



Innst. 205 L

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

Prop. 41 L (2016–2017)

Innstilling fra næringskomiteen om Lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og fiskeridepartementet legger i proposisjonen frem forslag til en ny lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Lovforslaget er en oppfølging av Sundvolden-erklæringen og regjeringens maritime strategi som ble lagt frem sommeren 2015, hvor det fremgår at regjeringen vil lovfeste tilskuddsordningen.

Lovutkastet som legges frem er utformet som en hjemmelslov, med generelle bestemmelser om formål, tilskuddsmottakere og beregning av tilskudd. Videre inneholder lovutkastet hjemmel for at departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kontroll og innretning av tilskuddsordningen. Loven gir dermed en lovfestet rett til et tilskudd, mens omfanget av støtten som gis fortsatt bestemmes gjennom Stortingets årlige budsjettvedtak.

Innretningen av tilskuddsordningen, som virkeområde, krav til opplæringsstillinger, de ulike støtenivåene, søknad og dokumentasjon, utbetaling, samt bestemmelser om tilsyn, kontroll og sanksjoner ved brudd på regelverket mv. følger av forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, som ble fastsatt med virkning fra 1. mars 2016. Forskriften er fastsatt med hjemmel i Stortingets budsjettvedtak. En lovfesting vil endre forskriftenes hjemmelsgrunnlag til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

1.2 Bakgrunn og behovet for lovfesting

Tilskuddsordningen har over tid utviklet seg til et viktig virkemiddel for å bevare Norges posisjon som en ledende maritim nasjon. Antallet sjøfolk som omfattes av ordningen har vært relativt stabilt de siste årene. I 2015 var ca. 11 900 sjøfolk inkludert i ordningen, fordelt på om lag 120 rederier. Andre sammenlignbare stater har liknende ordninger.

Regjeringen legger til grunn at en konkurranse-dyktig tilskuddsordning er en forutsetning for å sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs og at rederiene har konkurranse-dyktige rammevilkår. Tilskuddsordningen kompenserer delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere fra Norge/EØS. Videre mener regjeringen at lovfesting av tilskuddsordningen vil gi økt forutsigbarhet for rammebetingelsene knyttet til norsk maritim kompetanse.

1.3 Høring og departementets vurderinger

Høring av forslag til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

Forslag til lov om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk ble sendt på høring 17. juni 2016 med frist for kommentarer 26. august 2016.

Høringsinstansene er i det alt vesentlige enige i departementets lovforslag. Det er etter departementets syn ikke kommet innvendinger til forslaget som tilsier at lovutkastet bør justeres.

Sjømannsorganisasjonene har i sitt høringssvar gitt uttrykk for at tilskuddsloven bør være flaggnøytral slik at støtten skal følge sjøfolkene uavhengig av register. Departementet bemerker til dette at flaggkrav i ordningen er en viktig årsak til at skip er flagget i NOR og NIS. Sjømannsorganisasjonenes forslag vil etter departementets syn kunne stimulere til utflagging slik at NOR- og NIS-registrene svekkes,

og redusere antall norske sjøfolk under norsk flagg. Statsstøtteretningslinjene i EØS-avtalen innebærer at statsstøtte til sjøfolk bare kan gis til skip med EØS-flagg. Antall sjøfolk som mottar sjømannsfradrag, er nær 20 000 (tall fra desember 2014). De budsjettmessige konsekvensene av å åpne tilskuddsordningen for skip med EØS-flagg vil trolig være økte utbetalinger under tilskuddsordningen. Basert på tall fra fartsområdeutvalget er det om lag 900 norske sjøfolk på norskeide skip under utenlandsk flagg (deep sea/off-shore).

1.4 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Nærings- og fiskeridepartementet legger til grunn at lovfestingen av tilskuddsordningen ikke vil ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige. En lovfesting av retten til tilskudd har ingen direkte økonomiske virkninger. Støttenivået fastsettes av Stortinget i de årlige budsjettvedtakene.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Else-May Botten, Ingrid Heggø, Odd Omland og Knut Storberget, fra Høyre, Laila Davidsen, Ingunn Foss, Gunnar Gundersen og Ove Trellevik, fra Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad, Oskar J. Grimstad og Morten Ørsal Johansen, fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Hjemdal, fra Senterpartiet, lederen Geir Pollestad, fra Venstre, Pål Farstad, og fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, viser til Prop. 41 L (2016–2017) Lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

Maritim næring har i generasjoner stått for innovasjon og nyskaping, og utviklet seg til en av landets mest globale, innovative og fremtidsrettede næringer. Næringen har også hatt stor betydning for utviklingen av olje- og gassnæringen.

Komiteen mener sjømenn med erfaring fra norske skip er en verdifull ressurs for hele den maritime klyngen, og har vært viktig for å bevare og utvikle Norge som en ledende maritim nasjon.

Tilskuddsordningen har utviklet seg over tid. Som en oppfølging av Sundvollen-erklæringen og regjeringens maritime strategi, legger nå regjeringen fram forslag til ny lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk

Venstreparti vil understreke at en sterk og forutsigbar nettolønnsordning ikke har vært en selvfølge.

Disse medlemmer minner om at regjeringen Bondevik II foreslo en såkalt «kompetansemodell» i statsbudsjettet for 2006, en modell hvor antallet sjøfolk i ordningen ville blitt drastisk redusert.

Disse medlemmer peker også på at da regjeringen Stoltenberg II tok over i 2005, var overslagsbevilgningen til refusjonsordningen 1 060 mill. kroner. Da regjeringen gikk av, var den 1 700 mill. kroner, en økning på over 60 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet trekker frem at lovforslaget ikke inneholder store føringer. Lovforslaget sier ikke noe om omfang, innretning eller virkeområde. Lovforslaget sier heller ikke noe om hvem som skal forvalte ordningen i fremtiden. Disse medlemmer legger til grunn at ordningen også i fremtiden skal forvaltes av Nærings- og fiskeridepartementet. Disse medlemmer legger videre til grunn at ordningen skal gjelde alle sjøfolk. En følge av dette er at debatten om «kompetansemodellen» nå legges død.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet i 2013 på sitt landsmøte vedtok å lovfeste nettolønnsordningen.

Komiteen merker seg at det ble uttrykt støtte til å lovfeste ordningen i alle innspillene som kom til regjeringens høring, og at høringsinstansene i det alt vesentlige er enige i regjeringens lovforslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil påpeke at det er bred støtte blant partiene til nettolønnsordningen. Disse medlemmer vil derfor påpeke at det er på høy tid at regjeringen nå kommer med et forslag til Stortinget. Disse medlemmer stiller seg spørrende til at det har tatt nesten 4 år å gjøre dette grepet, særlig i en så alvorlig situasjon for norsk maritim næring hvor ledigheten er høy og behovet for forutsigbarhet presserende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, peker på at en konkurransedyktig nettolønnsordning i sin tid ble innført av regjeringen Bondevik, og at Arbeiderpartiet den gang gikk ut mot det de omtalte som en særbehandling av den maritime næringen. Under Arbeiderpartiets senere regjering har ordningen stått tilnærmet urørt, med unntak av i 2008 da det ble innført et tak på 198 000 kroner for offshoresektoren. I praksis stod ordningen for fall da antall sjøfolk som benyttet ordningen var nedadgående, slik det også fremgår av regjeringen Stolten-

bergs statsbudsjett for 2012. Konsekvensen av dette var at rederiene i større grad så seg tvunget til å flagge ut og benytte utenlandske sjøfolk, og ordningen var totalt sett langt fra konkurransedyktig sammenliknet med ordningene til andre sjøfartsnasjoner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil også påpeke at til tross for enkelte grep fra regjeringens side, er tallet på norske sjøfolk i refusjonsordningen nå lavere enn på flere år. Det er færre sjøfolk i ordningen nå enn da denne regjeringen startet å regjere.

Disse medlemmer påpeker at en nettolønnsordning i seg selv trolig må suppleres med andre tiltak for å sikre norske sjøfolks fremtidige konkurransekraft i egne havområder og på sokkelen.

Disse medlemmer mener derfor regjeringen må utrede muligheten for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel så snart som mulig.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, støtter regjeringens syn på at en konkurransedyktig tilskuddsordning er en forutsetning for å sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs og at rederiene har konkurransedyktige rammevilkår.

Flertallet støtter således lovforslaget.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre i egne alternative statsbudsjett, og i budsjettforlikene med regjeringen, har støttet ordningen med nettolønn for sjøfolk. Venstre mener derfor det kan være grunner til å ha en slik ordning, gitt at de internasjonale rammebetingelsene for sjøfart er slik som de er. Dette medlem ser også at det kan være grunner til å avvikle ordningen. Dette på grunn av at ordningen ikke omfatter alle arbeidstakere på båt. Denne skjevhet har dette medlem vært skeptisk til. Dette medlem mener denne skjevheten ytterligere befestes ved en lovfesting.

Komiteen merker seg at tilskuddsordningen er styrket, og at en rekke nye skip er flagget inn i NIS og NOR. Gensen for maksimal utbetaling for NOR-skip i kystfart og for utenriksferger i NOR og NOR-skip som betjener strekningen Bergen–Kirkenes, er fjernet. Det er etablert særskilte tilskuddsordninger for henholdsvis NIS-passasjerskip i utenriksfart og NIS-konstruksjonsskip.

Grunnet nedgangen i offshore-segmentet er en rekke fartøy lagt i opplag, og sjøfolk er enten permitterte eller sagt opp fra sine stillinger om bord.

Komiteen viser til at tilskuddsordningen for NIS-passasjerskip i utenriksfart ikke er trådt i kraft grunnet ESA-behandling.

Komiteen viser til at når denne tilskuddsordningen trer i kraft, er det ventet en omflagging fra NOR til NIS for relevante passasjerferger. I den forbindelse kan en også forvente ytterligere oppsigelser.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at alternativet til dette er eventuelt omflagging til Dansk Internasjonalt Skipsregister (DIS), der konkurrentene har sine skip registrert, og betydelig flere tilsatte vil bli oppsagt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen har sendt på høring en forskriftsendring hvor fartsområdebegrensningene for utenlandsferger i Norsk Internasjonalt Skipsregister i stor grad oppheves. Regjeringen viser til et flertall i fartsområdeutvalget for å legitimere forslaget. Disse medlemmer vil påpeke at Norsk Sjømannsforbund og LO stod utenfor denne enigheten. Videre var enigheten oppnådd under forutsetninger som nå er endret. Disse medlemmer vil fremheve at i etterkant av utvalget har nettolønnsordningen blitt styrket av Stortinget, herunder heving av taket i NOR, og ordningen gjelder nå for hele mannskapet. Disse medlemmer mener forskriftsendringen er unødvendig, og vil trekke frem at eksempelvis Color Line uttalte at «(n)å blir Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) langt på vei konkurransedyktig i forhold til Danmark» til Maritime.no 29. mai 2015. Disse medlemmer merker seg at grunnet de endrede forutsetninger har også samtlige arbeidstakerorganisasjoner fra fartsområdeutvalget gått ut mot endringen og trukket seg fra utvalgets enighet. Disse medlemmer vil fremheve at et reelt trepartssamarbeid er en avgjørende forutsetning for at vi i Norge har et omstillingsdyktig arbeidsliv.

Disse medlemmer ser også med stor bekymring på at regjeringen legger opp til et forslag hvor flere ruter enn Oslo–Kiel kan flagges til NIS, ved at fartsområdebegrensningene oppheves for ruter med overnatting og hvor avstanden mellom sist anløpte norske havn og utenlandsk havn er over 175 nautiske mil. En slik endring kan åpne for at flere nordiske ruter kan inkluderes, og kan dermed ha konsekvenser for hele det nordiske arbeidsmarkedet. Disse medlemmer peker på at denne endringen verken har vært diskutert i fartsområdeutvalget eller ledsages av en egen forklaring fra Nærings- og fiskeridepartementet. Disse medlemmer er sterkt kritiske til at departementet ikke belyser noen mulige konsekvenser av dette i høringsnotatet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ber derfor regjeringen trekke sitt forslag til forskriftsendring og heller gå i dialog med ledelse og tillitsvalgte i Color Line for å søke alternative løsninger for å beholde hele flåten på NOR-flagg.

Komiteens medlem fra Venstre ber regjeringen ta initiativ internasjonalt for å redusere bruken av nettolønnsordninger, slik at det blir mer likeverdige konkurransevilkår mellom land innen sjøfart. Dette vil styrke Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon.

3. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av samtlige av komiteens medlemmer, unntatt komiteens medlem fra Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

§ 1 Formål

Formålet med tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er å legge til rette for

maritim virksomhet. Ordningen skal sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs og bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land.

§ 2 Tilskuddsmottakere

Tilskudd kan gis til organisasjoner som har drift av skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) eller Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).

§ 3 Beregning av tilskudd

Tilskudd beregnes på grunnlag av skatt, trygdeavgift og norsk arbeidsgiveravgift for arbeidstakere som er tilskuddsberettiget etter ordningen.

§ 4 Forskrifter

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om innretningen av tilskuddsordningen, som bestemmelser om virkeområde, beregning av tilskudd og forvaltning av ordningen, og om plikter og sanksjoner for private i forbindelse med forvaltningens kontroll av tilskuddsordningen.

§ 5 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Gjeldende forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs gjelder også etter at loven har trådt i kraft.

Oslo, i næringskomiteen, den 7. mars 2017

Geir Pollestad

leder

Ove Trellevik

ordfører