.

Det er stor usikkerhet knyttet til antall sjøfolk som rangerer inn under de enkelte fartøykategorier. Antall sysselsatte sjøfolk er nært beslektet med hvorledes flåten struktur, volum og verdi utvikler seg. I tillegg vil sannsynligvis antall norske sjøfolk endres med endrede

ordninger. Tall for sjøfolk under utenlandsk flagg er ikke tilgjengelig spesifisert på fartøytypekode, og er således ikke provenyberegnet. Det er i beregningene forutsatt en gjennomsnittlig årslønn per sjømann på 350 000 norske kroner.

I tabellen nedenfor framgår det anslått påløpt proveny-nytap i 2003 for hver enkelt fartøygruppe samt for alle skattytere med sjømannsfradrag og fiskerfradrag. Det er beregningsmessig lagt til grunn at ordningene gjøres gjeldende for hele inntektsåret 2003.

Anslått proveny-nytap av å utvide nettolønnsordning etter fartøygruppe, påløpt 2003, mill. kroner

Fartøygruppe	Antall skattytere	Mill. kroner
Sjøfolk på spesialskip i NOR	1 800	230
Sjøfolk på bøyelaster i NOR	900	115
Sjøfolk på spesialskip i NIS	220	28
Norske sjøfolk med sjømannsfradrag i NOR	13 970	1 784
Norske sjøfolk med sjømannsfradrag i NIS	3 600	460
Alle skattytere med sjømannsfradrag	22 000	2 700
Alle skattytere med fiskerfradrag	13 600	1 300

Det er gjennomført sjablonmessige beregninger for hver enkelt fartøygruppe på grunnlag av gjeldende skatteregler i 2003. Dette innebærer at det ikke er mulig å ta hensyn til skattyterens ev. særskilte fradrag eller andre inntekter.

Beregningene som er gjennomført for skattytere med sjømanns- eller fiskerfradrag er imidlertid basert på selvangivelsesstatistikken for 2000. Beregningsmessig er det lagt til grunn at nettolønnsordningen innebærer at sjøfolk ikke betaler skatt av inntekt som gir rett til sjømannsfradrag, men at annen inntekt blir skattlagt som før. Videre legges det til grunn inntekt som gir rett til sjømannsfradrag, likevel skal inngå i grunnlaget for toppskatt, slik at toppskatt på annen inntekt er uendret.

I beregningene er det også korrigert for anslått lønnsvekst fra 2000 til 2003.

Dersom gjeldende nettolønnsordning utvides til å omfatte alle skattytere som har krav på sjømannsfradrag, må det forventes tilpasninger bl.a. fra skattytere som har krav på fiskerfradrag. Dette innebærer at det samlede proveny-nytapet kan komme opp mot 4 mrd. kroner påløpt i 2003 dersom det gjennomføres en slik utvidelse.

Departementet ønsker å påpeke at mer presise estimater vedrørende en eventuell utvidelse av gjeldene nettolønnsordning er arbeidskrevende, og vil fordre lengre tidsfrist før svar overbringes.

Vedlegg 4

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 13. februar 2003

Dok. Nr. 8:21 (2002-2003). Proveny av en eventuell utvidelse av gjeldende nettolønnsordning - utfyllende opplysninger

Jeg viser til mitt brev av 07.02.2003, Dokument nr. 8:21 (2002-2003) om provenyberegninger tilknyttet en eventuell utvidelse av gjeldende nettolønnsordning for fergerederier i utenriksfart til også å innbefatte flere fartøykategorier.

Departementet har nå foretatt ny gjennomgang av saken basert på oppdatert og mer spesifisert tallmateriale. I forrige beregning var fartøykategorien forsyningsskip utelatt fra spesialfartøyer, noe som var feil. I tillegg var antall sjøfolk basert på statistikk fra 1998.

Det er stor usikkerhet knyttet til antall sjøfolk som rangerer inn under de enkelte fartøykategorier. Antall

sysselsatte sjøfolk er nært beslektet med hvorledes flåten struktur, volum og verdi utvikler seg. I tillegg vil sannsynligvis antall norske sjøfolk endres med endrede ordninger. Tall for sjøfolk under utenlandsk flagg er ikke tilgjengelig spesifisert på fartøytypekode, og er således ikke provenyberegnet. Det er i beregningene forutsatt en gjennomsnittlig årslønn per sjømann på 350 000 norske kroner.

I tabellen nedenfor framgår det anslått påløpt proveny-nytap i 2003 for samtlige refusjonsberettigede, for fartøygruppen spesialskip (kode 7), bøyelaster samt for alle skattytere med sjømannsfradrag. Det er beregningsmessig lagt til grunn at ordningene gjøres gjeldende for hele inntektsåret 2003. For hver fartøystype er det beregnet støttebeløp for full refusjon.

Anslått provenytab (brutto) av å utvide nettolønnsordning etter fartøygruppe, påløpt 2003, mill. kroner

Fartøygruppe	Antall skattytere	Mill. kroner
Sjøfolk i refusjonsordningen ¹	6 528	834
Sjøfolk på spesialskip i NOR ¹	2 881	368
Sjøfolk på bøyelaster ²	900	115
Sjøfolk på spesialskip i NIS ¹	424	54
Norske sjøfolk med sjømannsfradrag ³	22 000	2 700
Norske sjøfolk med sjømannsfradrag i NOR ⁴	14 872	1 900
Norske sjøfolk med sjømannsfradrag i NIS ⁴	3 828	489

¹ Kilde: Sjøfartsdirektoratet refusjonsberettigede 5. termin 2002

² Kilde: Sjøfartsdirektoratet antall refusjonsberettigede i år 1998 (fartøytype tatt ut av ordningen)

³ Kilde: Finansdepartementet, tall for år 2000

⁴ Kilde: Beregnet med utgangspunkt i fordelingen av norske sjøfolk på NOR/NIS og utenlandsk flagg (3300) iht. Rikstrygdeverkets maritime bemanningsregister per 31.12.2001.

Det er gjennomført sjablonmessige beregninger for inntektsskatt og sosiale avgifter for hver enkelt fartøygruppe på grunnlag av gjeldende skatteregler i 2003. Dette innebærer at det ikke er mulig å ta hensyn til skattyterens ev. særskilte fradrag eller andre inntekter.

Beregningene som er gjennomført for skattytere med sjømanns- eller fiskerfradrag er imidlertid basert på selvangivelsesstatistikken for 2000. Beregningsmessig er det lagt til grunn at nettolønnsordningen innebærer at sjøfolk ikke betaler skatt av inntekt som gir rett til sjømannsfradrag, men at annen inntekt blir skattlagt som før. Videre legges det til grunn inntekt som gir rett

til sjømannsfradrag, likevel skal inngå i grunnlaget for toppskatt, slik at toppskatt på annen inntekt er uendret. I beregningene er det også korrigert for anslått lønnsvekst fra 2000 til 2003.

Departementet tilrår at nye beregninger legges til grunn ved vurderingen av en eventuell utvidelse av gjeldende nettolønnsordning for fergerederier i utenriksfart til også å innbefatte flere fartøykategorier.

For ordens skyld gjøres oppmerksom på at antall sjøfolk med sjømannsfradrag er vesentlig høyere enn antall sjøfolk i refusjonsordningen og ordningen for fergerederier i utenriksfart.

Vedlegg 5

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 21. februar 2003

Dokument 8:21 (2002-2003)

Vi viser til telefaks av 20. februar 2003 vedrørende Næringskomiteens spørsmål i forbindelse med behandlingen av Dokument nr. 8:21 (2002-2003).

Departementet understreker at det er knyttet betydelig usikkerhet til nedenstående beregningene av provenyvirkningene av økt tonnasjeskatt. Dette skyldes muligheten for at rederiene kan tilpasse seg økte tonnasjeskattesatser ved utflytting/utflagging. Tonnasjeskatten beregnes på grunnlag av fastsatte satser for netto-tonnasjen.

Utgangspunktet er at EU Kommisjonen i 1997 vedtok "State Aid Guidelines on maritime transport" som gir anledning til å fjerne overskuddskatt for rederidrift. Retningslinjene er også gjort gjeldende av ESA for EFTA-landene i EØS-avtalen.

Rederier kan oppnå gunstig skatt enten gjennom gunstige avskrivning og avsetningsregler eller gjennom tonnasjeskattordninger. I en rapport fra OECD er det påvist at enkelte land har oppnådd gunstigere skattlegging av rederier gjennom avskrivnings- og avsetnings-

ordninger enn det som tilbys i andre land gjennom tonnasjeskatt.

Rederiskatteordningen må anses å være et meget viktig element i det å beholde, og i neste omgang tiltrekke seg, rederivirksomhet til Norge. En slik skatteskjerpelse kan derfor ikke anbefales.

"a) Hva er provenytabet av at rederier registrert i Norge ikke betaler ordinær selskapsskatt, men tonnasjeskatt?"

Svar:

Regjeringen har i Nasjonalbudsjettet beregnet skatteutgiften knyttet til den særskilte rederiskatteordningen til om lag 1 mrd. kroner i 2003. Som en følge av de vedtatte lettelsene i rederiskatteordningen, anslås skatteutgiften nå til om lag 1,1 mrd. kroner i 2003. Anslaget kan sammenlignes med det tilskuddet som ville vært nødvendig dersom den gunstige skatteordningen hadde blitt erstattet av et tilskudd til rederiene på budsjettets utgiftsside.

Skatteutgiften er ikke nødvendigvis et godt anslag på provenytapet som følge av de særskilte skattereglene. Den metoden som benyttes til å beregne skatteutgifter (for alle næringer, ikke bare skipsfartsnæringen), tar utgangspunkt i tilpasningen etter at et unntak fra de ordinære skattereglene er innført. Hvis unntaket oppheves, vil skatteinntektene fra skattytere som mister særbehandlingen øke, gitt at de opprettholder sin produksjon. Imidlertid kan disse skattyterne redusere sin produksjon, og da reduseres også skatteinntektene. Dette kan være spesielt relevant for rederiskatteordningen, siden man må regne med tilpasninger i næringen ved en slik regelendring. Trolig vil en del eiere og kapital flytte til utlandet.

"b) I hvilke andre europeiske land har rederier gunstige skatteordninger enn annen næringsvirksomhet?"

Svar:

Følgende land innført gunstige skatteordninger for rederier: Hellas, Nederland, Belgia, Finland, Italia, Tyskland, Storbritannia, Spania, Portugal, Danmark, Irland og Frankrike. Departementet har imidlertid ingen fullgod oversikt over hvorvidt disse landene har gunstige skatteordninger også for andre næringer enn rederivirksomhet.

"c) Kan departementet skissere en proveny-nøytral løsning som kombinerer nettolønnsordning for offshorefartøy i NOR med ulike former for rederibeskatning (tonnasjebeskatning og /eller ordinær selvskatt) for alle norskregistrerte rederi?"

Svar:

Departementet anslår provenytapet av å opprette en nettolønnsordning for offshorefartøy i NOR tilsvarende den som gjelder for fergederier i utenriksfart til om lag 250 mill. kroner påløpt. For at ordningen skal være provenynøytral, må da tonnasjeskattesatsene i den særlige rederiskatteordningen økes med om lag 250 pst. Det er da forutsatt at alle satsene økes prosentvis like mye. Det er ikke mulig å ta hensyn til ev. tilpasninger som følge av økte tonnasjeskattesatser i beregningene. En ev. tilpasning til nye, høyere tonnasjeskattesatser innebærer at satsene må økes ytterligere for at ordningen skal være provenynøytral. Det er svært vanskelig å anslå hva den faktiske provenyvirkningen vil være av en slik økning.

Forutsetninger:

Gjennomsnittslønn: NOK 350000

Antall ansatte på NOR offshorefartøy i refusjonsordningen: 2621

Anslått kostnad ved full refusjon/nettolønnsordning:	335 mill
Kostnad med dagens refusjonsordning (9.3 pst.):	86 mill
Provenyeffekt:	249 mill

"d) Hva er kostnaden knyttet til å utvide nettolønnsordningen til også å gjelde offshorefartøy i NOR-registrert?"

Finansdepartementet anslår provenytapet av å opprette en nettolønnsordning for offshorefartøy i NOR tilsvarende den som gjelder for fergederier i utenriksfart til om lag 250 mill. kroner påløpt.

"e) Hva er kostnaden knyttet til å heve refusjonsordningen til 20 pst. av brutto lønnsutgifter for all skipsfart som er utsatt for internasjonal konkurranse?"

Svar:

Skipsfarten er utsatt for økende internasjonal konkurranse. Det er vanskelig å trekke grenser for hvilke skip som er utsatt for internasjonal konkurranse, men dette har tradisjonelt vært en viktig begrunnelse for avgrensningen av refusjonsordning/nettolønnsordning. I tabellen nedenfor defineres derfor skip i internasjonal konkurranse som de som er omfattet av dagens refusjonsordning. I tillegg kommer kostnaden med å opprettholde ordningen for NOR ferger i utenriksfart.

	Antall sjøfolk innenfor dagens refusjonsordning:
Refusjonssats:	6528
20 pst.	458
9.3/12 pst.	270
Nettokostnad	188

"f) Hva er kostnaden knyttet til å heve refusjonsordningen til 20 pst. av brutto lønnsutgifter for slepebåter og bøyelastere?"

	Antall sjøfolk på slepebåter innenfor dagens refusjonsordning:	Antall sjøfolk på bøyelastere utenfor dagens ordning:	Sum
	205	900	
20 pst.	14.3	63	77.3
12 pst.	8.6	0	8.6
Nettokostnad	5.7	63	68.7

Oppgitte anslag for slepebåter er basert på omfang av refusjonsberettigede sjøfolk i 5. termin 2002. Det er nylig foretatt en presisering i regelverket som kan medføre at antall støtteberettigede sjøfolk vil bli redusert. Presiseringen medfører at slepebåter med hovedvirksomhet i havnebasseng faller utenfor ordningen.

"g) Kan departementet gi en utførlig oversikt over økonomisk resultat og økonomisk utvikling i norske rederier innenfor de ulike greinene (fergederier, offshore supply osv)?"

Svar:

Skattepliktige inntekter og tonnasjeskatt for aksjeselskap skattlagte etter §§ 8-10 til 8-19 i skatteloven, etter sum eiendeler. Gjennomsnitt. 2001. Kroner

	I alt	Sum eiendeler i millioner kroner				
		Under 1	1-9	10-99	100-499	500 og over
Skattepliktige inntekter	1 722 867	11 420	127 105	1 179 468	1 955 256	9 987 116
Tonnasjeskatt	269 313	256 419	10 251	49 844	171 262	2 122 503
Ant. selskap	505	33	168	180	75	49

Tilleggsspørsmål:

"1. Hva er provenyeffekten av å innføre en refusjonsordning for offshore-fartøy i NOR med sats 20 pst? Hvor stor økning må vi ha i tonnasjeskatten og/eller selskapsskatten for alle norskregistrerte rederier for å oppnå tilsvarende proveny?"

Svar:

Departementet anslår provenytapet av å innføre en refusjonsordning for offshore-fartøy i NOR med en refusjonssats på 20 pst. til om lag 100 mill. kroner. For at ordningen skal være provenynøytral, må da tonnasjeskattesatsene i den særlige rederiskatteordningen økes med om lag 100 pst. Det er da forutsatt at alle satsene økes prosentvis like mye. Det er ikke mulig å ta hensyn til ev. tilpasninger som følge av økte tonnasjeskattesatser i beregningene. En ev. tilpasning til nye, høyere tonnasjeskattesatser innebærer at satsene må økes ytterligere for at ordningen skal være provenynøytral. Det er svært vanskelig å anslå hva den faktiske provenyvirkningen vil være av en slik økning.

Forutsetninger:

Gjennomsnittslønn: NOK 350 000 årlig
Antall ansatte på NOR offshorefartøyer: 2621

Anslått kostnad ved 20 pst. refusjon:	184 mill
Kostnad ved dagens refusjonsordning:	86 mill
Provenyeffekt:	98 mill

"2. Hva er provenyeffekten av å heve refusjonssatsen til 20 pst. for NOR-registrerte fartøy? Hvor stor økning må vi ha i tonnasjeskatten og/eller selskapsskatten for alle norskregistrerte rederier for å oppnå tilsvarende proveny?"

Svar:

Dersom en inkluderer alle fartøyskategorier i NOR som er omfattet av en refusjons- eller nettolønnsordning, vil en 20 pst. refusjonssats innebære en ca 32 mill. kroner i merproveny for staten, da fergerederiene

i utenriksfart da ville få en lavere sats enn dagens nettolønnsordning.

Forutsetninger:

Gjennomsnittslønn: NOK 350000

Refusjons-Sats/kostnad	Antall sjøfolk på NOR-skip under refusjonsordningen: 4880	Antall ansatte på ferger i NOR-utenriksfart: 1823	Sum
20 pst.	343	128	471
9.3/12/36.4 pst.	203	300	503
Nettokostnad	140	-172	-32

Provenytapet av å heve refusjonssatsen til 20 pst. for alle NOR-registrerte fartøy som i dag er omfattet av refusjonsordningen anslås til om lag 140 mill. kroner.

Forutsetninger:

Gjennomsnittslønn: NOK 350000
Antall ansatte på NOR skip i refusjonsordningen: 4880

Anslått kostnad ved 20 pst. refusjon:	343 mill
Kostnad ved dagens refusjonsordning (9.3 pst. og 12 pst.)	203 mill
Provenyeffekt:	140 mill

For at ordningen skal være provenynøytral, må da tonnasjeskattesatsene i den særlige rederiskatteordningen økes med om lag 140 pst. Det er da forutsatt at alle satsene økes prosentvis like mye. Det er ikke mulig å ta hensyn til ev. tilpasninger som følge av økte tonnasjeskattesatser i beregningene. En ev. tilpasning til nye, høyere tonnasjeskattesatser innebærer at satsene må økes ytterligere for at ordningen skal være provenynøytral. Det er svært vanskelig å anslå hva den faktiske provenyvirkningen vil være av en slik økning.