



Innst. S. nr. 267

(2003-2004)

Innstilling til Stortinget frå næringskomiteen

St.meld. nr. 31 (2003-2004)

Innstilling frå næringskomiteen om vilje til vekst - for norsk skipsfart og dei maritime næringane

Til Stortinget

SAMANDRAG

Norsk skipsfart er ein viktig del av norsk næringsliv og er med på å direkte og indirekte auke verdiskapinga i Noreg. Skipsfarten representerer også ei erfaring og ein kompetanse som er viktig for resten av det maritime Noreg. For at desse bedriftene også i framtida skal vere med på å skipe vekst og verdiskaping, er det viktig at skipsfarten og dei maritime næringane framleis er klart forankra i Noreg. Regjeringa meiner difor det er naudsynt å halde hovudkontor og eigarskap i Noreg, samt å satse på vidareutvikling av kompetanse og innovasjon i skipsfarten og dei maritime næringane.

Gjennom framlegginga av denne meldinga ønskjer Regjeringa å leggje grunnlaget for stabile og framtidsette rammevilkår for skipsfarten og dei maritime næringane i Noreg.

Meldinga gjev ei oversikt over utviklinga i næringa dei åtte siste åra. Sidan etableringa av NIS har den norskeigde flåten halde seg relativt stabil som del av verdsflåten, og rangerar som nummer tre, basert på tonnasje. Flåten under norsk flagg rangerar som nummer åtte. Internasjonalt ser ein framleis ein auke i registreringa av skip under framand flagg. Vel 53 pst. av den norske tonnasje var under utanlandsk flagg i 2003. Talet på norske skip som er registrerte ute er likevel lågt samanlikna med andre store skipsfartsland. Norske reiarlag har halde fram med å spesialisere seg innanfor område som kjemikaliefart, biltransport, ro-ro og gasstank. Offshore serviceskip er den største gruppa skip i utanriksflåten rekna i verdi.

Den norske flåten har ein gjennomsnittsalder på i underkant av 14 år. Bak dette er det stor spreiding, gjennomsnittsalderen på frakteflåten registrert i NOR er 35

år, mens utanriksflåten registrert i NOR har ein gjennomsnittsalder på 11,5 år. Den norskeigde flåten registrert under utanlandsk flagg har no ein lågare gjennomsnittsalder enn NIS-flåten, med høvesvis 13,1 mot 14,5 år.

Ein oversikt over den norske kontraktsmassen viser at om lag 73 pst. av kontraktsmassen er registrert under norsk flagg. Dette har svak samanheng med endeleg registrering. Det viser seg at fleire skip ikkje vert registrerte under norsk flagg ved levering. Offshore serviceskip utgjer størstedelen av kontraktsmassen. Desse skipa utgjer samtidig størstedelen av kontraktane under utanlandsk flagg. Om lag 20 pst. av kontraktsmassen er plassert hjå norske verft.

Skipsfartsnæringa er spreidd langs heile norskekysten. Ser ein på utanriksflåten, har Oslo reiarlag om lag 30 pst. av totalen på skip med over 50 pst. av tonnasje, deretter følgd av Bergen med nesten like mange skip, men med om lag 22 pst. av tonnasje.

Skipsfartsnæringa har tradisjonelt spela ei sentral rolle i norsk utanrikshandel og i norsk økonomisk utvikling. Skipsfarten sin del i tradisjonell eksport er meir enn halvert sidan 1970. Likevel utgjer bruttofraktane om lag 45 pst. av den samla tenesteeksporten, som gjer skipsfarten til Noregs nest største eksportnæring etter olje og gass, og den største tenesteeksportnæringa i landet. Når det gjeld verdiskapinga, har utanriks sjøfart falle frå om lag 9 pst. i perioden 1965-70 til under 2 pst. i 2002. Dette er eit resultat av den aukande vekta oljesektoren har, samt nedgangen i skipsfartssektoren. Verdiskapinga for heile maritime sektor, som også vert omfatta av leverandørindustri, verft, meklarar, classeselskap, forsikring og finansiering er estimert til å ligge på om lag 9 pst. av BNP. Ser ein på det samla bruttoproduktet i næringa, viser det seg at utanriks sjøfart medverka med om lag 27,5 mrd. kroner i 2003.

Skipsfarten innanriks sto for om lag 14 pst. av den totale verdiskapinga i sjøtransportnæringa i 2001. Slepébåtar og forsyningskip utgjer den største undergruppa i innanriksfarten.

Talet på norske sjøfolk om bord på norskregistrerte skip har auka sidan 1995, og utgjør no nesten 18 000 personar. Dei siste åtte åra har nordmenn auka sin del av den totale mannskapen på skipa. Nordmenn utgjør 95 pst. av sjøfolka på NOR skip, men berre 16 pst. av sjøfolka på NIS. I underkant av halvparten av dei tilsette i NOR siglar i innanriks fart. Lønnskostnadene i utanriks sjøfart utgjør under 30 pst. av verdiskapinga, mens for innanriks fart er lønnskostnadene vel 60 pst. av verdiskapinga. Lønnsnivået er ulikt på forskjellige fartøygrupper. Skip med oppdrag i offshoremekket har gjennomgåande det høgste lønnsnivået.

Skipsfartsnæringa er truleg den mest globaliserte næringa i verda. Effektiv sjøtransport er også viktig for globalisering og vekst i verdsøkonomien. Som ei global næring er skipsfarten sterkt påverka av politiske hendingar. Internasjonale og regionale konflikter gjev store utslag på ratenivå. Det siste året har det vore ein sterk oppgang i fraktratar.

Kystflåten har hatt det vanskeleg i fleire år. Det er etter samsvar med Fraktefartøyenes Rederiforening minimal flåtefornyning.

Kapittel 3 greier ut om det norske maritime miljøet. Det vert rekna med at sektoren har 75 000 sysselsette, ein stor del av desse i distrikta. Om lag 200 norske reiarlag har sine hovudkontor eller strategiske funksjonar i Noreg. Noreg har ein variert flåtestruktur og breidt maritimt næringsmiljø som famnar om alt frå komplekse teknologiske system rundt oljeutvinning til havs, til enklare tørrbulkskip.

Maritim sektor famnar også om fleire spesialiserte tenesteleverandørar som skipsfinansiering, mekling, sjøforsikring og klassifisering. Noreg har i tillegg omfattande juridisk kompetanse i sjørett. Naudsynet etter opplæring av sjøfolk har vore med på å utvikle private opplæringstilbod som vert seld internasjonalt.

Norske verft har også lange tradisjonar i bygging av skip. Konkurransen frå land i Asia med tilgang på rimelegare arbeidskraft har auka kraftig. Desse landa har bygd opp kapasiteten sin, og no er det overkapasitet på verdsbasis. Dette har ført til nedlegging av lite rekningsvarande verft og konsolidering av mange gjenlevande. Skipsbyggingsindustrien i Noreg er no prega av nokre få større verft og ei rekkje mindre reparasjons- og utrustningsverft. Industrien har vore under konstant nedbemanning sidan 1970-tallet.

Norske utstyrspresidentar har framleis ein sterk internasjonal posisjon. Heile 7 pst. av utstyrsløysingane i den internasjonale skipsbyggingsindustrien kjem frå norske utstyrsløysingane. Innovasjon har lenge vore viktig for norske reiarlag. Det same gjeld for utstyrsløysingane.

Internasjonalt har skipsbyggingsindustrien vore prega av ulike konkurransevridande ordningar dei siste 20 åra. Dei fleste skipsbyggingsnasjonane har subsidiert sine verft, enten direkte eller indirekte. Norske verft hadde ein rekordstor kontraktssinnang i 2000. Desse er no ferdigstilte og mange verft var i ein permitterings-situasjon på slutten av 2003.

I byrjinga av 2003 vedtok Stortinget å innføre ein avgrensa verftstønadsordning etter mønster frå EU.

Stønaden vert gitt i form av eit byggetilskot til verfta. Kommisjonen vedtok i 2004 å forlengje ordninga med ytterlegare eitt år. Regjeringa gjer framlegg om at også Noreg vidarefører ordninga.

Fleire internasjonale avtalar har innverknad på norsk støtte til skipsbyggingsindustrien, særleg gjeld dette EØS-avtala og regelverka under OECD og WTO. EUs forordning om stønad til skipsbygging gjeld ut 2006. Forordninga aukar samtidig høva til å gje innovasjonsstøtte frå 10 til 20 pst. Forhandlingane om skipsbyggingsavtale er teken opp att i OECD. Det går føre seg ei panelsak i WTO mellom EU og Korea der Noreg har meldt tredje parts interesser. Utfallet vil vere førande for kva type stønad som vil vere i samsvar med WTO-reglane i medlemslanda.

Rammevilkår for skipsfartsnæringa vert avgjort i stor grad utanfor Noreg. Utviklinga er drøfta i kapittel 4 i meldinga. Fordi næringa er global og må møte dei krava som vert fastsette av internasjonale kundar, flaggstatar og hamnestatar, vert det lagt stor vekt på å arbeide for internasjonale reglar i internasjonale fora.

EU etter utvidinga vil vere ei stormakt på havet med om lag 35 pst. av verdsflåten. Av dei vil 2/3 føre flagg frå EU land. Frå 1986 har EU gradvis utvikla ein heilskapleg skipsfartspolitik som dekkjer marknadstilgang, konkurransereglar, tryggleik, miljø, stønadsordningar, samt nærskipsfart og hamner. Utgangspunktet for utviklinga av ein felles EU-politikk på dette området har vore den økonomiske og naudhjelpsmessige vekt skipfarten har, samt næringa sitt bidrag til verdiskaping og sysselsetjing. Det auka fokuset skipfarten har i EU, får samtidig stadig større vekt for norsk regelverk og rammevilkår.

Internasjonale konkurransedyktige rammevilkår for reiarlag og sjøfolk, samsvarar med Lisboa-strategien sin ambisjon og målsetnad om å utvikle EU til verdas mest konkurransedyktige, dynamiske og kunnskapsbaserte økonomi. Innanfor Lisboa-prosessen er det eit generelt mål å redusere næringsspesifikk stønad. EU har likevel vedteke å vidareføre stønadsordningar for skipfart til 2011. Maksimalt kan stønaden famna om summen av ordinære skattar og sosiale avgifter knytt til arbeidskraft og ordinære selskapskattar til reiarlaga.

Utvidinga av EU har vore ei sentral grunngeving for arbeidet med å stimulere overføringa av gods frå veg til sjø og jernbane av miljø- og kapasitetsomsyn. Eit utvida EU vil også i større grad enn tidlegare kunne velje regionale løysingar som alternativ til internasjonale løysingar. Dette kan samla sett vere med på å redusere norsk innverknad på dette området internasjonalt. Det er difor viktig å utnytte dei utsiktene som ligg i EØS-avtala, inklusiv deltaking i EMSA, for samarbeid og koordinering med EU. I og med at norsk innanriksfart allereie er open for skip frå land utanfor EU, skaper ikkje utvidinga nye utfordringar tevlingmessig sett.

Fleire europeiske land, inklusiv Noreg, har spesielle regime for skipfarten. Nederland, Danmark og Storbritannia har alle tonnasjeskatt. Sverige har ikkje ein tonnasjeskatteordning, men har gunstige avskrivingsordningar. I tillegg har Sverige ein nettolønnsordning for sjøfolk.

Fleire land søker å trekke til seg reiarlag. Singapore, Hong Kong og Canada driv aktiv rekruttering. Singapore er allereie eit av dei viktigaste skipsfartssentra i verda.

Kapittel 5 tar for seg ei rekkje utfordringar for skipsfarten generelt, både i og utanfor Noreg.

Utvidinga av EU vil føre til ei sterk utviding av flåten i EU-registra. Dette vil kunne føre til ei kvalitetsmessig oppgradering når EU-regelverket vert innført. Enkelte nye medlemsland er viktige rekrutteringsland for sjøfolk til skip frå andre land, også norske skip. På sikt vil dette kunne auke kostnadsnivået, og desse landa vil kunne verte mindre aktuelle for rekruttering.

EU vil få auka innverknad i internasjonale skipsfartsfora. Dette vil auke verknaden av at Noreg deltek i koordineringsprosessane i EU på førehand av internasjonale møte.

Sjøfolk frå dei nye medlemslanda vil kome inn under EØS-reglane om rettar i trygdesystemet hjå flaggstaten. NIS-flåten har om lag 2 500 sjøfolk frå nye medlemsland. Overføring til norsk trygdedekning og premieinnbetaling vil bringe med seg ein monaleg kostnadsauke for reiarlaga og sjøfolka. Det er likevel mogleg under EØS-regelverket å avtale at sjøfolk skal verte inkluderte av trygdeordningane i heimlandet sitt. Regjeringa arbeider for å bruke dette alternativet.

Internasjonal skipsfart har, samanlikna med mange andre tenestesektorar, ein relativ open marknadstilgang. Skipsfarten er derimot ikkje ein del av WTOs tenesteavtale (GATS) på ein fullverdig måte. Regjeringa legg difor stor vekt på å medverke til løysingar for skipsfarten i inneverande tingingsrunde i WTO. Det er viktig å binde den praksisen som gjeld i dag, slik at ein har eit regelverk å halde seg til ved eventuelle brot og ved innføring av proteksjonistiske tiltak.

Det er mangel på kvalifiserte offiserar på verdsbasis. Gjennomsnittsalderen for offiserar frå OECD-land er langt høgare enn frå land i Austen. EU har lagt fram ei eiga kunngjering om rekruttering og utdanning som peikar på dei konsekvensane mangelen på sjøfolk med statsborgarskap i EU kan få. Dette har innverknad på trygg navigasjon, effektiv drift, vedlikehald av skip, ulykker og havforureining. I tillegg ser ein på nedgangen i talet på sjøfolk for å vere ein trussel mot den landbaserte industrien. EU-kommisjonen ser på maritim utdanning som nøkkelen til å betre både kvalifikasjonar og utsikt til arbeid.

Sjøtransport er framleis den dominerande transportforma for eksport frå og import til Noreg. Transport mellom Noreg og resten av Europa har vorte ein stadig viktigare marknad for norskregistrerte skip. Av alle utanlandske skipsstansar norske skip gjorde i 2002, var 63 pst. i europeiske hamner. Undersøkingar viser elles at kystfarten i Noreg og nærskipsfarten til Europa, tapar marknadsdelar.

For å møte krava til effektiv transport innan Europa har EU fleire program for å utvikle infrastrukturen, inklusiv hamner og indre vassvegar. I 2003 la Kommisjonen fram ein oppdatert handlingsplan for å fremje nærskipsfarten. For å følgje opp planen har Noreg opp-

retta eit såkalla "Focal Point" og etablert eit senter for nærskipsfart.

FNs sjøfartsorganisasjon IMO og EU er sentrale i arbeidet med tryggleik til sjøs. IMOs hovudoppgåver er å arbeide for auka sjøtryggleik og hindre forureining til sjøs. Etter terrorangrepet 11. september 2001 har IMO også utarbeidd reglar som skal hjelpe til å sikre skip mot terror.

Som ein av dei største skipsfartsnasjonane i verda, er det i norsk interesse å arbeide for at IMO løyser hovudoppgåvene organisasjonen har på ein god måte. I IMO vert det utarbeidd globale løysingar, noko som styrker like vilkår i internasjonale marknader. I all hovudsak prøver ein å unngå nasjonale særkrav. Gjennom aktiv deltaking i IMOs organ, kan Noreg vere med på å leggje premisser for nytt og betre internasjonalt regelverk. For å oppretthalde stillinga og innverknaden på området, vert det kravd aktiv deltaking, ikkje berre IMO, men òg ILO, EU, WTO, OECD og Paris MoU. I tillegg tek Noreg del i regionale fora som samarbeider om betra miljøkrav for Nordsjøen og Austersjøen.

EUs rolle i arbeidet med regelverksutvikling, når det gjeld tryggleik og miljø, gjev utfordringar for Noreg. EU vedtok på 1990-talet ein strategi for tryggleik til sjøs. Gjennom EØS-avtala er Noreg forplikta til å implementere EUs regelverk i norsk rett. Deltaking i det strategiske arbeidet i EU er difor sær viktig. Det er vanskeleg å sjå føre seg korleis EU-utvidinga vil verke inn på høvet Noreg har til å påverke EU, men det vil krevje auka innsats frå norsk side for å oppretthalde posisjonen.

Som eit ledd i EUs store satsing på skipsfartsområdet er det oppretta eit europeisk sjøfartsdirektorat, EMSA, European Maritime Safety Agency. Formålet med opprettinga er å sikre at Kommisjonen og medlemslanda har tilgjengeleg ekspertise og teknisk-, vitskapeleg støtte, som er naudsynt for å gjennomføre eit høgt trygging- og miljønivå gjennom eit harmonisert regelverk. Noreg er representert i EMSAs styre ved Sjøfartsdirektøren, men har ikkje stemmerett.

Eit mål for Regjeringa er å ha eit enkelt og best mogleg nasjonalt regelverk for tryggleik og miljø til sjøs. I dette arbeidet er det mange aktørar som arbeider for å oppretthalde og vidareutvikle eit høgt tryggleiksnivå. Sjøtransport er i utgangspunktet ein trygg og miljøvennleg transportform. Skipstrafikk er ei potensiell kjelde til akutte utslepp av farlege eller forureinande stoffar. Det er viktig å sikre miljøet, samtidig som det vert lagt til rette for bruk av sjøtransporten.

Regjeringa har som mål at Noreg skal vere ein av pådrivarane i det internasjonale arbeidet for betre miljøstandardar.

Ein vesentleg del av det internasjonale arbeidet skjer innanfor FN's Sjøfartsorganisasjon IMO og i EU. Tendensen er at miljøkrava til skip vert stadig fleire. Det vil m.a. kome nye reglar om handsaming av ballastvatn til skip som følgje av at Ballastvannkonvensjonen vart vedteken i februar 2004.

Dei siste åra har det vore fleire alvorlege ulykker med oljetankskip. Ulykka med skipet Prestige utanfor Spania i 2002 førte til eit initiativ frå EU til IMO om å

akselerera utfasinga av oljetankarar med enkelt skrog. Nye og strengare nasjonale utfasingsreglar vert venta å trå i kraft innan 2004.

Oljetransporten langs norskekysten vert venta å auke monaleg som ein konsekvens av auka oljeutvinning i Russland. Dette vil kunne utgjere store utfordringar for norske styresmakter. Regjeringa vil prioritere arbeidet med tiltak når det gjeld skip, slik at transporten kan gå føre seg på ein måte som sikrar miljøomsynet.

Det er utarbeidd reglar som skal sikre at økonomiske tap som følgje av at miljøforureining av oljesøl vert dekt av eit ansvarssystem. Hovudregelen er at eigaren av skipet har ansvar. Ansvarskonvensjonen av 1992 gir reiarlaget eit objektivt erstatningsansvar, dvs. ansvar utan omsyn til eiga skuld. Fondskonvensjonen av 1992 dekkjer dei tilfella der det ikkje er mogleg å få full erstatning under Ansvarskonvensjonen. Fondet vert finansiert gjennom ei avgift frå oljeimportørane i medlemslanda.

Terrorhandlingane mot USA den 11. september 2001 sette også fokus på tryggleiken i skipsfarten. FNs Sjøfartsorganisasjon IMO vedtok i desember 2002 eit nytt regelverk om maritim tryggleik mot terror (security) som gjeld endringar i IMOs konvensjon om tryggleik til sjøs (SOLAS), samt ein ny kode ISPS (International Ship and Port Facility Security Code). Tidsfristen for iverksetting av IMO-krava er 1. juli 2004.

Det nye IMO-regelverket fører med seg at det vil verte innført nye krav som gjeld skip i internasjonal fart (alle passasjerskip, og lasteskip over 500 bruttonn), samt hamneanlegg som står til teneste for desse skipa. Krava går eksempelvis ut på at skip, reiarlag og hamneanlegg skal ha ein tryggingsansvarleg, og at det skal utarbeidast tryggingsplanar. Det vil verte kravd at skip skal ha utstyr som AIS (automatisk identifikasjonssystem) terroralarm og at skipet skal ha ei loggbok med opplysningar om flagg, registrert eigar, klas-seselskap osv.

Parallelt med tiltaka i IMO, har EU og USA fremja eigne tiltak for skipsfarten og i hamnene for å sikre seg mot terrorhandlingar.

Krisehandlinga i Noreg har vore under omlegging sidan midten av 1990-talet. I Noreg er NORTRASHIP som statsreiarlag bygd ned og erstatta av ein meir fleksibel naudhjelpsorganisasjon. Krisehandlinga byggjer i stor grad på samarbeid mellom styresmaktene og reiarneringa. Nortraship-leiinga er både eit rådgjevande og operativt organ. Andre sider ved krisehandlinga er knytt til risikovurderingar, moglege terrorhandlingar og piratverksemder i visse farvatn.

Regjeringa vil innan vårsesjonen 2004 fremje ein odelstingsproposisjon med forslag om nye reglar i sjølova om undersøking av sjøulykker. Ein fast havari-kommisjon vil styrkje arbeidet med undersøkinga av sjøulykker, og det førebyggjande sjøtryggingsarbeidet.

I kapittel 6 vert rammevilkåra i Noreg handsama. NIS-registeret, etablert i 1987, var vellukka, noko som den sterke tilstrøyminga av norske skip til registeret etter opprettinga, vitna om. Regelverket for NIS har vorte tilpassa fleire gonger sidan etableringa. Samtidig har det skjedd store endringar i skipsfartspolitikken i

mange land i Europa. Dei fleste landa har no kombinert bemanningsfleksibilitet med ulike stønadsordningar for nasjonale sjøfolk innanfor rammene av EUs statsstønadsreglar.

NIS-skip kan ikkje delta i norsk innanriksfart. Ute-lukkinga gjev NIS-registrerte skip dårlegare konkurransevilkår enn utanlandsregistrerte skip som for ein stor del har tilgang til norsk innanriksfart.

Det vert sett krav til ei viss norsk tilknytning for registrering av skip i NOR og i NIS. Eigarsstrukturane innan skipsfarten er ofte kompliserte. Auka internasjonal fokus på terror, forsikringssvindel, miljøskadar og kvitvasking av pengar har ført til ein debatt, både i FN og OECD, om det bør vere større openkap kring dei reelle eigarane til skipa. Dette arbeidet vert prioritert.

Sjøfolk på skip, som er registrerte i NOR, har norske arbeids- og lønnsvilkår. Lønnsnivået i Noreg er like fullt høgt i forhold til europeisk nivå. Norsk registrerte skip hadde ein marknadsdel på 72 pst. i 2003 i norsk innanriksfart. Delar av norsk innanriksfart har ikkje tidlegare vore eksponert for utanlandsk konkurranse. Som følgje av forpliktingar i samsvar med EØS-avtala, vil det no verte brukt tilbod for ferje-, hurtigbåt- og hurtigruteverksemd som er avhengige av løyve. Desse skipa vil på dei vesentlegaste områda verte underlagt dei same vilkåra, om det vert nytta norsk eller utanlandsk flagg.

Konkurrenseevna for fraktfartøyflåten har vore svak i mange år. Utanlandske fartøy har høve til å ta del i norsk innanriksfart. Det vert difor utarbeidd avgjersler i utlendingsregelverket som formaliserar vilkåra for tilgongen for utanlandsk mannskap på utanlandske skip i norsk innanriksfart. Samtidig vert det teken sikte på å etablere ei meir målretta innretning av refusjonsordninga for å byggje opp under maritim kompetanse.

Noreg er verdsleiande innan offshore med den mest moderne flåten av offshore servicefartøy. Marknaden vert dominert av norske aktørar, men det finst også ei rekkje utanlandske reiarlag som har skip i petroleumsværksemda på sokkelen. Samtidig har norske reiarlag med skip i petroleumsværksemd stadig større værksemd på utanlandske soklar. Høgt norsk lønnsnivå utgjør ei utfordring.

Det er eit mål å sikre at sjøfolk i den norske flåten er kvalifiserte for tenesta. Krava til utdanning er fastsett gjennom STCW-konvensjonen, og vert følgt opp av Sjøfartsdirektoratet. Både tekniske fagskolar og høgskolar gjev utdanning som dekkjer krava til teori. Sjøforsvaret utdannar i første rekkje befal, men gjev også tilbod om lærlingplassar på skipet. Den nye lova om fagutdanning har opna opp for eit meir fleksibelt utdanningssystem. Nye læreplanar er under utarbeiding og vert venta sette i verk frå skoleåret 2004/05. Høve til å opparbeide fartstid er i denne samanhengen viktig.

Det er ei rekkje næringer med trong etter maritim kompetanse med sertifikat. Det er likevel ei utfordring å finne praksisplassar for kadettar og det vert ikkje uteksaminert nok kandidatar i samband med måltala, eller i samband med trongen etter maritim kompetanse i samfunnet. Styresmaktene samarbeider med næringa om å finne fram til ordningar som hjelper til med å

betre rekrutteringa utan å svekke krava til tryggleik og kunnskap. Det vert òg arbeidd med å finne fram til ein utdanningsstruktur som er tilpassa teknologien og fartsområdet for hurtigbåtar.

I laupet av dei ti åra Noreg har hatt stønadsordningar for sjøfolk, har det skjedd ei rekkje endringar i ordninga. Dette har ført til at dei vert oppfatta som lite pårekelege. Målet til Regjeringa er å leggje til rette for langsiktig planlegging og såleis også pårekelege refusjonsordningar, samtidig som systemet vert gjort enkelt å administrere og bruke. Gjennom siste åra har det skjedd ei auke i løyvinga til stønadsordningane til sjøfolk, og i 2004 er det løyvd 1 020 mill. kroner, fordelt mellom den ordinære refusjonsordninga, nettolønnsordning til ferjearlag i NOR i utanriksfart og til offshorefartøy i NOR. I nettolønnsordningane vert det kravd at skip i ordninga må ha i gjennomsnitt to opplæringsstillingar om bord, og at reiarlag deltek i kompetanseheving- og rekrutteringstiltak under avtala mellom organisasjonane, samt er med på å skape ei positiv næringsutvikling.

Skipsfart opererer i særskilte globaliserte marknader for produksjonsfaktorar som er ein følge av høve til registrering av skip under framand flagg og få avgrensingar på den internasjonale marknadstilgongen. Saman med lågskattjurisdiksjonar har dette sett ein internasjonal standard for rammevilkåra og kostnadsnivået i næringa. Skattekostnaden er ein vesentleg faktor som vil vere sentral for lokaliseringa av hovudkontor. Denne røyndomen skaper monalege utfordringar for å oppretthalde og vidareutvikle norsk skipsfartsnæring som tradisjonelt har vore basert på private familieeigde bedrifter og norske sjøfolk. Norske styresmakter har gjennom opprettinga av NIS, refusjons- og nettolønnsordning for sjøfolk og tonnasjeskatt for reiarane, vore med på å tilpasse rammevilkåra i Noreg til situasjonen internasjonalt. Tonnasjeskatten er meir lempeleg i europeiske naboland, og den særnorske formueskatten er med på å gje private eigarar med skatteplikt til Noreg ei ulempe i konkurransen om investeringsprosjekta samt oppkjøps- og restrukturingsprosessar.

Skattlegginga av reiarlaga har vore endra fleire gonger. Før skattereformen i 1992 hadde reiarlaga gjennom m.a. avskrivingsreglane høve, til i stor grad å utsetje skattlegginga. Desse høva forsvann i samband med reformen. Ei ny særskilt reiarlagsskattlegging vart vedteken av Stortinget og innført i 1996, med den grunngevinga at norske reiarlag skulle ha konkurransedyktige rammevilkår. Situasjonen i Europa, samt bruk av lågskattland, vart den gongen tillagt vekt. Endringar sidan 1996 har stramma inn ordninga. Talet på skip og tonnasjen under tonnasjeskatteordning har vist nedgang dei seinare åra.

Skaugutvalet har gjort framlegg om at den særskilte skattlegginga av reiarlagverksemda skal vidareførast, trass i at ho bryt med nøytralitetsprinsippet. Det vert vist til at dersom andre land gjer slutt på sine særskilte skatteordningar, vil det vere uheldig dersom dette fører til utflytting av norske reiarlag. Regjeringa har difor funne grunnlag for å vidareføre den særskilte skattlegginga av reiarlagverksemda.

Bedriftene i den maritime klynga, samt forskingsmiljøa knytt til maritim næringsverksemd og maritim teknologi, utgjer ein viktig kunnskapsbase i det norske samfunnet. FoU-miljøet er aktivt med i nyskapinga av maritim sektor, noko som skjer i nær samband med næringa. Det har i ei årrekkje vore gjennomført ei rekkje brukarstyrte forskingsprogram i regi av Norges forskningsråd. Dei maritime næringane har teke eit initiativ til å etablere sin eigen næringsstyrte FoU-arena og organisasjon i Seaway2010.

Sjøtransporten i Noreg er pålagt fleire avgifter og gebyr. Desse er dels knytt til registrering og årsgebyr for tenester utførte av offentlege etatar. Heile transportpolitikken til Regjeringa er handsama i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan. Regjeringa ønskjer å leggje til rette for at meir av godstransporten kan gå på kjøl og skinner.

Sjøfartsdirektoratet er sentral i det norske sjøsikringsarbeidet. Det overordna målet til direktoratet er å oppnå høg tryggleik for liv, helse, fartøy og miljø. Sjøfartsdirektoratet er i dag organisert som ein tilsynsetat med hovudfokus på tilsyn med tryggleiken om bord i skip og på flyttbare innretningar. Verksemda har dei seinare åra omhandla overordna kontroll, der store deler av kontrolloppgåvene med skip er delegerte til godkjente klasseselskap, som for eksempel Det norske Veritas. Sjøfartsdirektoratet er no i Oslo, men vert flytta til Haugesund frå 2006.

Sjødyktighetsloven av 1903 er sentral for arbeidsområdet til direktoratet. Lova vert rekna for å vere unaudivsynleg detaljert, og hindrar ei moderne tilsynsform. Det er sett ned eit lovutval for revisjon av lova. Utvalet skal gje si innstilling seinast 30. juni 2005.

Det er viktig å arbeide for at NIS-registeret skal framstå som eit konkurransedyktig register. Det har vore av stor verdi for næringa at NIS har vore eit register med mange skip, eigd og drive frå Noreg. Storleiken og omdømmet på registeret har gitt Noreg stor innverknad på IMO, ILO og EU. Målsetjinga til Regjeringa er at det framleis skal vere attraktivt å registrere skip i Noreg. Ei arbeidsgruppe med representantar frå brukarar og styresmaktene vil gjennomgå regelverk og administrasjon, med sikte på å leggje betre til rette for at NIS-registeret skal vere eit konkurransedyktig og attraktivt kvalitetsregister for norske og utanlandske reiarlag.

Kapittel 7 tar for seg politikken Regjeringa skal føre framover. Norsk skipsfart er ein viktig del av norsk næringsliv og er med på, både direkte og indirekte, til verdiskapinga i Noreg. Næringa har ei erfaring og ein kompetanse som er viktig for resten av det maritime Noreg. For at desse bedriftene også i framtida skal vere med på å skape vekst og verdiar, er det viktig at norsk skipsfart framleis er klart forankra i Noreg. Regjeringa meiner difor det er viktig å leggje til rette rammevilkåra som gjer at reiarlaga framleis ønskjer å halde hovudkontor og eigarskap i Noreg, samt å satse på vidareutvikling av kompetanse og innovasjon i skipsfarten og dei maritime næringane.

Den sterke internasjonale posisjonen Noreg har som stort skipsfartsland, gjev høve til innverknad på tilhøva

utanfor Noreg, og til å sikre interessene våre langs etter norskekysten. Det gjev også plikter og ansvar når det gjeld miljø og tryggleik til sjøs. NIS-registeret har vist ein viss nedgang i talet på skip og tonnasje.

I åra framover vil evna dei maritime næringane har til å utvikle kunnskap og kompetanse vere avgjerande for den internasjonale konkurranseevna til næringane.

I alle europeiske skipsfartsland er det ei aukande otte for framtidig tilgang på kvalifiserte offiserar om bord. For å lukkast i ein internasjonal konkurranse, er det difor viktig å vidareutvikle kompetansen i det maritime Noreg. Dette krev maritime utdanningsinstitusjonar som utdannar høgt kvalifiserte sjøfolk, langsiktige rammevilkår for å halde fram med å ha kompetansen, saman med andre rammevilkår som gjer at norske reiarlag ønskjer å vere etablerte i og drive frå Noreg.

Reiarlag eigde og drivne frå Noreg

Regjeringa er oppteken av å sikre norsk privat eigarskap og stimulerer til nyskaping og investeringar i Noreg. Regjeringa legg vekt på at eigarskap gjev innverknad over viktige strategiske avgjersler som lokalisering, samt forskning og utvikling, og at det difor er viktig å stimulere til auka privat eigarskap i Noreg. Det er særleg retta fokus mot konsekvensen av den særnorske formueskatten, og at dette er ei hemske for norsk eigarskap. I Skattemeldinga gjer difor Regjeringa framlegg om at formueskatten vert halvert innan 2006 og 2007, og etterpå vert trappa vidare ned med sikte på avvikling.

Den økonomiske politikken til Regjeringa har vore med på å leggje til rette for ei betra norsk konkurranseevne, gjennom eit sterkt redusert rentenivå og ei betring av tilhøvet mellom kronekurs og euro. Ein dempa lønnsvekst er med på å sikre konkurransedyktig og kompetent arbeidskraft til norske maritime bedrifter. Dette er av særleg interesse for at internasjonalt orienterte næringar, som skipsfart, framleis vil vere lokaliserte og utvikle seg med base i Noreg.

Skattenivået for reiarlaga er viktig for avgjersler om lokalisering og utvikling av verksemda i Noreg. I Noreg vart det i 1996 innført eit særleg tonnaseskattregime, som på enkelte punkta vart stramma inn gjennom budsjetthandsaminga for statsbudsjettet år 2000. Dette er noko av bakgrunnen for at skattenivået for reiarlag i dag ligg over nivået i andre skipsfartsland i Europa. Hovudtyngda av skatt knyt seg ikkje lenger til skattesatsane for tonnasje, men til skatt på tilordna finansinntekter i selskapa.

Mange land i EU har sidan 1996 innført gunstige skatteordningar for reiarlag. Eit felles trekk ved desse ordningane er m.a. at det er ei lempelegare skattlegging på finansinntekter, og ei lågare tonnaseskattavgift enn i Noreg.

Regjeringa ser trongen etter ei større grad av harmonisering mot EU-nivå, jf. ordningane i m.a. Danmark og Nederland. Dette omfattar også ei vurdering av dei endringane som vart gjort i reiarlagskattlegginga i 2000, medrekna reglane for handsaming av valutavinningar og finansaktiva. Regjeringa vil kome attende til

konkrete framlegg til endringar og tilpassingar i reiarlagskatteordninga i statsbudsjettet for 2005.

Langsiktig fokus på norsk maritim kompetanse

Som følgje av konkurranse og kostnadstilhøve i internasjonal skipsfart, er om lag 3/4 av arbeidskrafta om bord i den NIS-registrerte utanriksflåten frå lågkostland. Ei slik utvikling har vore med på å oppretthalde ein omfangsrik norsk tonnasje i lys av aukande konkurranse. Norsk innanriksfart er i dag alle-reie underlagt open internasjonal konkurranse, og gjennom eit utvida EØS-område vil konkurransen frå lågkostland kunne auke.

Historisk var det konkurransesitasjonen for NOR-flåten, samt naudsyn etter tilgang på praktisk maritim kompetanse for å oppretthalde og vidareutvikle dei maritime næringane i Noreg som var bakgrunnen for innføringa av refusjonsordningane for sjøfolk frå 1993. Sidan den gongen er det gjort fleire endringar. Refusjons- og nettolønnsordningane i dag gjeld ei rekkje ulike satsar, differensierte mellom stillingskategoriar, fartøygrupper og flagg. Samla står ikkje ordningane i dag fram som eit uttrykk for ei klar prioritering, men heller som ein sum enkeltordningar.

Regjeringa vil gjennom meldinga leggje til rette for eit stabilt system for stønad til sjøfolk, som prioriterer maritim kompetanse. Regjeringa gjer på denne bakgrunnen framlegg om ei omlegging av stønadsordningane til ein kompetansemodell for sjøfolk, som fører til ei nettolønnsordning for sertifikatpliktige stillingar i NOR og sertifikatpliktig refusjonsrettkomne stillingar i NIS. Som eit supplement til denne ordninga vert det gjort framlegg om at ei nettolønnsordning også skal gjelde andre sjøfolk i offshoreflåten i NOR. I tråd med målet om å prioritere stønad til den maritime kompetansen, vil det seie at særskilte stønadsordningar ikkje vil gjelde passasjermedarbeidarane på ferjer i utanriksfart. Endringa vil skje i samband med statsbudsjettet for 2006. Gjennom ei omlegging slik den som er drøfta ovanfor, vil det samla stønadsnivået vere om lag som i dag, men konsentrert gjennom å etablere ei nettolønnsordning for dei mest kompetansekrevede stillingane om bord.

Praksisplassar til sjøs har vore eit problem for kandidatar som skal utløyse sertifikat. I 2003 er det oppretta eit kompetansefond som vil vere med på å hjelpe til å stimulere opplæring og rekruttering. Regjeringa vil gjennom ei evaluering sjå om målsettinga om praksisplassar osb. vert nådd, så snart fondet har fått verke ein periode.

Framtidig modell for maritim utdanning

Prinsipp for ansvars- og arbeidsdeling mellom teknisk fagskole og dei statlege høgskolane innanfor maritim utdanning vart utgreidd i 2001. Utgreiinga viste at kapasiteten i dei maritime utdanningane samla sett er for stor, at talet på studentar som gjennomfører utdanninga er svært lågt, samt at tilgangen til praksisplassar er problematisk. Samtidig vart det peika på at det i dag

ikkje vert utdanna nok kandidatar til å dekkje trongen etter maritim kompetanse i samfunnet.

Regjeringa meiner det er naudsynt å vurdere dimensjoneringa av maritim utdanning i Noreg. For å sikre dei maritime utdanningsinstitusjonane i Noreg eit fagmiljø av høg internasjonal standard og økonomisk berekraft, er det naudsynt med eit visst minimum av heiltidsstudentar ved den enkelte læringsstaden. På denne bakgrunnen meiner Regjeringa at talet på lærestader bør reduserast frå dagens nivå.

Auka internasjonalisering av offshoreflåten gjennom opning for NIS: NIS-registrerte skip kan i dag ikkje ta del i norsk innanriksfart. Frå etableringa av NIS i 1987 og fram til i dag, har det likevel vore ei omlegging av skipsfartspolitikken i mange land i Europa.

EU har, som ledd i etableringa av den indre marknaden vedteke regelverk som gjev formalisert og open marknadstilgang for alle land sine skip i utanriksfart og for EU-skip i innanriksfart. EØS-avtala sikrar at norske skip har tilgang til EUs indre marknad med eitt unntak. Unntaket er at NIS-skip ikkje har tilgang til innanriksfarten i andre EU-land, med mindre dette er sikra gjennom bilateral avtale, eller som følgje av nasjonal politikk. Det vert eit paradoks at NIS-registrerte skip, i motsetnad til alle andre skip registrerte i EØS-land, ikkje har tilgang til innanriksfart, korkje i Noreg eller i EØS-området elles, trass i at kostnadsnivået for drifta av NIS-skip no er på et gjennomsnittleg EØS-nivå.

Norske offshorearlag har ein sterk marknadsposisjon, både i Noreg og internasjonalt, og veksten synest å kome særleg utanfor norsk sokkel. Det er eit mål å sikre norsk offshorenæring betre konkurransevilkår, på ein slik måte at også norsk kompetanse kan vere med på ei auka internasjonalisering av næringa. Regjeringa finn på denne bakgrunnen grunnlag for å føreslå ei avgrensa justering av fartsområdeavgrensingane for NIS-skip. Regjeringa vil gjere framlegg om ei forskriftsendring som fører til at NIS-skip vert gjevne tilgang til å ta oppdrag i norsk petroleumsvirksomheit.

Ved denne justeringa av fartsområdeavgrensinga, kombinert med omlegging av norske stønadsordningar, vert denne delen av næringa sikra tilstrekkeleg fleksibilitet i høve til utanlandske konkurrentar. Virksomheita kan dermed både vidareutviklast i Noreg og i utlandet. Samtidig vil dette skape grunnlag for framleis sysselsetjing av norske sjøfolk i denne virksomheita.

NIS-registrerte skip har i dag ikkje tilgang til ferjetrafikk mellom Noreg og andre land, samt mellom nordiske hamner. Samtidig har t.d. DIS-registrerte skip tilgang til å trafikere slike strekningar. I samband med omlegginga til ein kompetansemodell for sjøfolk, vil det vere naturleg å vurdere å gje tilgang for NIS-skip til denne trafikken. Regjeringa vil difor komme attende til dette ved omlegginga av ordninga.

NIS som konkurransedyktig kvalitetsregister

NIS er eit kvalitetsregister. Regjeringa legg stor vekt på å halde oppe denne standarden. Sjøfartsdirektoratet har ei nøkkelrolle i denne samanhengen, både som garantist for tryggleik og som serviceorgan overfor næringa. Ei arbeidsgruppe med representantar for

næringa og styresmaktene vil verte oppretta for å ta for seg ein gjennomgang av regelverket og administrative system og rutinar. Målet med dette arbeidet vil vere tiltak for å auke servicenivået og kartleggje og fjerne unødige avvik mellom norsk og internasjonalt regelverk.

Vidare vil gebyra for skip i NIS og NOR verte gjennomgått med sikte på auka kostnadsorientering.

Forskning og innovasjon for eit verdiskapande maritimt Noreg

Forskning og utvikling av nye konsept og produkt er avgjerande for evnen dei maritime næringane har til å hevde seg i åra framover. Regjeringa ser på utdanning og forskning som eit viktig grunnlag for vidare oppbygging av kompetanse i dei maritime næringane i Noreg.

For å nå det overordna målet, er det naudsynt med innsats i heile innovasjonsprosessen frå idé til marknad. For å møte desse utfordringane vil Regjeringa auke innsatsen, både innan grunnleggjande forskning, anvendt forskning og utvikling av produkt og tenester, gjennom eit eige innovasjonsprogram.

I eit slikt program, der verdiskaping er sentralt, er det naudsynt at dei involverte aktørane går saman på ein forpliktande måte i konsortium, og organiserer arbeidet i store integrerte prosjekt. Dei norske maritime næringane, forskingsmiljøa og institusjonane, utgjer eit sterkt og omfattande næringsmiljø i Noreg. Dette gjev næringa spesielt gode føresetnader for å kunne utføre denne oppgåva.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Innleiing

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, leiaren Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Grethe Fosli og Aud Gaundal, frå Høgre, Ivar Kristiansen, Erlend Nornes og Anne Kathrine Slungård, frå Framstegspartiet, Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm, frå Sosialistisk Venstreparti, Åsa Elvik og Inge Ryan, frå Kristeleg Folkeparti, Olaf Gjedrem og May-Helen Molvær Grimstad, og frå Senterpartiet, Odd Roger Enoksen, viser til at den maritime bransjen er ei av Noregs viktigaste næringar. Den norske maritime klynga er ei av dei mest komplette i verda med eit vidt spekter av tenester, utdanningstilbod, utstysleveransar og verft. Sektoren sysselset 75 000 personar, mange av desse i distrikta. Noreg er verdas tredje største skipsfartsnasjon. Komiteen ser det som viktig å ta vare på og vidareutvikla denne bransjen i Noreg. Komiteen støttar Regjeringa sitt ynskje om stabile og framtidsretta rammevilkår for skipsfarten og dei maritime næringane i Noreg. Komiteen deler òg synet på at det er viktig å halda på hovudkontor og eigarskap i Noreg.

Komiteen viser til at sidan førre skipsfartsmelding i 1996 har Stortinget måtta ta stilling til over 20 forslag til endringar av rammevilkåra for denne bransjen. Det

seier seg sjølv at det er vanskeleg å driva næringsverksemd med så uvisse rammevilkår. Særleg vert dette vanskeleg for ein bransje som opererer i den kanskje mest globale av alle marknadar, skipsfarten. Det er difor viktig at handsaminga av denne meldinga fører til større stabilitet slik at bransjen veit kva rammevilkår den har å halda seg til.

For å få større stabilitet vil fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, lovfesta dei ulike ordningane som er vedtekne for å støtte norsk skipsfart. Fleirtalet ber Regjeringa koma tilbake med forslag til lovfesting i samband med budsjettet for 2005.

Fleirtalet fremmer fylgjende forslag:

"Stortinget ber Regjeringa koma tilbake med forslag til lovfesting av dei ulike endringane som er vedtekne for å støtta norsk skipsfart, i samband med budsjettet for 2005."

Komiteen peiker på at den maritime næringa sjølv, i høyringa og på anna vis, har understreka at rammevilkår på linje med konkurrentane er viktige og vil gje positive ringverknadar for heile den maritime klynga. Det har vært framført frå fleire at det er nettoløn og EU-harmonisering av skatteordningane som er avgjerande for å skape vekst og ringverknader i Noreg.

Komiteen viser til at EU dei siste åra har utvikla ein offensiv maritim politikk, med sikte på å sikra internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår for eigne reiarlag og sjøfolk. I 1997 vedtok EU-kommisjonen retningslinjer for internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår for rederiselskap og sjøfolk, "State Aid Guidelines". Komiteen viser til at dei maritime retningslinjene kan sjåast i samanheng med "Lisboa-strategien" frå 2000, der EU søker å styrke verdiskapinga og utvikle økonomien. Komiteen merkar seg at det generelle målet om redusert næringsspesifikk stønad ikkje gjeld for EU sine støtteordningar for skipsfart. Komiteen har og merka seg at EU-kommisjonen har vedteke å oppdatere og vidareføre dei maritime retningslinjene med seks nye år frå 1. juli 2005. Utviklinga i EU har indirekte ført til forverra konkurranseforhold for norske reiarlag og sjøfolk. For å møte den skjerpde konkurransen frå EU har Noreg vedteke spesielle ordningar for ferjereiarlag i utanriksfart og for norske offshorefarty etter modell frå EU (jf. Budsjettinnst. S. nr. 8 (2001-2002) og Dokument nr. 8:21 (2002-2003)).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at hovedkontorfunksjoner er viktig for beslutninger om selskapers videre strukturelle utvikling, hvor driftsenhetene skal være lokalisert og hvor forskningen skal foregå. Flertallet viser til at dette innebærer at hovedkontoret er avgjørende i de strategiske beslutninger om hvor og hvordan verdiskapingen skal skje. Flertallet viser også til at hovedkontorfunksjonen i tillegg er nært

knyttet til eierskapet. Erfaringen viser at dersom det tilbys konkurransedyktige betingelser vil hovedkontoret lokaliseres der de største eierinteressene befinner seg. Mange land forsøker derfor å legge til rette for lokalisering av hovedkontor. Hovedkontorfunksjonen gir muligheter for land til økt verdiskaping, skatteinntekter, attraktive arbeidsplasser og økt dynamikk i næringslivet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser det som ein fordel at verknadene av dei ulike ordningane vert betre dokumenterte. Desse medlemene ber difor Regjeringa føreta ei evaluering av verknadane ved dei spesielle ordningane denne bransjen har. Med bakgrunn i dei ordningane reiarlaga har, har desse eit sjølvstendig ansvar for å bidra til arbeidsplassar for norske sjøfolk, og bruk av norsk utstyr og leveransar. Desse medlemene ber Regjeringa syte for at dette vil bli et viktig moment i ei framtidig evaluering av skatteregimet og rammevilkåra for reiarlaga.

Desse medlemene fremmer fylgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa føreta ei evaluering av verknadane ved dei spesielle skatteordningane og rammevilkåra denne bransjen har. Herunder ei vurdering av korleis reiarlaga bidrar til arbeidsplassar for norske sjøfolk, og bruk av norsk utstyr og leveransar."

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, meiner det er nødvendig å vidareføre desse ordningane og også utvida dei til å gjelda andre fartøygrupper som er utsett for direkte konkurranse frå EU-flåten. Fleirtalet vil difor utvide nettolønnsordninga til å gjelde alle norske sjøfolk om bord på konkurranseutsette skip i NOR. Å berre gi stønad til sertifikatpliktige mannskap slik Regjeringa foreslår, vil ikkje løysa dei konkurranseforholda NOR-flåten møter.

Fleirtalet fremmer fylgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa utvide nettolønnsordninga til å gjelde alle norske sjøfolk om bord på konkurranseutsette skip i NOR."

Komiteen ser det som uheldig at landa i Norden gjennom ulike konkurransevridande tiltak prøver å tiltrekkja seg reiarlag som konkurrerer på den nordiske marknaden. Særleg gjeld dette for ferjereiarlaga.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, støttar difor intensjonane om å utvikla nettolønnsordninga for desse reiarlaga. Men ei einssidig norsk utvikling av denne ordninga vil føra til heilt ulike konkurranseforhold, noko som vil få svært uheldige konsekvensar for dei norske ferjereiarlaga. Fleirtalet vil difor gå mot at ein avviklar denne ordninga einssidig frå norsk hald. Regjeringa må heller

jobba for eit felles nordisk vedtak om å avvikla denne ordninga.

Eit anna fleirtal, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, fremmer fylgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa jobbe aktivt internasjonalt for eit felles nordisk vedtak om å avvikla ordninga med nettolønn på ferjetrafikken."

Fleirtalet i komiteen, Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet, fremmer fylgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa vidareføre gjeldande ordningar for nettoløn på utenlandsferjene i NOR."

Eit anna fleirtal, alle unnateke medlemene frå Sosialistisk Venstreparti, meiner at skal Noreg halda på sin posisjon som ei maritim stormakt må ein ha om lag same rammevilkår her i landet som i landa rundt oss. Dette fleirtalet meiner Noreg difor må leggja seg opp til den politikken EU fører på dette området. Her opnar EØS-avtala for at medlemslanda kan drive ein aktiv næringspolitikk og vedta særskilte rammevilkår for den maritime næringa. Det handlingsrommet må også Noreg nytta.

Alt tyder på at internasjonal skipsfart er ei vekstnæring. Som verdas tredje største skipsfartsnasjon, bør Noreg få sin del av denne veksten. Dette fleirtalet meiner at Noreg må ha som ambisjon å halda på sin posisjon som ein av verdas største og viktigaste skipsfartsnasjonar, noko som mellom anna krev stabile rammevilkår på linje med dei land norske verksemder konkurrerer med.

Komiteen merkar seg den utviklinga som har vært for norsk skipsfart dei siste åra og at talet på norske skip som er registrert ute, er lågt samanlikna med andre store skipsfartsland. Komiteen merkar seg og at det er ein stor grad av spesialisering blant norske reiarlag og at det er etter måten stor forskjell på snittalderen mellom dei ulike flåtegruppene. Komiteen merkar seg særleg den høge snittalderen på frakteflåten registrert i NOR med sine 35 år. Dette avspeglar nok i stor grad manglande inntening og høve til nyinvesteringar. Kystflåten har slitt med innteninga i fleire år m.a. grunna aukande internasjonal konkurranse pluss konkurranse frå trailertransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av Regjeringens foreslåtte kompetansemmodell. Modellen innebærer en nettolønnsordning for sertifikatpliktige stillinger i NOR og sertifikatpliktig refusjonsberettiget i NIS. Disse medlemmer understreker at som et supplement til denne ordningen foreslås det at også øvrige sjøfolk i offshoreflåten i NOR omfattes av en nettolønnsordning. Disse medlemmer viser til at offshoreflåten gjennomgående består av teknisk avan-

serte skip, og det er derfor et ønske om å sikre kompetanse gjennom norsk mannskap også ut over sertifikatpliktige stillinger. Disse medlemmer understreker at målet om å prioritere støtte til den maritime kompetansen, innebærer at passasjerbetjeningen på ferger i utenriksfart ikke vil omfattes av særskilte støtteordninger. Gjennom den omleggingen Regjeringen fremmer vil det samlede støttenivået være om lag som i dag, men konsentrert gjennom å etablere en nettolønnsordning for de mest kompetansekrevene stillingene om bord.

Disse medlemmer viser til at kompetansemodellen vil gi næringen et stabilt system for støtte til sjøfolk, som prioriterer maritim kompetanse. Dette vil kunne få som konsekvens en økt norsk innflagging til NIS.

Disse medlemmer viser til at når det gjelder skattekonkurransen knyttet til nordisk fergetrafikk har problemet vært diskutert i lang tid både på politisk nivå og på embetsnivå mellom de nordiske land. Sverige tok i 2001 initiativ til en utredning med sikte på å undersøke mulighetene for en omforent nordisk skipsfartspolitikk spesielt i forhold til bruk av EUs regler for offentlig støtte til maritim transport. Nærings- og handelsdepartementet i Norge har deltatt aktivt i dette arbeidet. Arbeidet ble avsluttet høsten 2003 med rapporten "En gemensam nordisk sjøfartspolitik". Konklusjonen var at det ikke var mulig å bli enig om en felles nordisk skipsfartspolitikk nå. Disse medlemmer støtter et videre arbeid for å få dette til.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet peiker på at meldinga er svært vag når det gjeld provenyverknadane av dei ulike forslaga og dei ulike ordningane. Til tross for at ein del tal er komne fram som eit resultat av spørsmål frå komiteen, gir meldinga ikkje full oversikt over kostnadane. Desse medlemene understrekar at Stortinget i dag tek stilling til prinsippa for norsk skipsfart og dei rammevilkåra som skal gjelde for skipsfarten.

Desse medlemene vil at desse prinsippa skal gjelda frå 2006. Desse medlemene meiner det er viktig å bevare eksisterande ordningar, slik dei er vedteke av fleirtalet i Stortinget. Heller enn å ta frå ei fartøygruppe og gi til ei anna, slik Regjeringa foreslår, vil desse medlemene ha ei gradvis utviding av ordningane, slik at ein fyrst syter for nettoløn til heile NOR-flåta og deretter kompetansemodellen for NIS.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til Regjeringens forslag i meldingen om en omlegging av støtteordningene til en kompetansemmodell for sjøfolk som innebærer en nettolønnsordning for sertifikatpliktige stillinger i NOR og sertifikatpliktige refusjonsberettigede stillinger i NIS i tillegg til at offshoreflåten i NOR omfattes av en nettolønnsordning. Disse medlemmer registrerer at sjøfolk som er tilknyttet andre fartøyskategorier, ikke blir omfattet av nettolønnsordninger eller tilsvarende ordninger.

Disse medlemmer mener en slik omlegging kun kan aksepteres dersom følgende forbedringer og presiseringer gjennomføres:

- De konkurranseutsatte sjøfolkene i NOR som faller utenfor Regjeringens forslag om innføring av en kompetansemodell, må fortsatt sikres konkurransedyktighet. Det betyr at sjøfolk på utenriksfergene, på fraktestartøyene, taubåter og andre fartøyskategorier og som i dag omfattes av nettolønnsordninger, ulike refusjonsordninger eller faller helt utenfor ordningene, må omfattes av fullverdige nettolønnsordninger. Ordningen må lovfestes på linje med regelverket i Sverige og Danmark.
- En nettolønnsordning må gjelde samtlige nordmenn i sertifikatpliktige stillinger og opplæringsstillinger om bord på NIS-skip og ikke begrenses av de skip som fyller dagens krav til full norsk refusjonsbemanning.
- Dersom det blir en utvidelse av NIS fartsområdet, må innføringen av en kompetansemodell finne sted samtidig. Dette for å sikre at skipene kan beholde de norske kompetansestillingene også i overgangsperioden.

Disse medlemmer understreker at en nettolønnsordning for alle norske sjøfolk i konkurranseutsatt fart er et viktig virkemiddel for å sikre arbeidsplassene om bord og for å sikre en fremtidig norsk næringsklynge. Disse medlemmer mener dette er den eneste eksisterende ordningen som kan gjøre norske sjøfolk konkurransedyktige i Europa.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag, i forbindelse med statsbudsjettet 2005, om å innføre nettolønn for alle norske sjøfolk om bord på skip i NOR, utsatt for internasjonal konkurranse, og som har rett til sjømannsfradrag etter skatteloven § 6-61. Skip som mottar annet offentlig tilskudd vil ikke kunne omfattes. Ordningen må lovfestes på linje med regelverket i Sverige og Danmark."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget i Innst. S. nr. 143 (2002-2003), Dokument nr. 8:21 (2002-2003) fattet følgende vedtak:

"Stortinget ber Regjeringa i Revidert nasjonalbudsjett 2003 komme tilbake med en utvidelse av nettolønnsordninga til også å gjelde offshorefartøy i NOR-registeret med virkning fra 1. juli 2003.

Stortinget ber Regjeringa utarbeide regler hvor det stilles krav om et visst antall lærlingeplasser for norske sjøfolk på skip som kommer inn under nettolønnsordninga. Dette skal sikre i snitt 2 lærlinger per skip som er omfatta av nettolønnsordninga.

Stortinget ber Regjeringa opprette et fond, for eksempel etter svensk modell, som skal gå til kompetansehevings- og rekrutteringstiltak i de maritime næringene, spesielt retta mot opplæring til sjøs. Fondet disponeres i samråd med de berørte rederiene og de ansattes organisasjoner. Fondet finansieres ved innbe-

taling av kr 470 per måned per sysselsatt på alle norske skip som er omfatta av nettolønnsordninga.

Stortinget ber Regjeringa knytte krav om positiv næringsutvikling (f.eks. dokumenterbare investeringer utover normalnivå i HMS-arbeid, innovasjon og industriell utvikling i forskningsinstitusjoner, leverandører og andre bedrifter i den maritime klyngen) til alle skip under nettolønnsordninga. Stortinget ber Regjeringa komme tilbake med forslag til konkretiserte vilkår i samsvar med ovennevnte i Revidert nasjonalbudsjett 2003."

Disse medlemmer er glade for at forskriften nå er på plass, og at ordningen med fond for lærlingeplasser ser ut til å virke som forutsatt. Fondet blir benyttet til kompetansehevings- og rekrutteringstiltak i de maritime næringene, spesielt retta mot opplæring til sjøs. Fondet disponeres i tråd med vedtaket i samråd med de berørte rederiene og de ansattes organisasjoner.

Disse medlemmer vil peke på viktigheten av å stimulere til kontinuerlig industriell utvikling i de maritime verfts-, leverandør- og forskningsmiljøene i Norge. Spesielt er dette viktig i faser hvor verftsindustrien og underleverandører sliter med oppdrag. Disse medlemmer viser derfor til vedtakets formuleringer om "krav om positiv næringsutvikling (f.eks. dokumenterbare investeringer utover normalnivå i HMS-arbeid, innovasjon og industriell utvikling i forskningsinstitusjoner, leverandører og andre bedrifter i den maritime klyngen) til alle skip under nettolønnsordninga". Disse medlemmer har ikke registrert at det er gjort noen merkbar innsats for å få denne delen av vedtaket på plass. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen følger opp dette vedtaket snarest, av hensyn til arbeidsplasser og industriell utvikling.

Disse medlemmer vil vise til Sosialistisk Venstrepartis primærstandpunkt om et bredt samarbeid mellom sjøfartsland for å internasjonalt fjerne alle nettolønnsordninger. Disse medlemmer viser derfor til at Stortinget fattet følgende vedtak 324, 27. februar 2003:

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

Regjeringa har ikke fulgt opp dette vedtaket godt nok, jf. St.meld. nr. 4 (2002-2003) Om anmodnings- og utredningsvedtak i stortings sesjonen 2002-2003.

Disse medlemmer viser til at den viktigste kompetansereformen for maritimt ansatte som er gjennomført de siste år er Sosialistisk Venstrepartis forslag og Stortingets vedtak i 2002 om en ordning med et kompetansefond for lærlinger, sammen med kravet om at krav om økt forskning og industriell utvikling skal knyttes til skip og rederier med ansatte under ordningen med nettolønn. Dette er en framtidretta ordning, og de krav og ordninger som ligger i vedtaket vil - brukt på riktig måte - være svært viktige for å utvikle kompetansen og konkurranseevnen i hele det norske maritime miljøet.

Disse medlemmer har notert seg næringsargumenter om egenverdien av å beholde norske sysselsatte

på norske skip. Disse medlemmer ønsker å utfordre næringa på å selv i større grad illustrere denne verdien, ved å prioritere ansettelse av norske sjøfolk i årene framover.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger opp til betydelige lettelser i formues- og tonnasjeskatt for norske rederier. Denne utviklingen skjer uten at det settes krav om gjenytelser fra norske rederier. Disse medlemmer går mot disse lettelsene, og går mot at disse lettelsene innføres uten gjenkrav til rederiene. Disse medlemmer mener de planlagte lettelsene aktualiserer at norske rederier i større grad enn før bør forpliktes til å ansette norske sjøfolk på NOR- og NIS-registrerte skip. Disse medlemmer ber på denne bakgrunn om at Regjeringen utformer forskrifter som i større grad enn i dag ivaretar nødvendig norsk kompetanse på norskeide skip.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utforme forskrifter som i større grad enn i dag ivaretar nødvendig norsk kompetanse på norskeide skip."

Disse medlemmer viser til at Regjeringens forslag om nettolønn til norske sjøfolk i sertifikatpliktige stillinger er blitt kalt en såkalt "kompetansmodell". Disse medlemmer vil peke på at Regjeringens foreslåtte ordning verken skaper mer kompetanse eller flere kompetente sysselsatte, men at ordningens viktigste bidrag vil bli å øke skillet mellom norske sertifikatpliktige ansatte på den ene siden og utenlandske ufaglærte ansatte på den andre.

Disse medlemmer ser det ikke som et mål i seg selv at Norge skal være verdensledende i lav skatt alene, men at skattebetingelser må ses i sammenheng med øvrig investeringsklima, som kompetansmiljø, industrielt miljø, tradisjon, erfaring og historie. Disse medlemmer mener at dette er forhold som må tas tungtveiende hensyn til ved utformingen av skatteregime for rederinæringa. Disse medlemmer vil vise til at ulike land i EU har til dels svært ulike nettolønns- og refusjonsordninger, uten at lokaliseringen av rederier ser ut til å konsekvent følge skattenivået i de enkelte landene. I forlengelse av dette mener disse medlemmer at omfanget og graden av realisme som ligger i trusselen om norsk utflagging med mindre det gjennomføres endringer i skatte- og avgiftsopplegget, må dokumenteres bedre enn det er gjort hittil.

Disse medlemmer viser til informasjon om at norske redere i et omfang benytter seg av muligheten til å registrere skip i postkasseselskaper i land med sterke brudd på menneskerettighetene. Disse medlemmer vil oppfordre næringa til å ta tak i disse problemene, med sikte på å redusere omfanget av en slik praksis fra norske redere side.

Disse medlemmer mener det ikke er tilstrekkelig dokumentert hvilke samlede økonomiske effekter omfanget av refusjonsordninger og nettolønn i dag har på sysselsetting, verdiskaping og næringsutvikling, målt opp mot alternativ bruk av pengene. I 2004 brukes det i overkant av 1 mrd. kroner på ulike støtteordninger

for sysselsetting av norske sjøfolk. Effekten av ordningen har heller ikke blitt vurdert i tilstøtende eller rivaliserende næringer som fiskerier, hoteller, handel med mer, f.eks. hva gjelder lønnsdannelse, omsetting i næringer eller tilgang på personell.

Disse medlemmer viser til at ansatte i en rekke næringer i Norge møter økt press på lønn og arbeidsplasser, med bakgrunn i at personer med annet opprinnelsesland enn Norge ofte aksepterer lavere lønninger enn det som tradisjonelt har vært tilfelle. Dette gjelder private servicenæringer som drosjenæringa, butikker og hoteller, det gjelder offentlige aktiviteter som helsestell og omsorgsykker, og det gjelder arbeidsintensive, utflaggingstruede deler av tradisjonell industri. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at problemene som skipsfartsnæringa møter tidvis blir viet en forholdsmessig stor politisk oppmerksomhet sammenliknet med de tilsvarende utfordringene som også andre næringer møter.

Disse medlemmer viser til at fraktestartøyene representerer et bedre alternativ til transport langs vei. Fraktestartøyene representerer bedre trafikksikkerhet, og i forhold til mengde transportert last utgjør også fraktestartøyene mindre forurensing.

Disse medlemmer viser til at høye NO_x-utslipp fra fraktestartøyene kombinert med den høye snittalderen på fraktestartøyene, gjør det ønskelig å styrke fraktestartøyene gjennom en ordning for modernisering av dagens dieseldrevne fartøyer mot en overgang til hydrogen- og gassdrevne skip. Norsk kompetanse er langt framme på dette området, og bør utvikles gjennom en støtteordning til modernisering av og gassdrift på norske fraktestartøyer. En ordning forutsettes gjennomført innenfor de rammer som EØS-avtalen gir mht. støtte til miljø- og utviklingsprosjekter, jf. Procedural and Substantive Rules in the Field of State Aid. Med hensvisning til spesielle regler for statsstøtte til miljø- og utviklingsprosjekter er det disse medlemmers oppfatning at denne moderniseringen så langt som mulig skal skje gjennom å bruke kompetansmiljøer lokaliserte i Norge. Ordningen skal være i størrelsesorden 200 mill. kroner per år.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sette i gang et opplegg over fem år fra og med budsjettet for 2005 i størrelsesorden 200 mill. kroner per år for modernisering av fraktestartøyer med spesiell vekt på redusert utslipp."

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at Arbeidarpartiet fleire gonger har teke opp spørsmålet om bygging av gassferger ved norske verft. Desse medlemene meiner dette er framtidsretta prosjekt, både næringspolitisk og miljøpolitisk, og viser såleis til sine merknadar og forslag om dette i andre samanhang.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at drift av fem nye gassdrevne ferjer er utlyst i hele EØS-områ-

det. Disse medlemmer viser til at tilbudskontrakten er utformet på en slik måte at de forutsetter forsknings- og utviklingsstøtte. Med Regjeringens nylige kutt i offentlige forsknings- og utviklingskontrakter er norske tilbydere svekket. Med henvisning til spesielle regler i EØS-avtalen for statlig støtte til miljø- og utviklingsprosjekter er det disse medlemmers oppfatning at denne moderniseringen så langt som mulig skal skje gjennom å bruke kompetansemiljøer lokalisert i Norge.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om at selskaper som inngår forpliktende utviklingsavtaler med norske verft skal gis fortrinn i tildelingen av kontrakter på drift av de fem nye gassdrevne ferjene."

Disse medlemmer viser til at fraktestartøyene opplever et kompleks system av avgifter i forhold til landtransport, som svekker deres relative konkurranse-situasjon. Anløpsavgift, kaiavgift, vareavgift, losberedskapsgebyr, losningsgebyr, kystgebyr og sikkerhetsgebyr er blant disse. Mange av disse avgiftene er imidlertid kommunale, og derfor utenfor det som bør være Stortingets virkeområde. Hva gjelder de statlige avgiftene går disse i dag til områder av betydelig viktighet for sjøfarten. Samtidig er det viktig å legge bedre til rette for fraktestartøyene. Disse medlemmer ser det derfor som ønskelig at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en vurdering av muligheter for hvordan en større del av de statlige avgiftsområdene (losberedskap, losning, kystinfrastruktur og sikkerhetsinfrastruktur) kan skje gjennom direkte overføringer på statsbudsjettet, med det formål om en reduksjon av avgiftsnivået for fraktestartøyene fra og med 2006, uten å svekke dagens inntektsnivå for de nevnte sikkerhets-fagområdene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringa om å komme tilbake til Stortinget med en vurdering av hvordan man kan legge forholdene bedre til rette for fraktestartøyene gjennom en samordning og reduksjon av de statlige avgiftene for fartøyene fra og med budsjettåret 2006, under forutsetning av at inntektsbortfallet for de berørte områdene kompenseres i sin helhet gjennom offentlige overføringer."

NIS

Meldinga viser til at Norsk Internasjonalt Skipsregister vart oppretta i 1987. Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Sosialistisk Venstreparti, merkar seg at innføringa av det nye registeret reverserte ei negativ utvikling for norsk skipsfart og sysselsetting. Meldinga viser at den sterke heimflagginga i stor grad kom frå utanlandske register som Liberia og Panama. Fleirtalet merkar seg at NIS-registrerte skip i dag ikkje kan delta i norsk innanriksfart, og at NIS er det einaste registeret i verda som har denne avgrensinga. Fleirtalet merkar seg at Regjeringa viser til at NIS-

registrerte skip dermed har dårlegare konkurransevilkår enn utanlandsregistrerte skip.

Fleirtalet vil understreke at ein stor norsk flåte under nasjonalt flagg er ein føresetnad for at Noreg skal kunne påverke utviklinga i internasjonal skipsfart og fleirtalet støtter Regjeringas forslag om å vidareføre ordninga med to skipsregistre i Noreg. Fleirtalet støtter forslaget om å ei gradvis utviding av fartsområdet for NIS med at norsk sokkel vert opna.

Flertallet viser til at NIS-registeret var attraktivt da det kom og førte til et styrket norsk flagg. Utviklingen over tid har imidlertid ført til at det ikke lenger var like konkurransedyktig. Flertallet synes derfor det er positivt at Regjeringen tar tak i dette nå. Flertallet vil presisere at hovedformålet med NIS-registeret nettopp må være å sikre å skip i internasjonal fart fortsatt skal være eiet og drevet fra Norge. For å oppfylle dette formålet, mener flertallet at det er av stor betydning at vilkårene for NIS-registeret er konkurransedyktige, fleksible og med høy servicegrad for sine kunder uten at dette går ut over kvaliteten. NIS-registeret må markedsføres og selges som et kvalitetsregister med minst mulig særnorske fordyrende elementer og reguleringer. Flertallet synes i denne sammenheng det er bra at Regjeringen har tatt initiativ til å nedsette en gruppe som vurderer disse forhold.

NIS på kysten

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil ikke gå inn for en ytterligere utvidelse av NIS' fartsområde på nåværende tidspunkt. Flertallet mener Regjeringen må utrede mulige konsekvenser og virkninger før Stortinget tar stilling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av ytterligere utvidelse av NIS-registerets fartsområde i 2005."

Utlendingsforskrifta

Komiteen viser til at Regjeringa har sendt forslag til endringar av utlendingsforskrifta på høyring. Forslaget frå Regjeringa vil fjerna krav om arbeidsløyve for utanlandske mannskap på utanlandske skip i norsk innanriksfart. Forslaget vil opna kysten for full konkurranse frå lågkostland.

Etter medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti sitt syn vil Regjeringa sitt opplegg undergrave norsk innanriks skipsfart. Desse medlemene er difor mot den varsla endringa.

Desse medlemene fremmer fylgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa stoppe forslag til endringar av utlendingsforskrifta om arbeidsløyve for utanlandske mannskap på utanlandske skip i norsk innanriksfart."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens ønske om å ta inn bestemmelser i utlendingsregelverket som formaliserer vilkårene for adgang for utenlandsk mannskap på utenlandske skip i norsk innenriksfart. De senere år har en sett en vridning i markedsandelen blant utenlandske registrerte skip langs norskekysten. Det er økende konkurranse fra utenlandske skip bemannet med lavkostmannskap. *Disse medlemmer* viser til at det aldri har vært praktisert krav om arbeidstillatelse overfor utenlandske arbeidstakere på utenlandske skip i Norge. Norge er en ledende flaggstat og stor eksportør av skipsfartstjenester. 90 pst. av flåten opererer i utenlandske markeder, og Norge er tjent med at bemannings- og arbeidsvilkårene i størst mulig utstrekning reguleres av flaggstaten (flaggstatsprinsippet). Å praktisere krav om arbeidstillatelse kan dessuten skape usikkerhet omkring Norges posisjon som pådriver for liberalisering av den maritime tjenestehandel, bl.a. i WTO-forhandlingene, og kunne legitimere tilsvarende regulering i andre land. *Disse medlemmer* viser til at Norge gjennom EØS-avtalens bestemmelser om adgang for skip og mannskap i innenriksfart forpliktelse som medfører at det vil være vanskelig et krav om arbeidstillatelse med tilsiktet virkning. Utvidelsen av EU medførte at skip og mannskap fra lavkostland vil få formelle rettigheter i norsk innenriksfart. *Disse medlemmer* støtter på dette grunnlag at Kommunal- og regionaldepartementet har utarbeidet forslag til endring i utlendingsforskriften som er sendt på høring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at Regjeringen har sendt et forslag til endringer i utlendingsforskriften på høring. Disse medlemmer vil konkludere etter at høringsrunden vedrørende forskriftsendringer er avsluttet.

Skipsbyggingsindustrien

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Høgre og Kristeleg Folkeparti, viser til at norske verft er ein viktig del av den maritime klynga. Det er viktig at også denne delen av bransjen har tilgang til støtte og garantiordningar på line med landa rundt oss. Det er difor positivt at Regjeringa har føreslått å vidareføra den verftstøtteordninga EU har. Det er viktig at Noreg tek i bruk det handlingsrommet EU-forordninga gir. Fleirtalet støttar at Innovasjon Norge sine ordningar vert opna for innovasjonsstøtte til skipsbyggingsindustrien.

Men fleirtalet meiner det er lite nytte i tilgang til desse ordningane om det ikkje finst midlar å fordela frå dei aktuelle postane. Det er og positivt at Noreg har meldt partsinteresse i WTO-saka mellom EU og Korea. Fleirtalet vil understreke at Noreg bør søkje å oppheve slike subsidieordningar gjennom internasjonale avtalar og organisasjonar. Inntil internasjonal semje er nådd, er fleirtalet nøgd med at Regjeringa vil følgje EUs politikk for verftsstøtte og innovasjonsstønad.

Skipsbygging er blitt ein meir kapitalkrevjande bransje, og strukturelle endringar i finansnæringa gjer at det i dag er langt vanskelegare å finansiera kontraktar enn før. Det er etter fleirtalet sitt syn viktig at norske verft ikkje taper oppdrag grunna dårlegare garantiordningar enn det verfta dei konkurrerer med i landa rundt oss har.

Inntil 1. januar 1997 hadde Noreg ein eigen garantiordning for byggjelån til skip. Ei slik ordning har ikkje provenyverknad for staten då den går i balanse over tid. Då føresetnadane er endra sidan denne ordninga vart avvikla, ber fleirtalet Regjeringa gjenoppretta ordninga slik at norske verft er sikra tilgang på garantiar og med det lån. Fleirtalet er kjend med at andre land i Norden har ei slik ordning.

Fleirtalet fremmer fylgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa gjenoppretta ein eigen garantiordning for byggjelån til skip slik at norske verft vert sikra tilgang på garantiar og med det lån."

Fleirtalet ber òg Regjeringa bruke GIEK meir aktivt for å fremme auka aktivitet i verftsnæringa.

Fleirtalet fremmer fylgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa syte for at GIEK vert brukt meir aktivt for å fremme auka aktivitet i verftsnæringa."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er opptatt av å sikre gode rammevilkår for skipsbyggingsindustrien, og vil bl.a. peke på at Regjeringen har foreslått en fortsettelse av verftstøtteordningene i EU. Disse medlemmer ser det som positivt at Norge har meldt partsinteresse i den pågående handelskonflikt (WTO) mellom Korea og EU. Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen løpende vurderer rammebetingelsene for skipsbyggingsnæringen, herunder ev. behov for garantiordninger for byggjelån til skip. Disse medlemmer støtter at Innovasjon Norge sine ordninger blir åpnet for innovasjonsstøtte til skipsbyggingsindustrien.

Miljø og tryggleik

Det er etter komiteen sitt syn viktig at Noreg spelar ei aktiv rolle i dei internasjonale fora som hand-samar maritime spørsmål. Som ein stor aktør i ei global næring vil Noreg og norsk skipsfart vera tent med internasjonale reglar. Noreg må satsa på høgkvalitet skipsfart med særleg omsyn til tryggleik og miljø. Det er viktig å jobba mot substandard skipsfart. Både fordi slike skip utgjer ein større fare for tryggleik og miljø, men og fordi dei undergrev konkurranseposisjonen til kvalitetsskipsfarten.

Komiteen støttar Regjeringa sitt mål om eit enkelt og best mogleg nasjonalt regelverk for tryggleik og miljø til sjøs, men dette må ikkje gå ut over kvaliteten på innhaldet i regelverket.

Komiteen støttar Regjeringa si vektlegging av skipsfarten sin posisjon i dei pågåande WTO-tingingane.

Komiteen har merka seg det arbeidet som skjer internasjonalt for å betra miljøkrava til skip, inkludert betre regelverk for oljetransport og ansvar ved ulykker. Komiteen merkar seg vidare det arbeidet som er gjort for å betra den maritime tryggleiken mot terror.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil i forbindelse med det arbeidet som pågår i internasjonale fora påpeke betydningen av at vi har et register med mange skip, eiet og drevet fra Norge. I både IMO og ILO så vel som også andre internasjonale fora, har dette gitt Norge stor innflytelse. Flertallet er også kjent med at det er flåtestørrelsen har bidratt til å sikre innflytelse i EU, en innflytelse som har gjort oss i stand til å få gjennomslag for forbedrede krav og standarder i forhold til miljø, sikkerhet samt sosiale- og arbeidsrettslige forhold.

Rekruttering, utdanning og forskning

Rekruttering og utdanning av sjøfolk er avgjerande for framtida til skipsfarten. Også andre næringer og offentlege instansar har trong for maritim kompetanse. Komiteen merkar seg at det ikkje vert utdanna nok kandidatar til å dekkja trongen etter maritim kompetanse i Noreg og at det er ei utfordring å finna nok praksisplassar. Også internasjonalt er det venta mangel på kvalifisert mannskap. Komiteen syner til opprettinga av det maritime kompetansefondet, og har forventningar til evalueringa av dette fondet. Komiteen ber Regjeringa komme attende til Stortinget med ei evaluering av kompetansefondet og lærlingeordninga som blei vedtatt av Stortinget våren 2003.

Komiteen har merka seg ei vridning av rekruttering frå utenriks- til innenriksflåten.

Komiteen ber Regjeringa komme attende til Stortinget med ei evaluering av kompetansefondet og lærlingordninga som blei vedtatt av Stortinget våren 2003.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener stortingsmeldingen gir et svært godt grunnlag for fremtidig vekst i den maritime sektor. Norge er et av få land som har et komplett maritimt-industrielt miljø. Miljøet defineres gjerne som en klynge eller nettverk av maritime bedrifter, og omfatter alt fra sjøtransport til skipsutstyr, skipsbygging, megling, finansiering, klassifisering, forskning og maritim petroleumsvirksomhet. Disse medlemmer understreker at det er et mål å sikre at størst mulig del av verdiskapningen og sysselsetting i norsk maritim virksomhet foregår i og fra Norge. Disse medlemmer er svært fornøyd med at Samarbeidsregjeringen gjennom denne stortingsmeldingen sikrer en av Norges viktigste næringer historisk gode rammebetingelser.

Disse medlemmer viser til Regjeringens foreslåtte tiltak til bedre rammebetingelser for norske rederier, en omlegging av støtteordningene for norske sjøfolk til en kompetansemodell, økt satsing på innovasjon, og tiltak for å gjøre Norsk Internasjonalt

Skipsregister (NIS) mer attraktivt. Det understrekes at Regjeringens overordnede mål er å etablere vilkår for å eie og drive skip i og fra Norge som i sum er mer på linje med betingelsene i EU. Disse medlemmer støtter Regjeringens vilje til vekst for det maritime Norge gjennom tiltak for å sikre norsk kompetanse om bord, og en innovativ maritim industri på land i verdensklasse.

Disse medlemmer vil sterkt understreke betydningen av den opparbeidede kunnskap som bedrifter i det maritime miljøet og forskningsinstitusjoner i Norge besitter og forvalter. Det er samspillet mellom maritim næringsvirksomhet og maritim teknologi og forskning som bidrar til en viktig kunnskapsbase hvor vi er de ledende i verden. Disse medlemmer ser også at når dette kobles sammen med deler av olje og gassnæringen, utgjør dette til sammen erfaring og kompetanse uten like. Disse medlemmer mener dette er et konkurransefortrinn av så stor betydning for vår verdiskaping, at vi også for fremtiden må gjøre vårt ytterste for å kunne opprettholde og videreutvikle dette konkurransefortrinn.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringa i meldinga skriv at

"Regjeringa ser på utdanning og forskning som et viktig grunnlag for vidare oppbygging av kompetanse i de maritime næringer i Noreg. Det er likevel primært næringsens eget ansvar å prioritere midler til forskning og utvikling."

Regjeringa skriv vidare at "Maritimt, marin, offshore/leverandørindustri og verft" er eit prioritert innovasjonsområde under Regjeringas plan Innovasjon 2010.

Fleirtalet peikar på at den maritime klynga i Noreg har mange moglegheiter. Men verknadane for sysselsetting og verdiskaping avheng av viljen og evna til å omdanne idear og moglegheiter til lønnsam næringsverksemd. Difor vart innsatsen for å støtte opp om nyskaping og næringsutvikling avgjerande for å gjere moglegheiter til røyndom.

I framtida vil næringsutvikling etter fleirtalet si oppfatning meir og meir avhenge av kunnskap og dugleik. Saman med dei naturgitte moglegheitene er kreativitet og innovasjon - vår evne til å bruke avansert teknologi, skape nye produkt, marknadsføre og selje dei - avgjerande for verdiskaping, sysselsetting og velferd. Fleirtalet vil difor peike på at opplæring, forskning og utviklingsarbeid vil vere heilt sentralt i satsinga på næringsutvikling.

Fleirtalet vil i den samanhangen streke under viktigeita av at Regjeringa ikkje kutter i tilskotta til Forskningsrådet og Innovasjon Noreg, slik at deira tiltenkte rolle som katalysator i innovasjonsprosjekt ikkje blir vanskeleggjort. Fleirtalet tar for avgjort at satsinga Regjeringa har varsla gjennom Innovasjon 2010 vert følgt opp aktivt, med nødvendige midlar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at Regjeringen vil øke innsatsen både innen grunnleggende forskning, anvendt forskning og utvikling av produkter og tjenester gjennom et eget innovasjonsprogram. Det skal gis prioritet til maritim forskning og innovasjon innenfor en slik samlet satsing.

Disse medlemmer mener Norge bør ha ett av verdens sterke miljøer for maritimt relatert forskning. Disse medlemmer viser i den forbindelse til at det offentlige satte av 24 mill. kroner i 2003 til maritim forskning i tillegg til generelt virkende ordninger som blant annet Skattefunn. Disse medlemmer vil hevde at dette er et svært beskjedent beløp i forhold til næringens egen satsing og verdiskapning, og den innsats som er nødvendig for å videreutvikle kompetansebasen sektoren er avhengig av for å møte den internasjonale konkurransen. Disse medlemmer mener myndighetenes innsats må trappes opp slik at mulighetene for økt verdiskapning bedre kan utnyttes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i statsbudsjettet 2005 slik at "maritim" blir et særskilt satsningsområde i Norges forskningsråd."

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i statsbudsjettet 2005 slik at "maritimt" gjøres til et satsningsområde i Innovasjon Norge."

Om formues- og tonnasjesskatt

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser også til at Regjeringen går inn for at tonnasjeavgiften harmoniseres i forhold til europeisk nivå. Det er også behov for en større grad av harmonisering av det norske rederiskattesystemet med EU-nivå, jf. ordningene blant annet i Danmark, Nederland og Storbritannia. Flertallet viser til at Regjeringen vil komme tilbake til konkrete forslag til endringer og tilpasninger i rederiskatteordningen i statsbudsjettet for 2005.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen i den fremlagte Skattemeldingen foreslår å halvere formueskatten i løpet av 2006 og 2007, og at den deretter trappes ned med sikte på avvikling. Dette vil gi bedre muligheter for norsk privat eierskap i norsk næringsliv, og vil være av særlig betydning for rederinæringen som preges av privat eierskap.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sine merknader i Innstillinga til Skattemeldinga, Innst. S. nr.232 (2003-2004), der desse medlemmene sette fram følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en samlet gjennomgang av formuesskatten, fordelsbeskatningen av egen bolig og eiendomsskatten

vurderes i sammenheng. Utredningen må også omfatte takseringsgrunnlaget for boligbeskatningen."

Tonnasjesskatten

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at mange land i EU siden 1996, med utgangspunkt i EUs retningslinjer for maritim transportvirksomhet - de såkalte State Aid Guidelines - innførte tonnasjesskattesystemer. Selv om disse systemene innholdsmessig varierer noe, er de basert på samme beskatningsmodell, det nederlandske systemet, som ble innført i 1996.

Disse medlemmer minner om at det i 1996 ble innført norsk tonnasjesskattemodell. Grunntanken i denne er den samme som i de europeiske systemene; selskaper engasjerte i internasjonal skipsfartsvirksomhet skal være fritatt for løpende overskuddsskatt på driftsinntekter.

Disse medlemmer understreker at det likevel er flere sentrale forskjeller mellom de to systemene. Disse forskjellene knytter seg både til selve modellvalget, og til innholdet. I motsetning til den norske modellen, hvor selskapet som sådan må kvalifisere for tonnasjesskatt, fokuserer de europeiske modellene på inntektsstrømmen. Det avgjørende for skattefriheten er hvorvidt selskapets inntekter kan betegnes som skipsfartsinntekt. Andre, ikke-skipsfartsrelaterte inntekter som selskapene har, skattelegges ordinært.

Disse medlemmer viser i så måte til Regjeringens beskrivelse i Skipsfartsmeldingen av de strukturelle forskjellene mellom den norske tonnasjesskattemodellen og de europeiske tonnasjesskattemodellene:

"Felles for de andre europeiske tonnasjesskattesystemene er endelig skattefrihet på selskapsnivå. Overskudd fra skipsfart kan fritt utdeles til eierselskapet, eller benyttes i annen næringsvirksomhet, uten at det påløper beskatning. Kun ved utdeling til personlig aksjonær skattelegges midlene. Beskatningen av aksjonær følger av det ordinære skattesystemet, og har ingen sammenheng med at det underliggende selskap er tonnasjebeskattet. Det er imidlertid en 10 års bindingstid for selskaper i tonnasjesskatteordningene i flere land. Den norske ordningen medfører at det må betales utbytteskatt med 28 pst. når det betales utbytte til eierselskapet eller det foretas investeringer i annen virksomhet."

Disse medlemmer har registrert at det særnorske tonnasjesskattesystemet har en svært begrenset fleksibilitet og organiseringsmulighet i forhold til de europeiske modellene. Den nasjonale løsningen er i tillegg lite stabil og forutsigbar i forhold til internasjonale endringer. EU-kommisjonens nylige revisjon av State Aid Guidelines har illustrert dette.

Disse medlemmer viser til at gjennom budsjettbehandlingen for statsbudsjettet 2000 ble rederiskatteordningen innholdsmessig strammet inn på en rekke punkter. Dette er noe av bakgrunnen for at skattenivået for norske rederier i dag ligger over nivået i andre skipsfartsland i Europa. Disse medlemmer konstaterer i så måte at det norske tonnasjesskattesystemet gir en langt høyere effektiv skattebelastning enn de europeiske modellene. Konsekvensene av innstram-

mingen understrekes av Regjeringen i Skipsfartsmeldingen:

"Resultatet er at den faktiske skattebelastningen for norske rederier innenfor rederiskatteordningen har økt vesentlig. Hovedtyngden av skatt knytter seg ikke lenger til skattesatsene for tonnasje, men til skatt på tilordnede finansinntekter i selskapene."

Etter disse medlemmers vurdering har utviklingen nasjonalt og internasjonal i sum medført at det norske tonnasjeskattesystemet har mistet sin attraktivitet og konkurransedyktighet; de øvrige europeiske skatteordningene fremstår som bedre og mer næringsvennlige alternativer for lokalisering av internasjonal skipsfartsvirksomhet. Dette er også understreket av Regjeringen i den fremlagte meldingen:

"Andre land har i denne perioden endret sine skatteordninger for rederier enten ved at de har innført tonnasjeskatt etter modell fra Nederland eller ved at de har endret sine eksisterende skattesystem innenfor rammene av EU-kommisjonens retningslinjer for støtte. Den norske tonnasjeskatteordningen fremstår derved i dag ikke spesielt gunstig sammenlignet med andre lands ordninger."

Disse medlemmer slutter seg til Regjeringens beskrivelse av den norske ordningens manglende konkurransedyktighet. På bakgrunn av dette foreslås det at det gjeldende norske tonnasjeskattesystemet bringes i overensstemmelse med de øvrige europeiske modellene. Målet med disse endringene er at den norske tonnasjeskatteordningen igjen skal fremstå som konkurransedyktig og attraktiv for norske rederier, som også vil være i samsvar med det som var intensjonen ved innføringen av ordningen i 1996.

For å nå denne målsettingen mener disse medlemmer at det norske tonnasjeskattesystemet må harmonisere med den hovedstrukturen som er felles for de europeiske ordningene, dvs. den nederlandske tonnasjeskatteordningen. Etter disse medlemmers oppfatning vil en slik løsning gi norsk skipsfart likeverdige konkurransevilkår, samtidig som systemet vil bli mer forutsigbart og robust i forhold til eventuelle endringer i rammebetingelser internasjonalt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram forslag til et nytt system for beskatning av skipsfartsvirksomhet (tonnasjeskattesystem) i forbindelse med statsbudsjettet 2005. Det nye norske systemet skal ta utgangspunkt i tonnasjeskattemodellene i Storbritannia, Nederland og Danmark, både når det gjelder systemets innhold og systemets struktur. Systemet må bygge på følgende elementer:

1. Skipsfartsbeskatningen styres av inntektens kilde og fastsettes som normert inntekt. Nivået tilpasses Europa.
2. Selskapet står fritt i forhold til organisering av virksomhet og kapital.
3. Beskatningen av finansinntekter og valuta harmo-

niseres med tonnasjeskatteordningen i Danmark.

4. Skattefriheten skal gjelde selskapsnivået. Skipsfartsinntekter kommer til beskatning hos personlig aksjonær, jf. løsningene i Europa.
5. Begrepet "skipsfartsinntekter" samt kvalifiserende aktiviteter, tilpasses i henhold til modellene i Storbritannia, Nederland og Danmark."

Formuesskatten

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til omtalen i meldingen om betydningen av å videreføre eierskap og hovedkontor i Norge, og rederienes sentrale betydning fremheves.

Disse medlemmer minner om at rederinæringen har vært kjennetegnet av et omfattende, aktivt, privat norsk eierskap. Disse medlemmer mener det må utvikles en politikk som gjør det mulig å beholde rederier og maritime bedrifter på norske hender samt til trekke internasjonal maritim virksomhet. Disse medlemmer vil hevde at den særnorske formuesskatten rammer privat eid, kapitalintensiv og konkurranseutsatt virksomhet særlig sterkt og må derfor fjernes som en del av omleggingen av skattesystemet. Det bør komme et konkret forslag om når formuesskatten skal være avviklet. Disse medlemmer viser til behandlingen av St.meld. nr. 29 (2003-2004) Om skatterefor men i finanskomiteen og Fremskrittspartiets fraksjon sitt standpunkt i saken.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener det ikke er grunnlag for en betydelig reduksjon av tonnasjeskatt og formuesskatt for rederiene, slik det legges opp til fra Regjeringens side. Spesielt gjelder dette for skip med utenlands flagg eid av norske rederier. For disse rederiene bør det snarere vurderes en skjerping av skatteregimet.

Disse medlemmer kommer nærmere tilbake til disse spørsmålene i behandlingen av skattemeldinga.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i innstillingen til Skattemeldingen Innst. S. nr. 232 (2003-2004) har foreslått å fjerne formuesskatten på arbeidende kapital. Dette medlem vil påpeke at dette er en målrettet lettelse i formuesbeskatningen som ville bidratt positivt for den maritime næringen. Dette medlem konstaterer imidlertid at det ikke var flertall for forslaget.

Generelle merknader

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringen i meldingen vektlegger norsk skipsfart som en viktig del av norsk næringsliv og bidrar direkte og indirekte til verdiskapningen i Norge. Skipsfarten representerer også en erfaring og en kompetanse som er viktig for resten av det maritime Norge. Disse medlemmer har merket seg følgende uttalelse i meldingen:

"For at disse bedriftene også i fremtiden skal bidra til vekst og verdiskapning, er det viktig at skipsfarten og de maritime næringene fortsatt er klart forankret i Norge."

Disse medlemmer ser det som positivt at Regjeringen fremhever skipsfartens betydelige rolle i norsk næringsliv. Regjeringen mener at den skal ha en fremskutt posisjon internasjonalt i tillegg til at Norge skal fremstå som et attraktivt sted å eie og drive virksomheten.

Disse medlemmer mener at de virkemidler som foreslås ikke er tilstrekkelige for å nå dette målet. Regjeringen går ikke langt nok i å foreslå virkemidler som kan gi norsk skipsfart og norske sjøfolk de samme rammebetingelsene som konkurrentene i Europa. Disse medlemmer vil understreke at meldingen heller ikke gir tilstrekkelig forutsigbarhet for de maritime næringer fordi den ikke inneholder en tempoplan for realisering av rammebetingelser og virkemidler.

Disse medlemmer minner om at skipsfarten lenge har vært en kateball i næringspolitikken. Skiftende regjeringer gjentatte svekkelser har betydd at myndighetene har lav troverdighet. Forutsigbarheten og langsiktigheten har glimret med sitt fravær. Disse medlemmer vil i den sammenheng vise til Semerklæringen, Samarbeidsregjeringens politiske grunnlag, som sier at den vil gi gode betingelser for norske sjøfolk. Disse medlemmer konstaterer at dette ikke følges opp for mange norske sjøfolk i NOR-flåten.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet gjennom mange år har kjempet for at Norge også i fremtiden skal være blant verdens ledende maritime nasjoner. Disse medlemmer peker på at Norge er det land i Europa hvor skipsfarten har størst betydning i samfunnet og mener derfor det bør være dette områdets mest attraktive lokaliseringssted for maritim virksomhet.

Disse medlemmer har merket seg at den maritime næringen nå står samlet om felles krav for å sikre sjøfolkenes og rederienes konkurransedyktighet. Disse medlemmer støtter skipsfartens organisasjoner og den felles plattform som er lagt. Disse medlemmer vil understreke at det lenge har vært Fremskrittspartiets politikk å harmonisere konkurransebetingelsene med de som er innført i europeiske konkurrentland. Blir disse betingelsene realisert her hjemme innenfor et begrenset tidsrom, mener disse medlemmer at forutsetningene vil være til stede for at norske maritime bedrifter kan hevde seg i konkurransen og være ledende, fordi de fortsatt har et konkurransefortrinn gjennom å være verdensledende på kompetanse.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet er forpliktet gjennom vedtak på partiets landsmøter å arbeide for europeiske rammebetingelser for skipsfarten og sjøfolkene. Sentralt i de landsmøtevedtatte resolusjoner er kravene om å innføre en europeisk tonnasjebeskatning for rederiene, fjerning av formuesskatten og innføring av en lovfestet ordning vedrørende støtte som sikrer norske sjøfolk konkurransedyktige betingelser sammenlignet med europeiske sjøfolk. Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår å ferdigbehandle en omlegging av tilskuddsordningene for sjøfolk i 2005, slik at de nye ordningene kan få virkning fra 2006. Disse medlemmer mener det haster

med å få fastlagt rammebetingelser for sjøfolkene og rederiene og vil foreslå at de nødvendige vedtak fattes høsten 2004 ved behandlingen av statsbudsjettet for neste år.

Disse medlemmer vil harmonisere vilkårene med EU snarest mulig fordi de maritime næringene i dag hemmes betydelig av politisk bestemte rammebetingelser som er betydelig dårligere enn de konkurrentene i Europa ellers opererer under. Skiftende regjeringers gjentatte svekkelser av næringens vilkår i Norge står i grell kontrast til EUs offensive satsing på rederier, sjøfolk og maritim virksomhet ellers. Disse medlemmer viser til et bredt anlagt forskningsprosjekt - European Maritime Benchmark - utført av Handelshøyskolen BI som et eksempel på dette. Man har fremlagt en sammenligning av hvor attraktive fem europeiske land er som vertsland for maritim virksomhet. Landene som sammenlignes er Danmark, Nederland, Norge, Storbritannia og Tyskland. Med de eksisterende rammebetingelser vil den sterkeste veksten komme i Nederland og Storbritannia, mens Norges rolle som maritim stormakt snart vil være over. Disse medlemmer registrerer at myndighetsbestemte rammebetingelser står sentralt når denne utviklingen skal forklares. Disse medlemmer mener denne negative trenden nå må snus fordi det vil være lønnsomt for norske interesser.

Disse medlemmer mener garantier om forutsigbarhet og langsiktighet er viktige elementer hvis tilliten og troverdigheten til beslutningstakerne skal gjenreises. Dette er rammebetingelser som er viktige for den maritime næringen og er også et hyppig omtalt ønske fra andre deler av næringslivet. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har startet en utredning og et arbeid med et grunnlovsforslag som kan gi en formell mulighet til langsiktige skatte-, avgifts-, lov- og forskriftsvedtak. Dersom det kan innføres et system som muliggjør vedtak som ikke kan endres på eksempelvis 10 år, kan det underlette planleggingen og investeringsbeslutningene.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil understreke skipsfartsnæringens store betydning for sysselsetting og verdiskaping i hele det maritime næringsmiljøet. Samtidig er et av kjennetegnene ved næringen at den er spredt langs etter hele kysten og således bidrar vesentlig til sysselsetting, verdiskaping og bosetning i distriktene. Dette medlem mener det er viktig for Norge å bevare og utvikle dette næringsmiljøet som et av de områder der vi har særlige kompetansefortrinn. Dette medlem vil peke på at det er et sterkt behov for å bryte med Regjeringens næringsnøytrale linje. Forliket om en ny skipsfartspolitik i 1996 er i den sammenheng en svært godt eksempel på de positive resultatene av en målrettet næringspolitikk på det maritime området.

Dette medlem mener at Regjeringen i stortingsmeldingen på en god måte dokumenterer den nasjonale betydningen det maritime miljøet har. Samtidig er ikke meldingen ambisøs nok når det gjelder viljen til å gi

næringen rammevilkår som kan gjøre Norge til den ledende skipsfartsnasjonen.

Dette medlem har merket seg Regjeringens omtale av hvordan erfaringen og kompetansen som bygges opp i rederiene, er viktig for resten av det maritime Norge.

Dette medlem vil i den sammenhengen understreke den rollen og betydningen rederiene har for andre norske bedrifter. Ved å bestille avanserte skip, nye utstyrsløsninger og ulike typer av spesialiserte tjenester, bidrar rederiene til oppbygging av kompetanse også internt i de andre bedriftene i næringsmiljøet. Videre spiller norske rederier en rolle som døråpner for norsk maritim industri ute. Dette medlem registrerer hvordan norske utstyrsbedrifter fremholder at det er enklere å lansere sine produkter i et internasjonalt marked dersom man kan vise til at utstyret er spesifisert og tatt i bruk av anerkjente norske rederier. Når norske rederier bygger ved utenlandske verft er tilbøyeligheten til å bruke norske leverandører større enn for andre lands rederier. Dermed øker sjansene for at verftet vil bruke norsk utstyr også senere.

Dette medlem vil fremheve den dynamikken som skapes gjennom at et stort antall aktører samarbeider og konkurrerer i et tett miljø. Også rederiene drar stor nytte av at å være omgitt av bedrifter som innen sine spesialiteter er helt i verdenstoppen. Ikke minst spiller spesialiserte tjenesteleverandører som skipskonsulenter, klassifikasjonsselskap, meglere, forsikringselskaper og banker en viktig rolle. Dette medlem har med bekymring registrert at en aktør som Det Norske Veritas har varslet at utflytting av norske rederier og svekkelse av skipsfartsaktiviteten i Norge, også vil rive grunnlaget vekk for å bevare deres hovedkontor i Norge. Mye av den tekniske, markedsmessige og kommersielle kompetansen som bygges opp omkring rederiene finnes hos de spesialiserte tjenesteytende selskapene.

Dette medlem vil peke på at beskrivelsen av hvilke ordninger næringen har i andre europeiske land, på en god måte illustrerer det gapet i rammebetingelser som næringen opplever i forhold til sine konkurrenter.

Når Regjeringen har en så presis virkelighetsoppfatning er dette medlem derfor overrasket over at Regjeringen ikke er mer konkret og ikke går lenger i sine forslag til tiltak. Dette medlem viser til Senterpartiets merknad til statsbudsjettet for 2004 (Budsjett-innst. S. nr. 9 (2003-2004)):

"Det er dette medlems forventning at meldingen legger til rette for nødvendig endringer i dagens politikk slik at næringen får internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår minst på linje med andre europeiske land."

Slik dette medlem ser det går ikke meldingen langt nok når det gjelder vilkårene verken for norske sjøfolk eller rederiene. Regjeringens føringer i forhold til rederiskatteordningen burde også vært mer konkrete for å skape trygghet og forutsigbarhet for at ordningen nå vil harmoniseres slik at man faktisk skaper konkurransedyktighet i forhold til andre europeiske land.

Dette medlem støtter den holdning som nærings- og handelsministeren ved flere anledninger har gitt uttrykk for om at rammevilkårene i sum må gjøre det attraktivt å eie og drive maritim virksomhet fra Norge. Dette medlem mener den maritime politikken bør utformes etter en tydelig visjon og gir sin tilslutning til Maritimt Forums ambisjonen om at:

"Norge skal være det mest attraktive stedet å drive og eie maritim virksomhet fra i EU/EØS-området."

Dette medlem registrerer med tilfredshet at Regjeringen foreslår å harmonisere rederiskatteordningen med de ordningene man finner ellers i Europa. Målet må, som Regjeringen selv påpeker, være at "den norske tonnasjeskatteordningen igjen skal fremstå som konkurransedyktig og attraktiv for norske rederier".

Dette medlem støtter derfor forslaget om at tonnasjeavgiften reduseres til europeisk nivå. Dette medlem mener også at de tilstramninger som ble gjort i rederibeskatningen i 2000, herunder reglene for behandling av valutagevinster og finansaktiva, har svekket den norske ordningens konkurransedyktighet.

Regjeringen har i meldingen en nærmere gjennomgang av ordningene for sjøfolk og rederier i en rekke land. Dette medlem registrerer at i omtalen av hvordan det norske rederiskattesystemet skal harmoniseres, refererer Regjeringen konkret til ordningene i Danmark, Nederland og Storbritannia. Dette medlem vil peke på at utformingen av et fremtidig norsk tonnasjeskattesystem ikke direkte kan kopieres fra et annet land, men må ta hensyn til norske forhold. Dette medlem vil imidlertid understreke viktigheten av at Regjeringen ikke bare justerer den norske ordningen i forhold til nivået i andre europeiske land, men faktisk sikrer at innretningen av den norske tonnasjeskatteordningen blir i tråd med det man finner i de tre landene Regjeringen referer til.

Dette medlem registrer at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag om konkrete endringer i rederiskatteordningen i forbindelse med fremleggelsen av statsbudsjettet for 2005.

Dette medlem har registrert at den norske ordningen har krav som på en helt annen måte enn ordningene i andre land, begrenser hvilke aktiviteter som kan foregå i et rederibeskattet selskap og hvordan et slikt selskap kan organiseres. Den norske ordningen har også et høyere skattnivå. Dette medlem viser i denne sammenheng til Regjeringens omtale av den danske tonnasjeskatteordningen hvoretter alle finanskostnader, også knyttet til lån på skipet, direkte kan avskrives mot finansinntekter.

Dette medlem viser også til Regjeringens beskrivelse av de øvrige fellestrekkene i de europeiske tonnasjeskattesystemene.

For å sikre norsk skipsfart internasjonale konkurransevilkår, er det avgjørende at den norske rederiskatteordningen gis en utforming som er på linje med de modellene som finnes i Europa. Etter dette medlems oppfatning bør utgangspunkt for en slik harmonisering være rederiskatteordningene i Storbritannia,

Nederland og Danmark Dette medlem forutsetter likevel at en omlegging av den norske rederiskatteordningen til en europeisk ordning ikke skal medføre at skipsfartsinntekter kan tas ut til personlige skatteyttere uten beskatning.

Dette medlem har merket seg Regjeringens fokusering på kompetanse i sitt forslag til omlegging av støtteordningene for norske sjøfolk. Dette medlem vil i denne sammenheng understreke viktigheten av å sikre et tilstrekkelig antall opplæringsplasser og rekrutteringsstillinger på mellomnivå i bedriftene. For å ivareta norske arbeidsplasser og styrke oppbyggingen av maritim kompetanse mener dette medlem at nettolønnsordningen bør utvides til å omfatte alle offiserstillinger i NIS, og ikke begrenses til de offiserer som jobber om bord på skip med full norsk refusjonsbemanning. Dette medlem viser til at et slikt tiltak vil gjøre det mer attraktivt å flagge skip om til NIS. Målet er å stimulere til økt bruk av norsk flagg og dermed norsk tilknytning, men også å øke det norske innholdet i NIS.

Som Regjeringen påpeker i skipsfartsmeldingen er den særnorske formuesskatten en hemsko for utvikling av norsk eierskap. Dette medlem er derfor skuffet over at Regjeringen i skattemeldingen (St.meld. nr. 29 (2003-2004)) ikke har noen plan for avvikling av formuesskatten for arbeidende kapital. Dette medlem ser en slik avvikling som et helt sentralt element i en strategi for å sikre at eierskapet i norske maritime bedrifter ikke flyttes ut, men kan utvikles videre i Norge. Dette medlem mener at sterke nasjonale og lokale Eiermiljøer er viktige for å ivareta norske strategiske interesser, og for å sikre dynamiske og nyskapende næringsmiljøer.

Erfaringene fra Norge og fra andre land viser at politiske bestemte rammevilkår er av umiddelbar og stor betydning for utviklingen av skipsfartsnæringen. Dette medlem vil i denne sammenheng vise til Senterpartiets engasjement i 1996 for å få etablert en konkurransedyktig maritim politikk ved behandlingen av den forrige maritime meldingen. Innføringen av rederiskatteordningen og en styrking av tiltakene for sysselsetting av norske sjøfolk var av stor betydning for den vekst næringen opplevde de påfølgende år. Norges Rederiforbund opplyser i brev til finanskomiteen 30. april 2004 at antall skip i utenriksflåten økte med 25 pst. fra 1996 til 2001, og at antall norske sjøfolk økte med 19 pst. fra 1996 til 2000. Dette medlem er også kjent med at veksten i antall sjøfolk var spesielt sterk i typiske distriktskommuner. Etter dette medlems vurdering er dette en god illustrasjon på effekten av de tiltakene som ble iverksatt.

Dette medlem viser også til EUs retningslinjer for statsstøtte til den maritime næringen (Meddelelse C(2004) 43 fra Kommissjonen 2004/C 13/03) hvor man tydelig viser hvordan målrettede tiltak overfor rederiene og sjøfolkene har gitt opphav til vekst i skipsfartsnæringen i en rekke EU-land.

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringa føreta ei evaluering av verknadane ved dei spesielle skatteordningane og rammevilkåra denne bransjen har. Herunder ei vurdering av korleis reiarlaga bidrar til arbeidsplassar for norske sjøfolk, og bruk av norsk utstyr og leveransar.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringa stoppe forslag til endringar av utlendingsforskrifta om arbeidsløyve for utanlandske mannskap på utanlandske skip i norsk innanriksfart.

Forslag frå Framstegspartiet og Senterpartiet:

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringa fremme forslag i statsbudsjettet 2005 slik at "maritim" blir et særskilt satsningsområde i Norges forskningsråd.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringa fremme forslag i statsbudsjettet 2005 slik at "maritimt" gjøres til et satsningsområde i Innovasjon Norge.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringa fremme forslag, i forbindelse med statsbudsjettet 2005, om å innføre nettolønn for alle norske sjøfolk om bord på skip i NOR, utsatt for internasjonal konkurranse, og som har rett til sjømannsfradrag etter skatteloven § 6-61. Skip som mottar annet offentlig tilskudd vil ikke kunne omfattes. Ordningen må lovfestes på linje med regelverket i Sverige og Danmark.

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringa om at selskaper som inngår forpliktende utviklingsavtaler med norske verft skal gis fortrinn i tildelingen av kontrakter på drift av de fem nye gassdrevne ferjene.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringa om å komme tilbake til Stortinget med en vurdering av hvordan man kan legge forholdene bedre til rette for fraktefartøyene gjennom en samordning og reduksjon av de statlige avgiftene for fartøyene fra og med budsjettåret 2006, under forutsetning av at inntektsbortfallet for de berørte områdene kompenseres i sin helhet gjennom offentlig overføringer.

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringa komme tilbake med en vurdering av ytterligere utvidelse av NIS-registerets fartsområde i 2005.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen legge fram forslag til et nytt system for beskatning av skipsfartsvirksomhet (tonnasjeskattesystem) i forbindelse med statsbudsjettet 2005. Det nye norske systemet skal ta utgangspunkt i tonnasjeskattemodellene i Storbritannia, Nederland og Danmark, både når det gjelder systemets innhold og systemets struktur. Systemet må bygge på følgende elementer:

1. Skipsfartsbeskatningen styres av inntektens kilde og fastsettes som normert inntekt. Nivået tilpasses Europa.
2. Selskapet står fritt i forhold til organisering av virksomhet og kapital.
3. Beskatningen av finansinntekter og valuta harmoniseres med tonnasjeskatteordningen i Danmark.
4. Skattefriheten skal gjelde selskapsnivået. Skipsfartsinntekter kommer til beskatning hos personlig aksjonær, jf. løsningene i Europa.
5. Begrepet "skipsfartsinntekter" samt kvalifiserende aktiviteter, tilpasses i henhold til modellene i Storbritannia, Nederland og Danmark.

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 10*

Stortinget ber Regjeringen utforme forskrifter som i større grad enn i dag ivaretar nødvendig norsk kompetanse på norskeide skip.

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen sette i gang et opplegg over fem år fra og med budsjettet for 2005 i størrelsesorden 200 mill. kroner per år for modernisering av fraktestartøyer med spesiell vekt på redusert utslipp.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilrådinga frå komiteen I vert støtta av ein samla komité.

Tilrådinga frå komiteen II, III og V vert støtta av Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet.

Tilrådinga frå komiteen VI og VII vert støtta av Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Tilrådinga frå komiteen IV vert støtta av Arbeidarpartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til meldinga og rår Stortinget til gjere følgjande

vedtak:

I

St.meld. nr. 31 (2003-2004) - Vilje til vekst - for norsk skipsfart og de maritime næringer - vert lagt ved protokollen.

II

Stortinget ber Regjeringen koma tilbake med forslag til lovfesting av dei ulike endringane som er vedtekne for å støtta norsk skipsfart, i samband med budsjettet for 2005.

III

Stortinget ber Regjeringa utvide nettolønnsordninga til å gjelde alle norske sjøfolk om bord på konkurranseutsette skip i NOR.

IV

Stortinget ber Regjeringa jobbe aktivt internasjonalt for eit felles nordisk vedtak om å avvikla ordninga med nettolønn på ferjetrafikken.

V

Stortinget ber Regjeringen vidareføre gjeldande ordningar for nettoløn på utenlandsferjene i NOR.

VI

Stortinget ber Regjeringa gjenoppretta ein eigen garantiordning for byggjelån til skip slik at norske verft vert sikra tilgang på garantiar og med det lån.

VII

Stortinget ber Regjeringa syte for at GIEK vert brukt meir aktivt for å fremme auka aktivitet i verftsneringa.

Oslo, i næringskomiteen, den 10. juni 2004

Olav Akselsen
leiar og ordførar

Vedlegg 1**Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 13. mai 2004****St.meld. nr. 31 (2003-2004) Vilje til vekst - for norsk skipsfart og de maritime næringer**

Det vises til spørsmål i brev av 5. mai 2004 vedrørende ovennevnte.

Skipsfartsspørsmål har vært oppe til behandling i Stortinget flere ganger de senere år, men da hovedsakelig knyttet til støtteordninger til sjøfolk. Det er om lag 8 år siden Stortinget sist fikk seg forelagt en egen stortingsmelding om skipsfart, og jeg mener meldingen som nå er til behandling i komiteen gir grunnlag for å legge til rette for stabile rammebetingelser for norsk skipsfart og de maritime næringer.

Nedenfor følger gjengivelse (*i kursiv*) av de spørsmål komiteen stiller som er besvart fortløpende.

"1. EU har en aktiv politikk for de maritime næringer og har åpnet for at medlemsland innfører ulike ordninger for disse næringene. En rekke europeiske land har som følge av dette gjennomført tiltak for å styrke sin maritime næring, i form av nettolønnsordninger for sjøfolk samt særskilte rederibeskatningssystemer. Hvilke erfaringer har land som Danmark, Nederland og Storbritannia med effekten av slike ordninger? Hvilke ringvirkninger er påvist for tilknyttet næringsvirksomhet på land?"

Det er vanskelig å måle isolert hvilken effekt et lands økonomiske rammebetingelser har på utviklingen i landets flåte. Å benytte absolutte vektbegrep eller antall skip som mål er ikke uproblematisk ettersom det kan være en rekke forklaringsvariabler som spiller inn på både tilbuds- og etterspørselssiden. Dette kan for eksempel være generell konjunktur/markedsutvikling på områder hvor et lands skipsfart har store markedsandeler, strukturendringer i flåten, og eventuelt enkeltdata som påvirker datamaterialet, Kinas økonomiske vekst etc.

Tabellen under viser utvikling i tonnasje i de tre land.

Land:	Tonnasje (dwt)				Andel av verdensflåten (%)			
	1990	1997	2000	2003	1990	1997	2000	2003
Nederland	5513	5793	6081	7201	0,93	0,85	0,83	0,94
Storbritannia	25651	21145	19026	18093	4,21	3,11	2,60	2,36
Danmark	11531	12553	16096	16512	1,94	1,85	2,20	2,15

Kilde: UNCTAD, Review of Maritime Transport

"2. 75.000 arbeidstagere er sysselsatt innenfor den maritime næring. Hvordan fordeler denne sysselsettingen seg på ulike bransjer og regioner?"

Ifølge tall fra Maritimt Forum er det om lag 75.000 personer sysselsatt i den maritime næringen i Norge. Tall fra publikasjonen "Attracting the winners – The competitiveness of five European maritime indus-

tries"² viser at om lag 39 pst. er sysselsatt i skipsfart, 22 pst. i utstyrsindustri, 22 pst. ved skipsverft og 17 pst. i tjenesteytende sektor. Rapporten Det regionale maritime Norge³ gir en oversikt over sysselsettingen i maritim sektor fordelt på regioner.

De nevnte lands ulike ordninger er beskrevet i meldingens kapittel 4.2 Støtteordninger i enkelte EU-land. I forbindelse med revisjonen av EUs retningslinjer for støtte til skipsfart utga EU-kommisjonen en meddelelse der det blant annet sees på effekten av støtte til skipsfarten, på flåteutvikling, sysselsetting og økonomisk aktivitet¹. De medlemsland som har innført støtte til skipsfartsvirksomhet, særlig i form av skattemessige lettelser, har oppnådd betydelig hjemflagging av tonnasje dersom en ser på alle EU-registre under ett. Tallene fra Kommisjonen viser at antall fartøy registrert under EU-flagg i gjennomsnitt har økt med 0,4 pst. per år siden 1989 og at tonnasje har økt med 1,5 pst. per år og containerfartøy med 12,4 pst per år. Ved tilvekst i den EU-kontrollerte flåten melder Kommisjonen om raskere tilstrømming av skip under flagg utenfor EU enn under EU-flagg.

Antall sjøfolk om bord på den EU-flaggede flåten falt fra 188.000 sjøfolk i 1996 til 180.000 sjøfolk i 2001. Av disse er om lag 120.000 EU-borgere og antallet er 40 pst. lavere enn i 1985. Antall sjøfolk fra land utenfor EU har imidlertid økt fra 29.000 i 1983 til om lag 60.000 i dag.

Kommisjonen påpeker at betydningen av skipsfart og det maritime næringsmiljø varierer betydelig mellom de enkelte medlemsland. Imidlertid trekkes det frem enkelte tall for å illustrere betydningen av maritime sektor i europeisk økonomi. Blant annet nevnes at det er om lag 1,5 millioner sysselsatte, en omsetning på €160 milliarder i 1997, med en direkte verdiskaping på €70 milliarder, noe som utgjør om lag 1 pst. av EUs bruttonasjonalprodukt. Verdiskapingen i Danmark i maritim sektor i 1997 er anslått til 3 pst., mens tilsvarende tall for Nederland er 2 pst.

1. Communication from the Commission: Amendments to Community guidelines on State aid to maritime transport, 2003

2. Erik w. Jakobsen m.fl. (2003), Kolofon forlag
3. Handelshøyskolen BI, 2001

"3. Hva er næringens totale betydning for verdiskapingen i Norge?"

Det vises til omtale i meldingen kapittel 2.2 Skipsfarten som verdiskaper.

Tall fra Statistisk Sentralbyrå viser at utenriks sjøfart alene bidro med 27,5 milliarder kroner i 2003. Dette utgjorde ca. 2 pst. av bruttonasjonalproduktet (BNP).

I publikasjonen "Det regionale maritime Norge" er den totale verdiskapingen i maritime næringer anslått til 45,8 milliarder kroner i 1998. Dette antas å utgjøre om lag 9 pst. av verdiskapingen i norsk næringsliv, eller om lag 4 prosent av den samlede verdiskapingen (BNP) i Norge dette året.

Merknad: I meldingens kapittel 2.2 Skipsfarten som verdiskaper, side 28, første spalte er det en feil. I samsvarende med ovenstående skal det stå om lag 9 prosent av verdiskapingen i norsk næringsliv. Det er imidlertid riktig at utenriks sjøfart alene bidro med om lag 9 pst. av BNP mot slutten av 1960-tallet.

Verdiskapingstall bør av flere årsaker fortolkes forsiktig. Dette skyldes blant annet vanskeligheter forbundet med å måle næringers størrelse og vekst. Det er et skjønsspørsmål hvordan grensene mellom næringer skal trekkes.

"4. Hvilke konkrete planer har departementet for hvordan Norge kan arbeide mot internasjonal skattedumping, parallelt med at norske sjøfolk og rederier under norsk flagg gis konkurransevilkår tilsvarende sine europeiske konkurrenter? Har Regjeringen tatt initiativ overfor våre naboland for at de nordiske land i fellesskap forsøker å sette en stopper for den interne skattekonkurransen knyttet til fergerederiene som trafikkerer i Skagerrak? Om ikke, vil Regjeringen ta et slikt initiativ?"

I OECD og EU sitt arbeid med skattesubsidier har det vært fokusert på skadelig skattekonkurranse. Lav eller ingen inntektsskatt har man ikke alene kunnet definere som skadelig, og de gjeldende systemene i medlemslandene for skattlegging av skipsfart og sjøfolk er blitt godtatt av disse organisasjonene. Interessen for arbeidet med å utvikle et regelverk for å regulere subsidier på tjenesteområdet i WTO har vært svært lav i medlemslandene. Skipsfart har foreløpig ikke blitt inkludert i tjenesteavtalen i WTO på en fullverdig måte, og bare et mindretall av medlemslandene har så langt tatt på seg forpliktelser innen denne sektoren. På den bakgrunn er det på det nåværende tidspunkt ikke grunnlag for særskilte norske initiativ i WTO i spørsmålet om skattesubsidier i skipsfartsnæringen.

Når det gjelder skattekonkurransen knyttet til nordisk fergetrafikk har problemet vært diskutert i lang tid både på politisk nivå og på embetsnivå mellom de nordiske land. Sverige tok i 2001 initiativ til en utredning med sikte på å undersøke mulighetene for en omforent nordisk skipsfartspolitikkk spesielt i forhold til bruk av EUs regler for offentlig støtte til maritim transport. Nærings- og handelsdepartementet i Norge har deltatt aktivt i dette arbeidet. Arbeidet ble avsluttet høsten

2003 med rapporten "En gemensam nordisk sjøfartspolitik". Konklusjonen var at det ikke var mulig å bli enig om en felles nordisk skipsfartspolitikkk nå.

EUs retningslinjer for offentlig støtte til maritim transport fra 1997 er nylig blitt revidert, og medlemslandene må tilpasse sine støtteordninger til de nye retningslinjene innen 1. juli 2005. Retningslinjene tillater, som tidligere, støtte som maksimalt utgjør summen av ordinære skatter og sosiale avgifter knyttet til arbeidskraft og kapital og ordinære selskapskatter. EUs retningslinjer av 2004 for offentlig støtte til maritim transport gjelder fram til 2011.

"5. Regjeringen skriver i St.meld nr 31 "det er også behov for en større grad av harmonisering (av det norske rederiskattesystemet) mot EU-nivå" betyr dette at skattesatsene skal ned på EU-nivå eller betyr det at hele systemet for den norske tonnasjemodellen skal legges om for å bli lik den de har i EU?"

De 25 EU-landene har ulike ordninger for beskatning av rederier. I Stortingsmeldingen er det gitt omtale av ordningene i enkelte sentrale EU-land i skipsfartssammenheng. Som opplyst i meldingen går regjeringen inn for at tonnasjeavgiften harmoniseres i forhold til et europeisk nivå og at det er behov for en større grad av harmonisering av det norske rederiskattesystemet med EU-nivå. Regjeringen vil komme tilbake med konkrete tiltak i statsbudsjettet for 2005.

"6. Det er fremkommet informasjon i media om at det i EU er et skatteamnesti for rederier dersom penger føres ut av selskapet etter 10 år, stemmer dette? Hvis svaret er ja, legger Regjeringen opp til å innføre tilsvarende i Norge?"

En sentral forskjell mellom den norske rederiskatteordningen og enkelte andre europeiske tonnasjekatteordninger, er at den norske ordningen bygger på en utsatt skatt-modell, mens de europeiske ordningene bygger på endelig skattefrihet. Ved utdeling av utbytte påløper i Norge ordinær selskapskatt på det utdelte beløp på selskapets hånd, mens tonnasjeskatten i de andre landene fullt ut anses for å erstatte annen skatt på overskuddet fra rederivirksomheten, uavhengig av om overskuddet blir utdelt som utbytte eller beholdes i selskapet. Utover tonnasjeskatten vil det også ilegges skatt på utbytte til personlige aksjonærer i de fleste EU-land. Som følge av at de europeiske ordningene bygger på endelig skattefrihet, gjelder det en bindingstid på ti år. Bindingstiden hindrer selskapene fra å velge tonnasjebeskatning i år skipsfartsvirksomheten går med overskudd, og ordinær beskatning i år skipsfartsvirksomheten går med underskudd. For en nærmere redegjørelse vises det til meldingen på sidene 86 og 87.

Som vist til under spørsmål 5 så vil Regjeringen komme med de konkrete forslag til endringer i den norske tonnasjeskatteordningen i statsbudsjettet for 2005.

"7. Kan rederiskatteordningen gjøres flaggavhengig for eksempel ved at den begrenses til å gjelde skip

registrert under norsk eller europeisk flagg? Hvilke virkninger vil dette få provenymessig og for næringen? Vi ber om netto- og brutto-tall brutt ned på hhv norsk flagg og europeisk flagg."

Rederiskatteordningen kan i utgangspunktet gjøres flaggavhengig.

I 1997 vedtok EU-kommisjonen retningslinjer for statsstøtte til skipsfart ("State Aid Guidelines on maritime transport"), som gir anledning til å fjerne overskuddsbeskatning av rederivirksomhet. Samme år gjorde ESA tilsvarende retningslinjer gjeldende for EFTA-landene i EØS-avtalen. ESA har i vedtak av 1. juli 1998 godkjent vår flaggnøytrale rederiskatteordning. ESA vedtok 31. mars i år reviderte retningslinjer som tilsvarende de retningslinjene som ble publisert av EU-kommisjonen 17. januar 2004. Det fremgår imidlertid av retningslinjene at EU er opptatt av å fremme skipsregistrering under EØS-flagg, samtidig som det erkjennes at det unntaksvis kan være behov for at skatteordninger tillater skipsregistrering utenfor EØS.

I henhold til tall fra Norges Rederiforbund seiler om lag 76 pst. av den totale norskeide utenriksflåte under EØS-flagg. Det finnes ikke informasjon om andelen skip eller bruttotonnasje registrert under EØS-flagg eid av selskap innenfor rederiskatteordningen.

Begrunnelsen for å tillate skipsregistrering utenfor EØS i rederiskatteordningene er erkjennelsen av at rederier kan ha behov for å leie inn og disponere tonnasje under forskjellig flagg i ulike samarbeidsarrangementer. Dersom rederiskatteordningen gjøres flaggavhengig til EØS-flagg, vil dette kunne føre til at noen redere velger å flytte sin økonomiske aktivitet ut av EØS-området og dermed ikke betale ordinær selskapskatt til Norge. Noen redere vil velge å omregistrere til åpne registre i EØS-området som for eksempel Malta og Kypros. De økonomiske effektene av en slik omlegging er usikker, og kan trekke i flere retninger. Det er derfor tvilsomt om nettopprovenyet av en slik omlegging vil være positiv.

"8. Vi vil videre be om følgende tall:

- *provenyet av regjeringens forslag om reduksjon i hhv den særskilte rederiskatteordningen og i formuesskatten; sistnevnte begrenset til rederinæringen,*

Regjeringen vil komme tilbake til konkrete forslag til endringer i rederiskatteordningen i forbindelse med statsbudsjettet for 2005. I St.meld. nr. 29 (2003-2004) *Om skattereform*, foreslår Regjeringen at formuesskatten halveres i løpet av 2006 og 2007 og at den deretter trappes videre ned med sikte på avvikling. Halvering av formuesskatten i løpet av 2006 og 2007 anslås å innebære en samlet lettelse på om lag 4 mrd. kroner. Man har ikke anslag for hvor stor del av denne lettelsen som vil tilfalle eiere av rederier.

- *provenyet av full europeisk harmonisering av den norske rederiskatteordningen,*

Det vises til svar på spørsmål nr 5. De 25 EU-landene har ulike ordninger for beskatning av rederier. Det er derfor vanskelig å gi provenyanslag på en full EU-harmonisering av den norske rederiskatteordningen.

- *provenyet av å videreføre dagens ordningen med nettolønn og refusjonsordning (Status Quo),¹*

Provenyet knyttet til gjeldende ordninger er om lag 1 020 millioner kroner.

- *provenyet av Regjeringens eget forslag knyttet til refusjonsordningen og omlegging av nettolønnsordningen,¹*

Det foreslås at alle sjøfolk i sertifikatpliktige stillinger og personer i pålagt utdanningsvei til disse (aspiranter og lærlinger) som i dag er refusjonsberettiget vil motta nettolønn. I tillegg vil resten av besetningen om bord på offshorefartøy i NOR som i dag er dekket av ordningen også få nettolønn.

Den foreslåtte kompetansemodellen forutsettes å være innenfor bevilgningsrammen for eksisterende refusjons- og nettolønnsordninger, se meldingen side 101.

- *provenyet av å gi alle norske sjøfolk nettolønn,¹*

I henhold til tall fra Rikstrygdeverket var det 20.002 norske sjøfolk per 31.12.2002. Disse kan fordeles på 14.287 sjøfolk på fartøy i NOR, 3.696 sjøfolk på skip i NIS og 2.019 sjøfolk på fartøy i andre registre. Provenytapet knyttet til å gi disse sjøfolkene nettolønn utgjør om lag 2,8 milliarder kroner.

- *provenyet av å gi alle norske sjøfolk på NIS og NOR-skip nettolønn,¹*

Per 31.12.2002 var det 14.287 norske sjøfolk på skip i NOR og 3.696 norske sjøfolk på skip i NIS. Provenytapet ved å gi disse sjøfolkene nettolønn utgjør om lag 2,52 milliarder kroner.

- *provenyet av å gi alle norske sjøfolk med sjømannsfradrag nettolønn,¹*

¹Det er gjennomført sjablonmessige beregninger på grunnlag av skatteregler i 2004 og utbetalingsrapporter fra Sjøfartsdirektoratet. Dette innebærer blant annet at det ikke er tatt hensyn til skatteyterens eventuelle særskilte fradrag eller andre inntekter. Omleggingen som signaliseres i meldingen er foreslått å tre i kraft i 2006. I beregningene er det ikke korrigert for anslått lønnsvekst i perioden 2004-2006. Det er usikkerhet knyttet til antall sjøfolk som rangerer inn under de ulike ordningene. Antall sysselsatte sjøfolk er nært beslektet med hvorledes flåtens struktur, volum og verdi utvikler seg. I tillegg kan antall norske sjøfolk og deres refusjonsberettigede lønn endres med endrede ordninger. I tillegg er det usikkerhet knyttet til effektene av å utvide seilingsområdet for NIS-skip i offshorevirksomhet. Det er i beregningene gjort bestemte forutsetninger vedrørende refusjonsberettiget lønn.

Selvangivelsesstatistikken for 2002 viser at om lag 20 000 skatteyttere mottok sjømannsfradrag dette året. Provenytapet knyttet til å gi disse sjøfolkene nettolønn utgjør om lag 2,8 milliarder kroner.

- *provenyet av å utvide nettolønnsordningen til å omfatte alle konkurranseutsatte sjøfolk i NOR som i dag er under refusjonsordningen.*"4

Det er i dag om lag 8.540 sjøfolk om bord på fartøy i NOR som i dag er omfattet av en refusjonsordning. Provenytapet knyttet til å gi disse sjøfolkene nettolønn utgjør om lag 1,2 milliarder kroner.

"9. Skipsfarten er en viktig arbeidsgiver i distrikts-Norge. Hvordan er bosettingen av sjøfolk fordelt mellom kommuner av ulik sentralitetsgrad?"

Vedlagt følger maritim bemanningsstatistikk utarbeidet av Rikstrykdeverket med fylkesvis og kommunal fordeling.

"10. Hvor stor andel av transportarbeidet på norskekysten utføres i dag av utenlandsk tonnasje?"

I følge statistikk fra Statistisk Sentralbyrå fraktet utenlandsk registrerte skip i 1. halvår 2003 28 pst. av godsvolumet innenriks.

"11. Hvilken virkning mener departementet en utvidelse av NIS' fartsområde vil ha for inn- og utflagging, og hvilken effekt vil dette ha på sysselsettingen av norske sjøfolk? Hvor mange norske sjøfolk med dagens nettolønn og sjøfolk under dagens refusjonsordning antar Regjeringen heretter vil komme inn under NIS og ikke NOR?"

Som omtalt i meldingen på side 99 er hensikten med endringen i fartsområde for NIS offshoreskip å få til en økt internasjonalisering og fleksibilitet for norsk maritim offshorenæring. Regjeringens forslag til endring i fartsområde for NIS-skip i petroleumsvirksomheten vil kombinert med omlegging av norske støtteordninger,

sikre denne del av næringen nødvendig konkurransevne og fleksibilitet i forhold til utenlandske konkurrenter. Virksomheten kan derved videreutvikles i Norge og i utlandet og gi grunnlag for økt verdiskaping i denne delen av norsk næringsliv. Dette er særlig viktig i en situasjon når veksten i aktivitet kommer ved oppdrag utenfor norsk sokkel. Dette vil også skape grunnlag for fortsatt sysselsetting av norske sjøfolk i denne virksomheten.

Økt støtteomfang for NIS-skip kombinert med endring i fartsområdebegrensningen vil kunne gi omregistrering fra utenlandsk register til NIS. Den norskeide offshoreflåten under utenlandsk flagg omfatter 124 skip. De foreslåtte endringene i støtteordninger og fartsområde berører ikke konkurranseforholdet mellom utenlandsk register og NOR. Endringene utløser således neppe en overgang fra utenlandsk register til NOR. Økt anvendelighet og attraktivitet for NIS-skip kan medføre redusert bruk av NOR-registeret.

Flere offshoreskip i NIS ved overgang fra utenlandsk flagg og fra NOR-register kan medføre at det samlet blir flere skip og flere sjøfolk på offshoreskipene i NIS. Tilgang til nettolønnsordning for de sertifikatpliktige stillinger i NIS-flåten dersom kravet om norsk refusjonsbemanning er oppfylt, kan medføre at det også blir en høyere andel norske sjøfolk om bord i denne kategorien NIS-skip enn tidligere. I følge tall fra Rikstrykdeverket er 47 pst. av mannskapet på NIS offshoreskip nordmenn. En omregistrering av offshoreskip fra NOR til NIS vil kunne føre til færre norske sjøfolk om bord i de aktuelle skipene.

Det vil være opp til det enkelte rederi å avveie om det er hensiktsmessig å fortsette i NOR registeret med full nettolønn for hele mannskapet, eller å velge NIS-registeret med eller uten nettolønn for norsk mannskap i de sertifikatpliktige stillingene kombinert med utenlandsk arbeidskraft på hjemlandets vilkår i underordnede stillinger. Den samlede effekten av dette er usikker. Departementet mener at helheten i de foreslåtte endringene vil bedre konkurransevnen til den norskeide offshoreflåten.

Vedlegg 2**Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 19. mai 2004****St.meld. nr. 31 (2003-2004) Vilje til vekst - for norsk skipsfart og de maritime næringer**

Det vises til spørsmål i brev av 18. mai 2004 vedrørende ovennevnte.

Nedenfor følger gjengivelse (*i kursiv*) av de spørsmål komiteen stiller som er besvart fortløpende.

"Gitt dagens ordninger med nettolønn og refusjonsordning, hvor stor del av provenyet på 1020 mill er knyttet til nettolønn i NOR, hvor mye til refusjonsordningen, og hvor mye til ulike proSENTSATSER (fartøygrupper) under refusjonsordningen?"¹

Det er om lag 9 960 personer som er omfattet av gjeldende refusjons- og nettolønnsordninger. Av disse er om lag 8 560 personer om bord på skip i NOR og om lag 6 650 av disse er omfattet av en nettolønnsordning. Provenyet knyttet til å gi disse nettolønn utgjør om lag 860 millioner kroner. Øvrige fartøysgrupper innenfor ordningen tildeles refusjon med 9,3 eller 12 prosent av refusjonsberettiget lønn, noe som utgjør et proveny på om lag 160 millioner kroner.

"Hva er tilleggsprovenyet av å utvide nettolønnsordningen til hele NOR-registeret, gitt at dagens ordninger bevares som de er vedtatt av Stortinget, men at ny net-

1. Det er gjennomført sjablonmessige beregninger på grunnlag av skatteregler i 2004 og utbetalingsrapporter fra Sjøfartsdirektoratet. Dette innebærer blant annet at det ikke er tatt hensyn til skatteyderens eventuelle særskilte fradrag eller andre inntekter. Omleggingen som signaliseres i meldingen er foreslått å tre i kraft i 2006. I beregningene er det ikke korrigeret for anslått lønnsvekst i perioden 2004-2006. Det er usikkerhet knyttet til antall sjøfolk som rangerer inn under de ulike ordningene. Antall sysselsatte sjøfolk er nært beslektet med hvorledes flåten struktur, volum og verdi utvikler seg. I tillegg kan antall norske sjøfolk og deres refusjonsberettigede lønn endres med endrede ordninger. I tillegg er det usikkerhet knyttet til effektene av å utvide seilingsområdet for NIS-skip i offshorevirksomhet. Det er i beregningene gjort bestemte forutsetninger vedrørende refusjonsberettiget lønn.

tolønn i NOR erstatter refusjonsordningen for de som omfattes av denne?"¹

Det er om lag 8 560 personer om bord på fartøy i NOR som er omfattet av gjeldende refusjons- og nettolønnsordninger. Av disse er om lag 6 650 personer omfattet av en nettolønnsordning. Provenyet knyttet til å gi nettolønn til det resterende antall personer i NOR som i dag er innenfor ordningen utgjør om lag 270 millioner kroner. Dette representerer et proveny på om lag 195 millioner kroner utover eksisterende bevilgning til disse sjøfolkene.

"Hva er tilleggsprovenyet av å utvide nettolønnsordningen til å omfatte slepe- og bergningsfartøy i NOR? Og hva er tilleggsprovenyet av å utvide nettolønnsordningen til å omfatte fraktestartøyer i NOR?"¹

Tilskudd til sjøfolk må være innenfor EUs retningslinjer for offentlig støtte til maritim transport som er gjort gjeldende for EFTA-landene gjennom EØS-avtalen. Kun slepebåter med hovedvirksomhet (mer enn 50 pst.) utenfor havn vil ha rett til støtte i henhold til nevnte retningslinjer.

Slepebåter i NOR som har oppdrag i petroleumsvirksomhet mottar i dag nettolønn. Slepebåter med hovedvirksomhet utenfor havn og som ikke er i petroleumsvirksomhet mottar 12 pst. refusjon. Provenyet knyttet til å gi sjøfolk om bord på disse skip nettolønn utgjør om lag 20 millioner kroner. Dette representerer et proveny på om lag 14 millioner kroner utover eksisterende bevilgning til disse sjøfolkene.

Det er om lag 1 530 personer om bord på fraktestartøyer i NOR som er omfattet av gjeldende refusjonsordning. Disse tildeles 12 pst. refusjon. Provenyet knyttet til å gi disse sjøfolkene nettolønn utgjør om lag 215 millioner kroner. Dette representerer et proveny på om lag 145 millioner kroner utover eksisterende bevilgning til disse sjøfolkene.

Vedlegg 3

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 24. mai 2004

Spørsmål angående St. meld. nr. 31 (2003-2004), Vilje til vekst - for norsk skipsfart og de maritime næringer

Det vises til næringskomiteens brev av 19. mai 2004 knyttet til en garantiordning for byggelån for skip og GIEK.

Ordningen med statsgaranti for norske låneopptak i utlandet og for lån i fremmed valuta som ble gitt av norske banker til bygging av skip og borefartøyer ved norske verft ble etablert ved Stortingets vedtak av 29. april 1975, jf. St. prp. nr. 110 og Inns. S. nr. 153 for 1974-1975. Garantiordningen ble administrert av Handelsdepartementet. Ordningen ble avviklet 1. januar 1997.

Siden det er så lenge siden ordningen ble avviklet, og siden en beregning av kostnadene for staten vil måtte bygge på visse forutsetninger, har Nærings- og handelsdepartementet innenfor den gitte svarfristen ikke hatt mulighet til å beregne de totale kostnadene ved denne ordningen. En gjeninnføring av en statlige avlastningsgaranti, som kan dekke inntil 50 prosent av de enkelte lån på proratabasis med en finansinstitusjon og hvor en tar samme garantipremie som den private institusjonen, vil imidlertid ikke gi provenyvirknninger da en slik ordning vil kunne gå i balanse over tid.

Årsaken til at ordningen ble avviklet var redusert etterspørsel i markedet. Dette var en følge av at bankene selv måtte dele risikoen med staten. I tillegg var det en medvirkende årsak at staten etter hvert tok

samme garantipremie som bankene. TBL viser i sitt brev til at situasjonen nå har endret seg slik at bankene ikke lenger ønsker å ta hele risikoen alene.

Spørsmålet om gjeninnføring av ordningen reiser spørsmål knyttet til dokumentasjon av behovet for en slik ordning og den risikoen som tas på statens hånd.

I brevet reises også spørsmål om et mer aktivt GIEK. GIEKs eksportgarantivirksomhet skal være i overensstemmelse med Norges internasjonale forpliktelser slik de er nedfelt i WTOs Agreement on Subsidies and Countervailing Measures og OECDs Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits. Dette innebærer bl.a at GIEKs eksportgarantivirksomhet må drives i økonomisk balanse på sikt.

Nærings- og handelsdepartementet fastsetter rammene for GIEKs virksomhet i henhold til Stortingets vedtak og Norges internasjonale avtaler. GIEK har et eget styre som leder dets virksomhet på statens vegne og som er ansvarlig ovenfor Nærings- og handelsdepartementet. Dette medfører at det er styrets oppgave og ansvar å fastsette garantivilkår og påse at virksomheten drives i økonomisk balanse på lang sikt. Innenfor langsiktig balanse skal GIEK hvor det er hensiktsmessig, søke å oppnå risikodeling og på annen måte søke å minimalisere tapsmulighetene. Nærings- og handelsdepartementet finner at dette risikomandatet fortsatt må ligge til grunn for GIEKs virksomhet.

