



Innst. 232 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

Dokument 8:59 S (2009–2010)

Innstilling fra næringskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Svein Flåtten, Elisabeth Røbekk Nørve og Arve Kambe om å gjøre Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) mer attraktivt og konkurransedyktig

Til Stortinget

Sammendrag

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) ble etablert i 1987, og NIS gir redere muligheten til å registrere sine skip under et flagg med lange maritime tradisjoner og høy anseelse. Skip som er regist

rert i NIS, seiler under norsk flagg og er undergitt norsk jurisdiksjon. I NIS kan man registrere maskindrevne passasjerskip og lasteskip, samt luftputefartøy, boreplattformer og andre flyttbare innretninger. Registeret er åpent for alle typer eiere, og det er ikke krav til etablering i Norge.

Skip registrert i NIS tillates ikke å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Som norsk havn anses i denne sammenheng også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. På grunn av de såkalte fartsområdebegrensningene er det bare skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) eller skip registrert i utenlandske registre som kan operere i det området.

Forslagsstillerne er bekymret over at færre skip seiler under norsk flagg, og at NIS-registeret ser ut til å forvitne i det stille. Det er hevdet til fordel for fartsområdebegrensningene at de er viktige for å sikre norske sjøfolk. Imidlertid kan ikke den norske sjømannens rolle sikres gjennom regelverk knyttet til

NIS, dersom regelverket er slik innrettet at rederne unnlater å seile under norsk flagg. Det er viktig, også for Norges status og gjennomslagskraft som skipsfartsnasjon internasjonalt, at NIS er et stort og sterkt register. Forslagsstillerne er av den oppfatning at det i første rekke er fartsområdebegrensningen som er til hinder for flere registreringer i NIS.

Forslagsstillerne mener at det på bakgrunn av ordningens formål, å støtte den norske sjømann, også bør vurderes å la nettolønnsordningen virke på skip i NIS-registeret. At NIS forblir et sterkt internasjonalt register, er også en viktig forutsetning for at Norge fortsatt skal kunne sette sitt preg på internasjonal skipsfartspolitik og – lovgivning.

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag der fremtidige utfordringer og muligheter for NIS utredes, og med forslag som gjør NIS mer attraktivt og konkurransedyktig, herunder oppheving av fartsområdebegrensningene. I denne forbindelse utredes muligheten for å utvide nettolønnsordningen til også å gjelde NIS-fartøy.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Else-May Botten, Lillian Hansen, Arne L. Haugen, Ingrid Heggø og lederen Terje Aasland, fra Fremskrittspartiet, Per Roar Bredvold, Harald T. Nesvik og Torgeir Trældal, fra Høyre, Svein Flåtten, Frank Bakke Jensen og Elisabeth Røbekk Nørve, fra Sosialistisk Venstreparti, Alf Egil Holmelid, fra Senterpartiet, Irene Lange Nordahl, og fra Kristelig Folkeparti,

Rigmor Andersen Eide, viser til at Norge er en stor skipsfartsnasjon og at den maritime næringen er av stor betydning for norsk økonomi, samt viktig for mange lokalsamfunn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at næringen er i internasjonal åpen konkurranse og at det er av sentral betydning å gi næringen rammevilkår som er minst like gode som våre konkurrentland.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at næringen er i internasjonal åpen konkurranse, og det er av sentral betydning å gi næringen rammevilkår som er like gode som i våre konkurrentland. Flertallet har merket seg at regjeringen satser på maritim sektor gjennom å utforme og gjennomføre den maritime strategien «Stø Kurs» som ble lagt fram i 2007, som gir konkurransedyktige rammevilkår for både rederier og sjøfolk. Flertallet støtter visjonen som er at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon, og viser spesielt til at det i strategien framgår at det skal legges til rette for at de maritime næringer fortsatt skal velge Norge som vertsland.

Det har over tid vært et fall når det gjelder antallet skip i norske registre, og komiteen viser til at innretningen på de norske skipsregistrene kan være noe av bakgrunnen for utviklingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er kjent med problemstillingene knyttet til fartsområdebegrensningen for NIS-skip, og har merket seg at det er stor avstand mellom rederi- og sjømannsorganisasjonene i dette spørsmålet. Flertallet har merket seg at regjeringen også vurderer om det kan være annet regelverk og administrative prosesser som har betydning for NIS-registerets attraktivitet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er viktig at det sørges for at norske registres innretning er tidsriktig og konkurransedyktig. Det er viktig for hele den maritime næringens utviklingsmuligheter i Norge at vi fortsatt er en konkurransedyktig flaggstat. Når skipsregistrene skal være med på å sikre en målsetting om at Norge fortsatt skal være en ledende maritim nasjon, må registrene ha rammebetingelser som gjør dem til et attraktivt valg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er opptatt av at de norske skipsregistrene skal være konkurransedyktige, og har merket seg at Nærings- og handelsdepartementet har igangsatt arbeid med å utvikle en felles strategi for markedsføring og markedsprofilering av det maritime Norge i utlandet, noe som blant annet er fulgt opp i det såkalte omdømmeprojektet og gjennom bevilgninger til markedsføring av NIS. Dette arbeidet følges også opp i prosjektet «Norge som maritimt vertsland», noe flertallet ser som svært bra. Flertallet ser det som viktig at det kartlegges om det er regelverk og administrative prosedyrer som kan være til hinder for bruk av norske skipsregistre, og har merket seg at nærings- og handelsdepartementet i november 2009 ba om innspill fra næringen, sjømannsorganisasjoner og classeselskaper om hva som er til hinder for valg av norsk flagg. Flertallet viser til at statsråden i sitt brev til komiteen datert 12. mars 2010 viser til at det i denne forbindelse kom inn en rekke forslag, og at departementet nå er i en prosess med å vurdere disse innspillene. Flertallet merker seg også at Stortinget vil bli involvert i det videre arbeidet som ledd i budsjettprosesser og dermed det blir aktuelt med lovendringer i denne forbindelse.

Komiteen viser til at den maritime klyngen er avhengig av at alle deler av næringen fortsatt skal oppleve gunstige utviklingsmuligheter i Norge. Dette innebærer for eksempel at det må være et skatteregime for norske rederier som er på linje med våre konkurrentland.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at regjeringen har gitt næringen langsiktige og konkurransedyktige rammevilkår gjennom nettolønnsordningen, rederrisikatteordningen og en målrettet satsing på kompetanse, forskning og miljø. Flertallet viser til at dette er fulgt opp med satsinger på de årlige statsbudsjettene. Flertallet foreslår at forslaget avvises.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser også til viktigheten av at norske sjøfolk får forutsigbare rammebetingelser, som er like gode som våre naboland, gjennom en fullverdig nettolønnsordning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti mener at dersom norske registre skal være konkurransedyktige, må det sørges for en helhetlig gjennomgang av registerbetingelsene. Skipsfartsnæ-

ringen er global, og aktørene tiltrekkes av de nasjonene som samlet sett har de beste betingelsene. Disse medlemmer vil derfor understreke betydningen av at disse er forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at det for den maritime næringen er viktig at rederiene finner det konkurransedyktig fortsatt å benytte norsk register. Samtidig er det av stor betydning for næringens fremtid i Norge at konkurransedyktigheten for norske sjøfolk styrkes. Disse medlemmer mener at innføring av mer konkurransedyktige rammebetingelser for skipsregistrene må gjøres i kombinasjon med en utvidelse av nettolønnsordningen for sjøfolk og at denne samtidig gjøres forutsigbar.

På bakgrunn av dette fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede konkurransedyktige rammebetingelser for de norske skipsregistrene i kombinasjon med en utvidet nettolønnsordning.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres forslag om å gjøre NIS mer attraktivt og konkurransedyktig ble fremmet på bakgrunn av et ønske om å styrke den norske maritime næringen og å videreutvikle vår stolte skipsfartshistorie. Å styrke næringen er noe det er uttalt bred enighet om, og det må skje gjennom et bredt spekter av virkemidler.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil uttrykke dyp skuffelse over at regjeringen, etter å ha tapt den såkalte rederiskattesaken i Høyesterett, har valgt å foreslå en ny overgangsordning som påfører næringen ny usikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har, i likhet med det statsråden gir uttrykk for i brev av 12. mars 2010 til Stortinget, registrert at det er uenighet om rederi- og sjømannsorganisasjonene i spørsmålet om fartsområdebegrensningen for NIS-skip. Disse medlemmer forstår at sjømannsorganisasjonene frykter at såkalt brain-drain kan bli resultatet dersom rederiene i stor utstrekning flagger bort fra NOR. Disse medlemmer viser til at denne utviklingen har skjedd i NOR under den rød-grønne regjeringen, og at antall skip under norsk flagg i NIS-registret de senere år også har blitt redusert.

Komiteens medlemmer fra Høyre registrerer at den eksterne evaluering som statsråden

viser til i sitt brev, nå er fremlagt, jf. Rapport 2010-023 Evaluering av sysselsettingsordningene for sjøfolk. Denne rapporten viser på den ene side at sysselsettingsordningene trolig har hatt en positiv effekt på sysselsettingen av sjøfolk. Uten sysselsettingsordninger er det grunn til å tro at vi hadde hatt færre norske sjøfolk. Effekten med hensyn til sysselsetting er sterkere jo mindre spesialisert stillingen er. Etter innføringen av nettolønnsordningen har det vært en sterk økning i antall opplæringsstillinger om bord på skipene og i rekrutteringen til maritime utdanninger. Samtidig viser rapporten at gitt det maksimale anslaget på at om lag 4 800 sjøfolk kan miste jobben om ordningene faller bort, er sysselsettingsordningene samfunnsøkonomisk ulønnsomme når en vurderer effektene over en lengre periode.

Disse medlemmer mener at vi som sjøfartsnasjon ikke har råd til å se NIS-registeret forvitte. Samtidig må vi ta på alvor at enkelte rederier i den seneste tid har redusert antallet norske sjøfolk betydelig. Disse medlemmer vil understreke at det er regjeringen Stoltenbergs ansvar å sørge for både å styrke næringen og sikre arbeidsplassene, og mener regjeringen Stoltenberg utviser passivitet når utfordringer i næringslivets mange sektorer besvares med henvisninger til kommende og pågående utredninger og vurderinger. Disse medlemmer mener at det for den norske maritime klyngen er viktig med et sterkt NIS, og at dette også har sammenheng med den såkalte nettolønnsordningen. Dette er noe forslagsstillerne også understreket i sitt forslag.

Disse medlemmer oppfatter statsrådens svarbrev til Stortinget dit hen at regjeringen både arbeider med spørsmålet om fartsområdebegrensningene til NIS og med hvordan nettolønnsordningen bør innrettes videre, og forstår derfor regjeringen slik at man den er enig med Høyre i at dette er viktige spørsmål å få klarhet i for næringen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti foreslår på denne bakgrunn:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag der fremtidige utfordringer og muligheter for NIS utredes, og med forslag som gjør NIS mer attraktivt og konkurransedyktig, herunder oppheving av fartsområdebegrensningene. I denne forbindelse utredes muligheten for å utvide nettolønnsordningen til også å gjelde NIS-fartøy.»

Disse medlemmer vil understreke at rammevilkårene for norsk skipsfart ikke må avvike vesentlig fra tilsvarende rammevilkår for europeisk skipsfart. Disse medlemmer viser til at skip registrert i NIS møter begrensninger som ikke uten-

landske skip har når det gjelder oppdrag i norske farvann. Disse medlemmer mener disse begrensningene bør avvikles over tid.

Disse medlemmer viser til at NIS-registrerte skip har tariffavtaler som sikrer sjøfolkene ryddige lønns- og arbeidsvilkår og sosiale rettigheter. Samtidig gir en stor norskkontrollert flåte Norge mulighet til å påvirke skipsfartspolitikken internasjonalt. Disse medlemmer mener derfor det er svært uheldig både for sjøfolk og rederier at vi ser en reduksjon i antall skip registrert i NIS.

Disse medlemmer viser til at fartsområdebegrensningene oppgis av rederiene som den viktigste årsaken til at de benytter seg av utenlandske flagg. Fartsområdebegrensningene innebærer en diskriminering av norskregistrerte skip i forhold til utenlandske skip. Disse medlemmer viser videre til at NIS er det eneste skipsregisteret i verden som forbyr egne nasjonale skip ferdsel i eget farvann. Disse medlemmer mener det særlig er forbudet mot å føre last mellom norske havner samt forbudet mot å gå med last eller passasjerer mellom havn i Norge og innretning på norsk kontinentalsokkel, som er problematiske.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener at en opphevelse av fartsområdebegrensningene på begge disse områdene imidlertid må skje i kombinasjon med at nettolønnsordningen utvides til også å gjelde NIS-registrerte fartøy.

Dette medlem vil i første omgang åpne for at skip i NIS får mulighet til å ta oppdrag til og fra installasjoner på norsk sokkel. Basert på erfaringene ved en slik åpning, der virkninger i arbeidsmarkedet blir vurdert nøye, kan man så vurdere en videre utvikling av fartsområdebegrensningene også for skip som fører last mellom norske havner. På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennom forskriftsendring sørge for at skip i NIS har mulighet til å ta oppdrag til og fra installasjoner på norsk sokkel.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en utvidelse av nettolønnsordningen til også å gjelde NIS-registrerte fartøy.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede konkurranse-dyktige rammebetingelser for de norske skipsregistrene i kombinasjon med en utvidet nettolønnsordning.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag der fremtidige utfordringer og muligheter for NIS utredes, og med forslag som gjør NIS mer attraktivt og konkurransedyktig, herunder oppheving av fartsområdebegrensningene. I denne forbindelse utredes muligheten for å utvide nettolønnsordningen til også å gjelde NIS-fartøy.

Forslag fra Kristelig Folkeparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen gjennom forskriftsendring sørge for at skip i NIS har mulighet til å ta oppdrag til og fra installasjoner på norsk sokkel.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en utvidelse av nettolønnsordningen til også å gjelde NIS-registrerte fartøy.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

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

vedtak:

Dokument 8:59 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Svein Flåtten, Elisabeth Røbekk Nørve og Arve Kambe om å gjøre Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) mer attraktivt og konkurransedyktig – vedtas ikke.

Oslo, i næringskomiteen, den 6. mai 2010

Terje Aasland

leder

Harald T. Nesvik

ordfører

Vedlegg**Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 12. mars 2010****Representantforslag 59 s (2009 - 2010) om å gjøre Norsk Internasjonalt Skipsregister mer konkurransedyktig**

Representantene Svein Flåtten, Elisabeth Røbekk Nørve og Arve Kampe har fremmet et representantforslag 59 s (2009 - 2010) forslag om å gjøre Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) mer konkurransedyktig.

De problemstillinger som reises er i hovedsak parallelle til de som ble tatt opp i en interpellasjon fra stortingsrepresentant Harald T. Nesvik om grep for å sikre skipsregistrenes konkurransedyktighet. Interpellasjonen ble som kjent behandlet og debattert i Stortinget 16.02.2010. Debatten i Stortinget viste at det var en stor grad av enighet om behovet for å vurdere tiltak for å gjøre NIS mer konkurransedyktig, og om betydningen av at Norge skal ha en stor flåte under eget flagg. Samtidig fremkom ulike oppfatninger om innretning, dosering og tidspunkt for innføring av ulike virkemidler.

Som det fremgikk i mine innlegg ved den anledning har regjeringen og departementet vist gjennomføringsevne i forhold til å satse på norsk maritimt næringsliv ved å utarbeide og følge opp en maritim strategi, "Stø kurs", som ble lagt frem i 2007. Visjonen her at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon, og at vi skal *"legge forholdene til rette for at de maritime næringer fortsatt skal velge Norge som vertsland"*.

De sentrale grep fra regjeringen har vært knyttet til konkurransedyktige rammebetingelser inklusive en ny konkurransedyktig rederiskatteordning, nettolønnsordning og målrettet satsing på kompetanse, forskning og miljø ledsaget av budsjettmidler.

Videre har vi også igangsatt arbeid med å utvikle en felles strategi for markedsføring og markedsprofilering av det maritime Norge i utlandet. Dette er bl.a. fulgt opp i det såkalte omdømmeprojektet og gjennom bevilgninger til markedsføring av NIS. I budsjettet for 2010 er arbeidet med målrettet og aktiv satsing på markedsføring av NIS videreført. Arbeidet videreføres også i prosjektet; *"Norge som maritimt vertsland"* som jeg lanserte i forbindelse med Verftskonferansen i Ålesund i november 2009. Gjennom dette initiativet ønsker vi å bidra til at maritim virksomhet lokaliseres til Norge. Vi ønsker både å få utflyttet virksomhet tilbake til Norge og å få utenlandske aktører til å velge Norge som lokaliseringsland. Det er selvsagt også viktig å legge til rette for at

maritim virksomhet som allerede drives i Norge fortsatt skal ønske å videreutvikles her.

I dette arbeidet er det sentralt å undersøke og kartlegge om det er regelverk og administrative prosedyrer som kan være til hinder for bruk av norske skipsregistre.

Departementet ba derfor i november i fjor rederinæringen, sjømannsorganisasjonene og klasseselskap om å komme med innspill til hva som er hinder for valg av norsk flagg. Organisasjonene har kommet med kommentarer og forslag knyttet til bl.a. fartsområdebegrensningen, nettolønnsordningen og Sjøfartsdirektoratets service.

Departementet er nå i en prosess med å vurdere innspillene.

NIS-loven inneholder begrensninger i skipenes fartsområde. NIS-registrerte skip kan ikke føre last eller passasjerer mellom norske havner, eller å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn.

Det er riktig som det påpekes i Representantforslaget at det i 2004 var et flertall på Stortinget som støttet et forslag fra den daværende regjering om en gradvis utvidelse av fartsområdet for NIS skip med åpning på norsk sokkel. Bondevik II regjeringen unnlot imidlertid å følge opp forslaget.

Den nåværende regjeringen har som nevnt lagt vekt på å utforme, følge opp og gjennomføre en helhetlig maritim strategi med konkurransedyktige rammebetingelser for rederier og sjøfolk. I likhet med forslagstillerne er også vi oppmerksomme på problemstillingene knyttet til fartsområdebegrensningen for NIS skip. Det er imidlertid i utgangspunktet stor avstand mellom rederi- og sjømannsorganisasjonene i dette spørsmålet, noe vi tar hensyn til i departementets videre arbeid. Departementet vurderer imidlertid også om det kan være annet regelverk og administrative prosesser som har betydning for NIS-registerets attraktivitet.

NIS skip er i dag omfattet av refusjonsordninger på henholdsvis 9,3 og 12% av bruttolønn avhengig av fartstype. I forslaget tar representantene opp spørsmål om å utvide nettolønnsordningen til også å gjelde NIS skip. Også dette er foreslått i innspill fra organisasjonene i forbindelse prosjektet; *"Norge som maritimt vertsland"*. Jeg konstaterer at forslagstillerne ønsker en utredning av dette spørsmålet. Disse forslagene er nå del av den prosessen som departementet har igangsatt for å vurdere innspillene.

I tillegg nevnes at Nærings- og handelsdepartementet, som meddelt i St.prp nr 1 (2009-2010), har igangsatt et arbeid med en ekstern evaluering av tilskuddsordningene for sysselsetting av sjøfolk. Evalueringen vil belyse ordningens effektivitet, måloppnåelse og hensiktsmessighet. Rapporten fra denne evalueringen ventes overlevert departementet i løpet av kort tid. Også denne rapporten vil være sentralt materiale for det videre arbeid med å utforme en robust og fremtidsrettet tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk, og som ledd i det overordnede arbeidet med å styrke norsk maritimt næringsliv.

Departementet vil følge opp dette arbeidet overfor Stortinget som del av de ordinære budsjettprosesser.

Vi vurderer nå de ulike innspill og alternativer med sikte på å gjøre NIS-registeret og Norge som maritimt lokaliseringssted mer konkurransedyktig. I denne prosessen vil det være viktig å ha et helhetlig maritimt perspektiv slik det er lagt opp til i regjeringens maritime strategi. Stortinget vil bli involvert i den videre arbeid både som ledd i budsjettprosesser og i den utstrekning det vil bli aktuelt med lovendringer.

