



STORTINGET

Innst. 338 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Meld. St. 10 (2020–2021)

Innstilling fra næringskomiteen om Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring

Til Stortinget

1. Hovedinnholdet i meldingen

Maritim næring har en sentral posisjon blant de norske havnæringene og i norsk næringsliv, og bidrar til verdiskaping og arbeidsplasser i hele landet. Norske maritime bedrifter og arbeidstakere forvalter teknologi og kompetanse som gir dem et internasjonalt konkurransefortrinn innenfor en rekke segmenter. Norsk maritimt næringsliv opererer i og leverer til ordinær skipsfart så vel som offshore petroleum, fiskeri, havbruk og nye og fremvoksende havnæring. Den norske maritime næringens konkurransefortrinn er bygget på lange maritime tradisjoner, høy omstillingsevne og en aktiv maritim politikk. For å opprettholde næringens konkurransevne er det viktig at den har rammevilkår som gir mulighet for omstilling og nyskaping i en tid som krever reduksjoner i utslipp og preges av økt digitalisering, fremvekst av nye markeder og økt handelspolitisk usikkerhet.

Formålet med denne meldingen er å legge til rette for at den maritime næringen opprettholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskaping og sysselsetting i hele landet, i tråd med Granavolden-plattformen. Meldingen skal peke ut en tydelig retning for den maritime politikken som bidrar til gode og fremtidsrettede rammebetingelser for norsk maritimt nærings- og arbeidsliv.

Regjeringen vil legge til rette for at maritim næring kan videreutvikle sitt konkurransefortrinn gjennom å ta i bruk og utvikle ny teknologi som bygger opp under norsk klima- og miljøpolitikk og legger til rette for grønn verdiskaping og grønne arbeidsplasser i en næring med stolte tradisjoner.

FNs 2030-agenda med bærekraftsmålene generelt og bærekraftsmål 14 spesielt, om bærekraftig bruk av hav og marine ressurser, danner de ytre rammene for en fornyet norsk satsing på maritim næring.

Det er over 16 år siden forrige gang det ble lagt frem en melding om maritim næring. I 2015 la regjeringen frem sin maritime strategi, Maritime muligheter – Blå vekst for grønn fremtid, som er grunnlaget for regjeringens maritime politikk. Strategien har som mål å legge til rette for videre vekst og verdiskaping i den maritime næringen.

Maritim næring har de siste årene vært påvirket av en rekke sentrale utviklingstrekk og endringer nasjonalt og internasjonalt, som gir grunnlag for å vurdere innretningen av den maritime politikken.

Økte klima- og miljøutfordringer har satt utslippsreduksjon høyt på den nasjonale og globale dagsorden. Strengere utslippskrav vil definere skipsfartens rolle i å nå de nasjonale og globale klimamålene. Evnen til å utvikle og ta i bruk grønn skipsteknologi vil påvirke muligheten til å hevde seg i det internasjonale markedet fremover, både for rederier, utstyrsleverandører og maritim næring for øvrig. I 2019 la regjeringen frem en egen handlingsplan for grønn skipsfart. Handlingsplanen forankrer regjeringens ambisjon om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030.

Utvikling og bruk av digital teknologi i samfunnet har akselerert og gitt gevinster, muligheter og utfordringer. Digitalisering og automatisering preger i økende

grad maritim næring gjennom mer automatiserte prosesser om bord på fartøyer og mer integrerte systemer. Dette gir muligheter for optimalisering av drift og bedre kommunikasjon og sikkerhet. Samtidig medfører det nye krav til kompetanse og nye sikkerhetsutfordringer knyttet til informasjon og digital sårbarhet.

Bærekraftig bruk av havet har fått økt oppmerksomhet, sammen med kunnskap om mulighetene havet gir for å løse flere av de fremste samfunnsutfordringene. Innovasjon og omstilling av norsk maritim næring mot nye markeder er nødvendig for å oppnå fortsatt verdiskaping og sysselsetting.

Norsk og internasjonal økonomi har vært gjennom flere kriser og lavkonjunkturer de siste 15 årene og gjennomgått omstillinger. Sammen med større svingninger i handelspolitikken internasjonalt og en endring i globale handelsstrømmer har dette gitt mindre forutsigbare markeder for skipsfarten.

Siden vinteren 2020 og utbruddet av covid-19 har maritim næring vært rammet av en av de største økonomiske krisene i moderne tid. Krisen har gitt dramatiske konsekvenser for aktivitet, arbeidsplasser og finansiell evne i en tid hvor næringen fra før av var økonomisk sårbar som følge av en pågående omstilling etter fallet i oljeprisen fra 2014.

Maritim nærings evne til å tilpasse seg nye krav til utslippsreduksjon, ny digital teknologi og nye markeder vil påvirke dens konkurransekraft i årene fremover. Næringen må samtidig ha fremtidsrettede og forutsigbare rammebetingelser som gir mulighet for å tilpasse seg utviklingen. I dette perspektivet legges det vekt på at ikke kun rederiene og den maritime industrien, men også sjøfolkene og andre arbeidstakere i maritim næring tar del i omstillingen gjennom utvikling av ny kunnskap, kompetanse og teknologi.

For å legge til rette for omstilling og innovasjon i norsk maritim næring vil regjeringen føre en maritim politikk som gir gode generelle rammevilkår for maritim virksomhet, med særlig vekt på å fremme utvikling av klima- og miljøvennlig skipsfart, digitalisering av maritim sektor og norsk maritim kompetanse.

Meldingen består av fire hoveddeler. Del I (kapittel 2–3) beskriver norsk maritim næring, de internasjonale rammebetingelsene for næringen og hvordan regjeringen arbeider for å påvirke disse.

I kapittel 2 beskrives norsk maritim næring, markeds situasjonen i næringen og sentrale faktorer for fremtidig utvikling i næringen. Norsk maritim næring består av virksomheter i alle deler av verdikjeden med sterke posisjoner innenfor spesialiserte segmenter. Den forretningsmessige bredden og geografiske spredningen blant de maritime virksomhetene innebærer at de rekrutterer arbeidskraft fra en rekke ulike fagbakgrunner og fra hele landet. Siden oljeprisfallet i 2014 har deler av maritim næring måttet omstille seg fra en sterkt

offshore-konsentrert posisjon til å i høyere grad betjene andre markeder, herunder nye havnæring og det voksende markedet for klima- og miljøvennlig skipsteknologi. Omstillingen har innledningsvis medført lavere lønnsomhet og økonomiske utfordringer for flere virksomheter. Covid-19-utbruddet har forsterket den utfordrende markeds situasjonen. Redusert økonomisk aktivitet har gitt lavere etterspørsel etter sjøtransport, og smitteverntiltak i Norge og internasjonalt har medført operasjonelle utfordringer, blant annet knyttet til mannskapsbytte og tilgang til havner. Nedgangen i aktivitet har gitt negative ringvirkninger for hele den maritime verdikjeden. Det forventes at utsiktene for norsk maritim næring i årene fremover særlig vil påvirkes av utviklingen i internasjonal handel og oljemarkedene, fremveksten av nye havnæring, strengere klima- og miljøkrav og økt digitalisering. Disse endringene forventes blant annet å påvirke driftsmønstre og produksjonsmetoder, med nye krav til kunnskap, kompetanse og teknologi.

I kapittel 3 beskrives de internasjonale juridiske og markedsmessige rammebetingelsene for norsk maritim næring og regjeringens arbeid for å påvirke disse. Maritim næring opererer under internasjonale rammebetingelser som regulerer både skipsfarten og handlingsrommet for den maritime politikken. Internasjonalt regelverk i FNs havrettskonvensjon og Den internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO og arbeidsorganisasjonen ILO, regulerer forhold knyttet til jurisdiksjon, sikkerhet, klima og miljø og arbeids- og levevilkår om bord på skip. Gjennom Norges tilslutning til EØS-avtalen legger EØS-regelverk rammer for skipsfarten på områder som sjøsikkerhet, klima- og miljøstandarder og arbeidstakeres rettigheter, i tillegg til vilkår for offentlig støtte, konkurranse og markedsadgang til det indre marked. Skipsfartens markedsadgang utenfor EØS-området er regulert gjennom multilaterale handelsforpliktelser i WTO og bilaterale frihandelsavtaler og skipsfartsavtaler med tredjeland. Regjeringen arbeider for å fremme sikker og miljøvennlig skipsfart og like konkurransevilkår globalt gjennom aktiv deltakelse i internasjonale og flerstatlige organisasjoner og sammenslutninger, samt i multilaterale, plurilaterale og bilaterale forhandlinger. Regjeringen arbeider videre aktivt for å fremme norske maritime interesser gjennom blant annet bilateral myndighetskontakt med andre lands maritime myndigheter, et bredt sammensatt virkemiddelapparat for internasjonal næringsfremme, og deltakelse i internasjonalt havsamarbeid.

Del II av meldingen (kapittel 4–6) beskriver regjeringens virkemidler for den overordnede maritime politikken.

Kapittel 4 beskriver tiltak som er lagt frem for å møte de økonomiske konsekvensene av covid-19-utbruddet. Regjeringen har i 2020 iverksatt en rekke tiltak

for å hindre unødvendige konkurser, øke aktiviteten i norsk næringsliv og holde sysselsettingen oppe, herunder også i norsk maritim næring. Ut over generelle kompensasjons- og låneordninger for næringslivet og endringer i permitteringsregelverket har regjeringen blant annet lagt frem en verftspakke med forsering av statlige byggeprosjekter, etablert en låneordning og en kondemneringsordning med mål om grønn flåtefornyelse i nærskipsfarten, og lagt til rette for skipsfarten gjennom nødvendige dispensasjoner og forlengelser av sertifikater. Regjeringen vil fortsette å følge situasjonen, herunder også for internasjonale mannskapsbytter, og legge til rette for å opprettholde aktiviteten i norsk økonomi og norsk maritim næring.

Kapittel 5 gir en gjennomgang av målene for norsk skipsfartspolitik og de sentrale virkemidlene for å oppnå skipsfartspolitiske mål. Kjernen i norsk skipsfartspolitik har de siste tiårene vært å bidra til å opprettholde konkurransevnen til norsk skipsfartsnæring i møte med økt internasjonal konkurranse, gjennom å stimulere innovasjon og kompetanse, samt å bidra til å redusere kostnadsulempen for norske rederier og sjøfolk. Viktige virkemidler for å oppnå dette er en effektiv og kompetent sjøfartsadministrasjon, et godt utdanningssystem som sikrer tilgang til god og oppdatert maritim kompetanse, og likeverdige rammevilkår som konkurrerende skipsfartsland. En rederiskatteordning på nivå med tilsvarende ordninger i andre europeiske land bidrar til å ivareta eierskap, lokalisering og utvikling av maritim virksomhet fra Norge. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bidrar til å opprettholde en sterk norsk kontrollert flåte under norsk flagg, norske rederiers konkurransekraft og et godt grunnlag for rekruttering av norske sjøfolk og norsk maritim kompetanse. Regjeringen har siden 2014 styrket rammevilkårene for norsk skipsfartsnæring gjennom endringer i fartsområdebestemmelser for skip i NIS-registeret, en styrking av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk og en styrking av satsingen på norsk maritim kompetanse. Regjeringen vil arbeide for å opprettholde en effektiv og kompetent sjøfartsadministrasjon, en rederiskatteordning og tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk som gir likeverdige konkurransevilkår for norske maritime bedrifter, og et godt og tilpasset utdanningssystem som bidrar til å opprettholde og videreutvikle norsk maritim kompetanse.

Kapittel 6 gir en gjennomgang av sentrale rammevilkår og virkemidler for å bidra til konkurransekraften i den bredere maritime næringen. Rammevilkårene for norsk maritim næring omfatter effektive kapitalmarkeder, god markedsadgang og et effektivt skatte- og avgiftssystem, samt sektorvirkemidler for maritim industri gjennom GIEK og aktivitetsfremmende tiltak gjennom offentlige innkjøp. Regjeringen har siden 2014 styrket det statlige finansierings- og garantitilbudet for

bygging av skip i Norge og bevilget midler til en rekke prosjekter for bygging av statlige skip. Regjeringen vil legge til rette for gode og forutsigbare rammevilkår som skal bidra til å opprettholde maritim nærings konkurransekraft og evne til innovasjon, verdiskaping og sysselsetting. I lys av den særlig utfordrende økonomiske situasjonen i norsk verftsindustri vil regjeringen kartlegge markedssituasjonen i verftsnæringen og effekten av dagens virkemidler.

Virkemiddelapparatet for forskning, utvikling og innovasjon bidrar til å opprettholde og videreutvikle internasjonalt ledende kunnskaps- og teknologimiljøer i Norge. Maritim næring benytter en rekke virkemidler fra ulike deler av virkemiddelapparatet, herunder både generelle og sektorspesifikke programmer i blant annet Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og Enova. Støtten til maritime prosjekter gjennom virkemiddelapparatet er de senere årene økt betydelig. Norge deltar i internasjonalt forskningssamarbeid knyttet til maritim næring og hav, og norske maritime bedrifter henter store midler til finansiering av forskningsprosjekter gjennom EUs rammeprogram for forskning og innovasjon. Regjeringen vil fortsette å legge til rette for et fleksibelt og nyskapende virkemiddelapparat, og vil blant annet legge frem en ny, oppdatert Maritim21-strategi med særlig fokus på teknologi og forskningsmuligheter knyttet til grønn skipsfart og digitalisering.

Del III av meldingen (kapittel 7–9) presenterer regjeringens tre prioriterte områder for den maritime politikken fremover; klima- og miljøvennlig skipsfart, digitalisering av maritim næring og videreutvikling av maritim kompetanse.

I kapittel 7 presenteres mål og virkemidler for utviklingen av en ledende grønn skipsfartsnæring i Norge. Regjeringens ambisjon er å halvere utslippene fra sjøfart og fiske innen 2030. Grønn omstilling i skipsfarten vil bidra til at norske maritime bedrifter er godt rustet for fremtiden. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO har en ambisjon om å minst halvere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart innen 2050. Målet må følges opp av tiltak som gir energieffektivisering og utvikling og innføring av lav- og nullutslippsteknologi for skipsfarten. Dette vil bidra til å skape et voksende internasjonalt marked for maritime lav- og nullutslippsløsninger. Den norske maritime næringen er allerede ledende innenfor grønn skipsfart. I norske farvann er det i dag flere fartøyer som anvender LNG og batterier, særlig i fergesektoren hvor det innen 2022 forventes at 70 ferger vil ha batterier om bord. I 2021 forventes også de første fartøyene som anvender hydrogen. Kombinasjonen av virkemidler til teknologiutvikling og krav om lav- og nullutslippsløsninger bidrar til å redusere utslippene samtidig som konkurransekraften til næringslivet styrkes. Regjeringens arbeid med grønn skipsfart har vært betydelig i 2020, og arbeidet med flå-

tefornyelse i nærskipfarten videreføres. De nye hovedgrepene for regjeringens arbeid med grønn skipsfart er å innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for flere fartøysegmenter, herunder i nye anbud for fergesamband og hurtigbåter hvor det ligger til rette for det. Regjeringen har økt rammetilskuddet til fylkeskommunene og øremerket midler under Klimasatsordningen, slik at lav- og nullutslippsløsninger kan prioriteres. Regjeringen vil også innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøy i havbruksnæringen med en trinnvis innfasing. I tillegg vil regjeringen utrede klimakrav i offentlige innkjøp, herunder av sjøtransporttjenester.

Kapittel 8 omtaler muligheter for økt digitalisering av norsk maritim næring. Økt digitalisering bidrar til å oppnå forenkling og effektivisering i offentlig sektor og understøtter innovasjon og verdiskaping i næringslivet. For maritim næring gir økt digitalisering muligheter for blant annet økende automatisering av fartøyer og havner, og gevinster knyttet til design, operasjon og utvikling av skip, reduksjon av administrative byrder og økt effektivitet for maritim administrasjon og rederier. Norge er verdensledende innenfor en rekke digitale teknologier og områder. Det er i dag etablert en omfattende digital kommunikasjonsinfrastruktur for skipstrafikk i Norge, og det arbeides med å bygge opp et globalt digitalt rapporteringssystem. For offentlige tjenester arbeides det i Norge med å automatisere prosesser for godkjenning av sertifikater for sjøfolk. Norge arbeider også med å få aksept for elektroniske personlige sertifikater og fartøysertifikater internasjonalt. Økt fokus på cybersikkerhet skal legge til rette for en sikker digitalisering av maritim næring. Næringen har tatt initiativ til etableringen av et maritimt cybersikkerhetssenter. Regjeringen vil støtte etableringen for å sikre at senteret kan håndtere gradert informasjon i henhold til offentlige krav. Videre vil regjeringen utarbeide en overordnet strategi for maritim digital sikkerhet. Det utarbeides også en risiko- og sårbarhetsanalyse for norsk skipsfartsberedskap, som også vil omhandle cybersikkerhet. Innenfor autonome fartøyer og automasjon i havner og logistikkjeder ligger det store muligheter for mer effektiv, sikker og miljøvennlig drift. Norge ligger langt fremme i utviklingen av autonome løsninger for skipsfarten. Regjeringen vil tilrettelegge for å prøve ut autonom teknologi i fullskala, og har støttet etableringen av testområder og testarenaer for autonome fartøyer.

Kapittel 9 omtaler behovet for oppdatert maritim kompetanse. Norsk maritim kompetanse holder en høy standard, og tilgang til oppdatert kompetanse vil være en forutsetning for konkurranseevnen til norsk maritim næring. I årene fremover vil omstilling av næringen til økt bruk av digitale teknologier og lav- og nullutslipps-teknologi og tilpasning til nye markeder kreve oppdatert og spesialisert maritim kompetanse. Regjeringen

har satt som mål at alle skal få mulighet til å fornye og supplere sin kompetanse slik at flere kan stå lenger i arbeid, og å tette kompetansegapet mellom arbeidslivets behov og arbeidstakernes kompetanse. Regjeringen har siden 2014 styrket satsingen på maritim kompetanse gjennom prosjektet Markom2020. Regjeringen vil videreføre satsingen, med vekt på utvikling av kompetanse knyttet til grønn skipsfart og digitalisering, tilpasset utviklingen i næringen.

Del IV gir en oppsummering av regjeringens politikk for morgendagens maritime næring, herunder mål og tiltak for å styrke konkurranseevnen til norsk maritim næring fremover.

Regjeringen har i arbeidet med meldingen lagt vekt på å ha en god dialog med bedrifter, arbeidstakere, organisasjoner og andre interessenter i norsk maritim næring.

Fra september 2019 til januar 2020 gjennomførte den daværende næringsministeren og statssekretæren i Nærings- og fiskeridepartementet åtte innspillmøter med sentrale aktører i den maritime næringen. Det er også holdt innspillmøter på politisk og embetsnivå med virkemiddelaktørene og organisasjonene.

Regjeringen mottok videre til sammen 51 skriftlige innspill til arbeidet fra aktører i alle deler av den maritime næringen.

I forbindelse med covid-19-utbruddet og den påfølgende alvorlige situasjonen i norsk maritim næring er det siden mars 2020 vært holdt en rekke møter med organisasjonene i næringen på politisk og embetsnivå, om den økonomiske situasjonen og behovet for avbøtende tiltak. Den rådende økonomiske situasjonen har gitt behov for å fremskynde tiltak rettet mot den maritime næringen. Basert på innspill fra aktørene i næringen har regjeringen gjennom 2020 derfor lagt frem en rekke tiltak som skal bidra til å avhjelpe situasjonen og skape ny aktivitet.

Nærmere om del IV En politikk for morgendagens maritime næring

Regjeringen fører en maritim politikk som prioriterer tre særlige områder: utviklingen av en norsk grønn skipsfartsnæring, digitalisering av norsk maritim sektor og videreutvikling av norsk maritim kompetanse.

Gjennom disse prioriterte områdene vil regjeringen fortsette å føre en aktiv maritim politikk som skal legge til rette for konkurransekraft og omstilling og gi grunnlag for fortsatt verdiskaping og sysselsetting i norsk maritim næring. Regjeringen vil:

- Videreutvikle og ved behov utrede nye virkemidler for å nå ambisjonen om halvering av utslippene fra innenriks sjøfart og fiske fra 2005 til 2030.
- Innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for fergesamband der det ligger til rette for det i løpet av 2023.

- Innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for hurtigbåter der det ligger til rette for det i løpet av 2025.
- Ta sikte på å innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøyer i havbruksnæringen med en trinnvis innfasing fra 2024, der forholdene ligger til rette for det.
- Komme tilbake til Stortinget i 2021 med en plan for hvordan Stortingets vedtak som ber regjeringen legge frem forslag som sikrer null- og lavutslippsløsninger for offshorefartøyer i petroleumsproduksjon, følges opp, herunder å vurdere nye krav og innfasing av disse fra 2022.
- Utrede klimakrav i offentlige innkjøp med sikte på innføring i 2023.
- Ta sikte på å innføre omsetningskrav for biodrivstoff i skipsfart fra 2022.
- Videreføre låneordningen for skip i nærskipfart og fiskefartøy, kondemneringsordningen for skip i nærskipfart og Grønt skipsfartsprogram.
- Utvide kondemneringsordningen for skip i nærskipfart til også å omfatte offshorefartøyer.
- Vurdere om verdifallet på lav- og nullutslippsfartøyer tilsier at dagens avskrivningsssats for slike fartøyer bør økes.
- Legge til rette for at mer gods fraktes på kjøp, og at skipsfarten fortsatt utvikler seg i en mer miljøvennlig retning.
- Vurdere å etablere en miljøfordelsordning for lav- og nullutslippsfartøyer i NIS og NOR.
- Fortsette det aktive arbeidet med å fremme norske interesser i IMO og være en pådriver i IMO for strengere internasjonale klima- og miljøkrav for skipsfarten.
- Arbeide for at Norge skal være en aktiv og relevant partner for EU i Europas grønne giv («European Green Deal») og i klimapolitikken, og være en pådriver for enda mer ambisiøs politikk ved å få EU med på å øke nivået for utslippsreduksjon til 55 pst. frem mot 2030.
- Gjennomføre en studie som skal kartlegge hvordan det kan legges til rette for økt digitalisering i maritim næring blant annet når det gjelder infrastruktur, datadeling, tilgang på kompetanse, begrensninger i gjeldende regelverk og potensial for standardisering.
- Støtte oppbygningen av et maritimt cybersikkerhetssenter i Rederiforbundets beredskapssekretariat.
- Gjennomføre en studie for å kartlegge omfanget og effekten av kompetanseoverføring blant sjøfolkene i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.
- Videreføre Markom2020s arbeid i ytterligere ett år. Fra 2022 vil arbeidet overføres til Diku.
- Videreføre dagens sekretariat og organisering for Maritim21, og legge frem en ny, oppdatert Maritim21-strategi i 2021.
- Ta sikte på å videreutvikle regelverket for fornybar energi til havs i Norge.
- Gjennomføre en konsekvensutredning i forbindelse med åpningsprosessen for mineralvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.
- Arbeide for at Norge skal være en aktiv og relevant partner i arbeidet med EUs transportstrategi.
- Styrke satsingen på eksportfremme i tråd med regjeringens handlingsplan for eksport.
- Arbeide for å opprettholde en rederiskatteordning og tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk som gir likeverdige konkurransevilkår for norske maritime bedrifter, og et godt og tilpasset utdanningsystem som bidrar til å sikre norsk maritim kompetanse.
- Oppheve makstaket i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk for 1. til 3. termin 2021 for petroleumskip i NOR, konstruksjonsskip i NIS og den generelle tilskuddsmodellen for skip i NIS, og beholde ordningen med dagens innretning og nivå for 4. termin 2021.
- Følge opp anmodningsvedtak om utredning av endringer i rederiskatteordningen for delt virksomhet.
- Gjennomføre en studie av verfts næringens økonomiske og konkurransemessige situasjon.
- Videreføre skipsfinansieringstilbudet i GIEK og Eksportkreditt Norge i 2021.
- Utvide byggelånsgarantiordningen til å inkludere forskuddsgarantier.
- Legge til grunn at norsk språk i utgangspunktet brukes ved planlagte statlige investeringer eller vedlikehold som skal ut i markedet i 2021 i maritim sektor, men vurdere om det er nødvendig å åpne for engelsk i visse tilfeller.
- Fortsette å legge til rette for gode, forutsigbare, stabile og likeverdige konkurransevilkår for norske sjøforsikringselskaper.
- Starte planleggingen av ny fartøystruktur i Sjøforsvaret.
- Forsere arbeidet med oppgradering av Sjøforsvarets Skjold-klasse.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Hovedmålet for regjeringens næringspolitikk er å legge til rette for størst mulig samlet verdiskaping i norsk økonomi, innenfor bærekraftige rammer. Regjeringens maritime politikk skal bidra til å nå det næringspolitiske målet, og til å støtte opp under andre politiske mål som klima- og miljøpolitiske mål, distriktpolitiske mål og sikkerhets- og beredskapspolitiske mål.

Hovedmålet med meldingen er å legge til rette for at norsk skipsfartsnæring og den bredere maritime næringen opprettholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskaping og sysselsetting i hele landet.

For å nå dette målet er det sentralt at norsk maritim næring har tilgang på gode og fremtidsrettede rammebetingelser som gir muligheter for utvikling av klima- og miljøvennlige og digitale løsninger og tilgang på kompetent maritim arbeidskraft.

Tiltakene i meldingen har samlet sett små administrative konsekvenser og vil kunne dekkes innenfor Nærings- og fiskeridepartementets gjeldende budsjettamme.

2. Komiteens merknader

2.1 Generelt

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsunn Lyngedal, Cecilie Myrseth, Nils Kristen Sandtrøen og Terje Aasland, fra Høyre, Margunn Ebbesen, Guro Angell Gimse, Kårstein Eidem Løvaas og Tom-Christer Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen og lederen Geir Pollestad, fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, fra Venstre, André N. Skjelstad, og fra Kristelig Folkeparti, Steinar Reiten, viser til Meld. St. 10 (2020–2021) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring. Komiteen vil understreke viktigheten av den norske maritime næringen som utgjør en komplett klynge med sterke aktører i alle ledd av verdikjeden. Komiteen vil hevde at den norske maritime næringen, har en viktig rolle i å levere varer og tjenester i overgangen til lav- og nullutslipp på alle verdens hav, og har potensial til å skape enda større verdier i fremtiden enn den har gjort til nå.

Komiteen avholdt høring i saken torsdag 21. januar 2021, der 34 høringsinstanser deltok.

Komiteen slutter seg til meldingens målsetting om å legge til rette for at den maritime næringen opprettholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskaping og sysselsetting i hele landet, og peke ut en tydelig retning for den maritime politikken.

Komiteen vil understreke betydningen av å sikre konkurransekraften til norske sjøfolk og mener det er viktig å skape forutsigbarhet for rekruttering og sysselsetting av norske sjøfolk gjennom tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk, nettolønnsordningen. Komiteen understreker betydningen av norsk maritim kompetanse og en satsing på å utvikle og styrke finansieringen av utdanning på videregående nivå samt fagskoler, høyskoler og universiteter.

Komiteen har fått mange innspill om at koronapandemien har påvirket næringen dramatisk. Dette kommer i tillegg til den langvarige krisen næringen opplevde som følge av oljeprisfallet i 2014.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, mener dette gir ytterligere behov for en mer aktiv politikk som sikrer at arbeidsplasser og bedrifter består etter krisen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti mener at dette viser at det er riktig av regjeringen å føre en aktiv politikk for å bevare norsk næringsliv og sikre bedrifter og arbeidsplasser, herunder maritime næringer, gjennom og etter koronapandemien.

Komiteen vil vise til at norsk verftsindustri er konkurransedyktig internasjonalt, særlig på utstyrssiden. Komiteen vil understreke at en økt satsing på grønn teknologi og digitalisering som varsles i meldingen, vil og må styrke den norske verftsindustrien.

Komiteen viser til at det offentlige bruker nærmere 600 mrd. kroner hvert år til innkjøp og er et stort og viktig marked for næringslivet, herunder verftsindustrien.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at bygging, oppgradering og vedlikehold av statlige fartøyer er en viktig kilde til aktivitet i norsk maritim industri. Statlige prosjekter stimulerer til aktivitet ved norske verft og norsk leverandørindustri. Flertallet peker på at bruk av offentlige anskaffelser som næringspolitisk virkemiddel må skje innenfor rammene av anskaffelsesregelverket. Hovedformålet med dette regelverket er å fremme effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at offentlige innkjøp er viktig motkonjunkturpolitikk, og må innrettes mot norsk aktivitet blant annet gjennom tydelige miljøkrav og krav til lønns- og arbeidsforhold i anskaffelsene.

Komiteen vil understreke viktigheten av at maritim næring kan videreutvikle sine konkurransefortrinn gjennom å ta i bruk og utvikle ny teknologi som bygger opp under norsk klima- og miljøpolitikk, og legge til rette for grønn verdiskaping og grønne arbeidsplasser i en næring med stolte tradisjoner.

Komiteen vil understreke at den omleggingen næringen står overfor, må framskyndes både gjennom at det stilles krav og ved at det offentlige bidrar med gode rammevilkår, garantier, tilskudd og lån.

Komiteen viser til at GIEK og Eksportkreditt er svært viktige virkemidler for grønn omstilling og flåtefornyelse hos rederiene. Komiteen peker videre på at skipsfinansieringstilbudet er GIEK og Eksportkreditt sin finansiering av norske rederes kjøp av skip fra norske verft når skipene skal brukes i Norge.

Komiteen merker seg at meldingen peker på rederiskatt, tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk og et godt utdanningssystem som de viktigste virkemidlene i norsk skipsfartspolitik, og vil understreke at disse må være forutsigbare.

Komiteen har i høringen fått flere innspill om at vår varierte maritime flåte må ha tilgang på nytt grønt drivstoff i langt flere havner for å kunne ta disse i bruk, og komiteen ser behovet for å styrke tilgang på land- og ladestrøm, samt LNG, hydrogen og ammoniakk i norske havner i nær framtid.

Komiteen vil understreke at beredskap mot ulykker er et offentlig ansvar, og at maritim beredskap er en viktig betingelse for trygghet for den maritime næringen. Komiteen vil derfor prioritere beredskapen til havs høyt.

I tillegg merker komiteen seg at økt digitalisering gir muligheter for blant annet økende automatisering av fartøyer og havner, og gevinster knyttet til design, operasjon og utvikling av skip, reduksjon av administrative byrder og økt effektivitet for maritim administrasjon og rederier.

Komiteen viser til at vår effektive maritime forvaltning gir den norske næringen et konkurransefortrinn, og at mye av dette er oppnådd gjennom økt digitalisering som bidrar til forenkling og effektivisering.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen setter hensynet til beredskap og sikkerhet høyt. Disse medlemmer viser til omtalen i meldingen om beredskap relatert til skipsfartsberedskap og cybersikkerhet. Disse medlemmer peker på viktigheten av et godt samarbeid med næringen om dette. Disse medlemmer har merket seg at som ledd i arbeidet med å legge til rette for en sikker digitalisering av den maritime næringen har regjeringen varslet at den vil støtte Norges Rederiforbunds arbeid med et cybersikkerhetssenter med 2 mill. kroner for å sikre at senteret kan håndtere gradert informasjon i henhold til offentlige krav. For nærmere omtale av regjeringens arbeid for sjøsikkerhet viser disse medlemmer til Meld. St. 30 (2018–2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik og Meld. St. 5 (2020–2021) Samfunnsikkerhet i en usikker verden.

2.1.1 Politikk for morgendagens maritime næring

Komiteen viser til at del III av meldingen presenterer tre prioriterte områder for den maritime politik-

ken fremover; klima- og miljøvennlig skipsfart, digitalisering av maritim næring og videreutvikling av maritim kompetanse. Det foreslås videre en rekke tiltak innenfor blant annet disse områdene i meldingens del IV.

Komiteen viser til at Meld. St. 10 (2020–2021) er den første stortingsmeldingen for næringen som helhet på 16 år, og at næringen gjennom høringen i komiteen har markert tydelig at de ønsker en helhetlig, offensiv ny maritim politikk. Komiteen vil understreke at de fleste næringer er påvirket av flere politikkområder som griper inn i hverandre, og at det må satses på flere felt for å oppnå målene i meldingen.

Komiteen har store ambisjoner på vegne av den maritime næringen i Norge. Komiteen har mål om å øke både verdiskapingen og sysselsettingen i den maritime næringen.

Det avgjørende for den maritime næringen er å bevare og styrke kompetansen som er bygd opp over tid. Det er viktig å gjennomføre tiltak for å redusere utslippene fra den maritime aktiviteten, men det alene er ikke nok til å sikre den globale konkurransekraften til næringen. Det trengs i tillegg kompetanse til å utføre arbeid og løse oppgaver både over og under vann på en bedre måte enn våre utenlandske konkurrenter. Komiteen ønsker derfor å se alle deler av maritim næring i sammenheng og vil særlig understreke betydningen av spillet mellom aktiviteten på havet og landindustrien med verft og utstyrsleverandører.

Komiteen mener det skal være et mål for den norske maritime næringen å være konkurransedyktig til å ta jobber og oppdrag over og under vann i hele verden. En viktig forutsetning for dette er å ha et godt og stabilt hjemmemarked.

Komiteen viser til at maritim næring opplever å være under press. Fallet i oljeprisen i 2014 stanset den store motoren som offshorenæringen hadde vært både for verfts-næringen og den øvrige maritime sektoren i mange år, og i dag ligger 81 offshoreskip i opplag langs norskekysten. Den økende aktiviteten i markedet for nye cruiseskip har kollapset som følge av pandemien. Koronapandemien har gjort det vanskelig å drive virksomhet over landegrensene, og mange sjøfolk er satt i en umulig situasjon.

Komiteen viser til tall fra Menon Economics, hvor det fremkommer at antallet sysselsatte i maritim næring falt med 6 pst. i 2020. Krisen har gått særlig hardt ut over verftsindustrien. Antallet sysselsatte ved verftene falt med 10 pst. i fjor, og lavere ordretilgang skaper et utfordrende markedsbilde fremover.

Komiteen vil understreke at norsk verfts-næring er den delen av den maritime verdikjeden som i utgangspunktet er mest utsatt. Verftene har over tid tapt markedsandeler, blant annet fordi både offentlige og private aktører i større grad velger å bygge sine skip ved utenlandske verft. Samtidig er den komplette maritime

klyngen et av Norges klare konkurransefortrinn. Der- som verftene svekkes ytterligere, vil dette også få konsekvenser for norske tjeneste- og utstyrsleverandører og norske rederier som i mindre grad kan utvikle nye produkter og tjenester i Norge.

Komiteen viser til at regjeringen i meldingen varsler en studie av verfts-næringens økonomiske og konkurransemessige situasjon.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener det er uheldig og overraskende at denne studien ikke forelå som en del av meldingen, slik at de tiltakene som vedtas her, kunne vært bedre tilpasset denne utsatte delen av verdikjeden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet setter også spørsmålstegn ved hvorfor regjeringen i liten grad har lagt frem nye tiltak som kan stimulere til aktivitet i næringen. Den maritime verdikjeden representerer en viktig bærebjelke i den fremtidige norske næringsstrukturen, særlig innenfor produksjon og eksport av lav- og nullutslippsløsninger. Skal vi unngå at viktig kompetanse forsvinner fra næringen og at viktige arbeidsplasser i distriktene forsvinner, er det avgjørende å få på plass en politikk som i større grad både bidrar til å kutte utslipp og skaper nye næringsmuligheter. Disse medlemmer vil i denne innstillingen derfor peke på flere konkrete forslag til en mer aktiv maritim næringspolitikk.

Disse medlemmer mener situasjonen i den maritime næringen krever en aktiv næringspolitikk for å sikre norske arbeidsplasser og bedrifter innenfor hele den maritime verdikjeden. Norges andel av internasjonal handel synker stadig sammenlignet med andre land i OECD. Handelsbalansen har forverret seg med over 400 mrd. kroner under dagens regjering. Disse medlemmer er alvorlig bekymret over tallene for 2020, der Norge hadde knappe 10,2 mrd. kroner i overskudd i utenrikshandelen inklusive petroleumseksporten. Ser en bort fra petroleumsinntektene, var underskuddet i 2020 på 312 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at maritim næring ifølge Vestlandsmeldingen har et potensial for å doble sin verdiskaping, fra dagens 148 mrd. kroner. Dette viser etter disse medlemmers oppfatning potensialet for økt verdiskaping i maritim næring, og behovet for å føre en langt mer offensiv næringspolitikk for å sikre at den maritime næringen kan utløse sitt potensial i årene som kommer.

Maritim næring hindres etter disse medlemmers mening av at virkemidlene for å understøtte norsk eksport er for svake og for lite treffsikre sammenlignet med land vi konkurrerer med.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker å utvide handlingsrommet til Eksportfinansiering Norge og styrke ordninger som stimulerer til kondemnering og investeringer i norsk lav- og nullutslippsteknologi. Disse tiltakene vil både skape nødvendig aktivitet og legge til rette for økt eksport. Disse medlemmer mener i tillegg at statlig eierskap og statlige investeringer i moderne grønn teknologi er et avgjørende verktøy for å styrke norsk konkurransekraft.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at den nye etaten Eksportfinansiering Norge får et utvidet mandat som i større grad kan bidra med finansiering av nye eksportmuligheter. Mandatet må blant annet legge til rette for å øke selskapets egenandel i prosjekter der dette er fornuftig.»

«Stortinget ber regjeringen opprette et statlig investeringsprogram for oppskalering av teknologier for maritim næring. Programmet skal bidra til å skape nye eksportmuligheter og -arbeidsplasser og utløse private investeringer.»

«Stortinget ber regjeringen forlenge byggelånsordningen med 50 pst. forskuddsgaranti for skip som ikke skal eksporteres.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere ordninger som kan bidra til grønn omstilling, eksempelvis en toppfinansieringsordning og en ordning for miljøvennlig resirkulering av offshoreskip og -rigger. Ordningene må utformes slik at de gir aktivitet i norsk verftsindustri.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er behov for en helhetlig gjennomgang av virkemiddelapparatet, blant annet for å få en sterkere regional tilstedeværelse. Det vises spesielt til disse medlemmers merknader og forslag i Innst. 292 S (2020–2021). Skal den maritime næringen vokse internasjonalt, må Norge få et apparat som i langt større grad er næringsnært og kundeorientert.

Disse medlemmer viser til behovet for økt aktivitet for å bevare kompetanse og sysselsetting ved de norske nybyggingsverftene. Forsering av utredningen av ny fartøystruktur for Sjøforsvaret og en påfølgende beslutning om å bygge nye fartøyer til Sjøforsvaret i en konkurranse mellom norske verft, vil etter disse medlemmers oppfatning være det fremste konkrete aktivitetsfremmende bidraget for å hjelpe verftene gjennom den pågående krisen. Disse medlemmer

forventer at det kommer på plass en ramme for dette i statsbudsjettet for 2022.

Disse medlemmer vil i tillegg understreke at statlige selskaper og investeringsfond kan gi viktige bidrag til ny virksomhet som havvind og hydrogenproduksjon, og at slik virksomhet kan gi Norge viktige eksportinntekter i fremtiden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, peker på at høyest mulig eksport ikke er et mål i seg selv. Flertallet viser til at målet med regjeringens næringspolitikk er høyest mulig verdiskaping innenfor bærekraftige rammer. Flertallet peker på at for en liten, åpen økonomi som den norske, med et begrenset hjemmemarked, er eksportmarkedene viktige for å oppnå høyest mulig verdiskaping. Dette gjelder ikke minst for de maritime næringene som er sterkt rettet mot det internasjonale markedet. Internasjonalt varebytte gjennom en fri verdenshandel er avgjørende for høyest mulig verdiskaping og velstand, og flertallet peker på den kraftige velferdsøkningen i etterkrigstiden i de vestlige land, og senere fremvoksende økonomier i andre deler av verden. Flertallet er bekymret for en økende proteksjonisme i mange land og tilløp til handelskrig mellom de største handelsblokkene og statene. Flertallet mener det er viktig at norske myndigheter arbeider internasjonalt for en mest mulig åpen verdenshandel, både med handel og tjenester innenfor fora som WTO, og at en fri verdenshandel med både varer og tjenester ikke begrenses, men fortsatt utvides. Dette er særlig viktig for vår skipsfartsnæring der store deler av næringen lever av transport av varer i andre deler av verden, og der den også er avhengig av fri tilgang for skipsfartstjenester.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti minner om at EØS-landene er Norges viktigste eksportmarked med opp mot 80 prosent av norsk eksport. EØS-avtalen sikrer norsk eksportindustri, inkludert maritime næringer, sømløs tilgang til dette viktige eksportmarkedet. Det er derfor helt avgjørende at EØS-avtalen ikke utfordres, men videreføres. Å sette EØS-avtalen i spill, slik enkelte partier tar til ordet for, er etter disse medlemmers mening den største trusselen mot norsk eksportrettet næringsliv.

Disse medlemmer peker på at i tillegg til fri tilgang til internasjonale eksportmarkeder og gode generelle rammebetingelser i Norge, er et godt virkemiddelapparat viktig for maritime næringer. Disse medlemmer er derfor glade for at dagens regjering har styrket alle deler av virkemiddelapparatet og fører en offensiv maritim politikk.

Disse medlemmer peker på at norsk maritim industri er en aktiv bruker av regjeringens næringsrettede virkemidler. Sektorvirkemidlene for verftsindustrien inkluderer finansieringsløsninger gjennom GIEK som letter både rederiers og verfts finansielle risiko og likviditetsmessige ansvar ved byggeprosjekter i Norge.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har utvidet byggelånsgarantiordningen fra 2021 til også å inkludere forskuddsgarantier. GIEK kan gi byggelåns- og forskuddsgarantier på inntil 50 pst. Disse medlemmer peker på at dette tiltaket er foreslått som et permanent tiltak.

Disse medlemmer viser videre til at Norge har gode ordninger for eksportkreditt gjennom Eksportkreditt Norge AS. GIEK og Eksportkreditt Norge finansierer ofte de samme eksportkontraktene. Som en del av å spisse og styrke det norske virkemiddelapparatet ytterligere har regjeringen besluttet å slå sammen GIEK og Eksportkreditt Norge til en etat: Eksportfinansiering Norge, med virkning fra 1. juli 2021. Sammenslåingen vil gjøre tilbudet enklere for næringslivet og gi et mer effektivt eksportfinansieringssystem.

Disse medlemmer viser videre til at i 2018 ble skipsfinansieringstilbudet opprettet for perioden 2018–2020. Formålet med tilbudet er å bidra til at redere i Norge får finansiering på markedsmessige vilkår når de bygger skip ved norske verft. Regjeringen har i ettertid besluttet å videreføre skipsfinansieringstilbudet til også å gjelde i 2021.

Disse medlemmer viser videre til at gjennom Investinor har staten en aktør som kan investere direkte og indirekte i selskaper, og bidra til skalering og kommersialisering av lovende selskaper. Investinor forvalter også statens interesser i såkornfond- og presåkornordningen. Investinor legger vekt på å bygge opp selskaper med internasjonalt potensial, og å utløse privat kapital til selskapene. Disse medlemmer viser til at regjeringen 9. april 2021 offentliggjorde hvilke EU-program den vil foreslå medlemskap i. Disse medlemmer har merket seg at der inngår InvestEU, som blant annet er et slikt investeringsprogram. Innovasjon Norge har også tilskuddsordninger som er rettet mot det samme formålet. I lys av anbefalingene fra områdegjennomgangen av det næringsrettede virkemiddelapparatet, bør vi etter disse medlemmers mening ikke etablere flere ordninger og programmer med overlappende mandat og formål.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2020 har etablert en låneordning for nærskipfart og fiskefartøy og opprettet en kondemneringsordning for skip i nærskipfart. Disse medlemmer viser videre til at det arbeides med å etablere en kondemneringsordning for offshorefartøy.

Disse medlemmer viser til EUs forordning om opphugging av skip og Hong Kong-konvensjonen

(2009), som pålegger rederier krav om sikker og miljøvennlig opphugging.

Disse medlemmer viser til at Norge er del av EØS. Handlingsrommet for å forskjellsbehandle enkelte lands verft ved opphugging av skip er derfor minimalt.

Disse medlemmer påpeker at Eksportfinansiering fortsatt skal finansieres av staten og stå på statens balanse. Formålet med virksomheten vil være effektiv forvaltning av finansieringsordningene for verdiskapende eksport. Eksportfinansiering tilbyr langsiktig finansiering, og ordningene bidrar til å sikre at norske eksportører kan konkurrere på like vilkår med eksportører fra andre land som har tilsvarende ordninger og skal være et supplement til kommersiell finansiering av eksportkontrakter.

Disse medlemmer viser til at eksportfinansieringsordningene er regulert av internasjonalt regelverk. I dag reguleres offentlig langsiktig eksportfinansiering i den OECD-tilknyttede avtalen «Arrangement on Officially Supported Export Credits». Avtalen regulerer minimumspriser (renter og garantipremier), maksimal løpetid, nedbetalingsandel m.m.

2.1.2 Likestilling

Komiteen har merket seg at maritim næring har skjev kjønnsfordeling, og at det finnes et stort potensial for økt likestilling og mangfold innenfor sektoren. Ifølge en undersøkelse fra Norges Rederiforbund i 2020 er kun 15 pst. av alle lederposisjoner i medlemsbedriftene til Norges Rederiforbund besatt av kvinner. Kun 7 pst. av de ansatte til sjøs er kvinner, og totalt i næringen er bare 16 pst. av de ansatte kvinner.

Komiteen viser til forskning som viser at større mangfold i bedriftsledelsen fører til at det tas bedre beslutninger, og at bedriftene oppnår høyere grad av innovasjon og økonomisk avkastning. Komiteen mener det er viktig å øke rekrutteringen av kvinner til maritim næring, og mener det bør utarbeides en likestillingsstrategi for næringen, der relevante næringsaktører involveres i arbeidet. Komiteen mener man bør se på ordningen for fødselspermisjon i maritim sektor som del av denne likestillingsstrategien.

På denne bakgrunn fremmer komiteen følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en likestillingsstrategi for den maritime næringen.»

2.1.3 Norske lønns- og arbeidsvilkår

Komiteen viser til at Stortinget 21. april 2020 vedtok å nedsette et partssammensatt utvalg «for å vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft», jf. Innst. 226 S (2019–2020). I komiteens merknad som leder opp til vedtaket, vises det til

at de tiltak utvalget skal vurdere, også vil «kunne innebære en vurdering av hvordan nettolønnsordningen kan styrkes, og en vurdering av konsekvensene av å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på norsk sokkel».

Komiteen viser til rapporten fra det partssammensatte utvalget, som ble overlevert næringsministeren 19. mars 2021, der partene kom til enighet rundt en rekke punkter.

Komiteen vil berømme partene, som har funnet frem til løsninger på svært vanskelige og betente spørsmål. Komiteen fremholder at maritim næring i Norge består av sjøfolk, rederier, verft og leverandør- og tjenesteindustri, og disse aktørene er avhengige av hverandre. For å opprettholde og styrke denne unike maritime klyngen må vi derfor finne løsninger som alle parter kan leve med over tid, og med skiftende stortingsflertall. Et tiltak som skader én av partene, vil også få negative konsekvenser for de andre.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, noterer seg at det fremdeles er noen spørsmål der det gjenstår noe arbeid for å nå en enighet, og har tillit til at partene vil oppnå dette gjennom videre dialog.

Komiteen viser til at utvalgets anbefaling er todelte, og går på den ene siden ut på at det anbefales å innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport av gods eller passasjerer mellom norske havner, og på den annen side at tilskuddsordningen for sysseting av sjøfolk styrkes og i større grad lovfestes. Komiteen viser videre til at utvalget er tydelig på at dette er en samlet anbefaling, der tiltakene henger nøye sammen og ikke vil ha tilsiktet effekt dersom de innføres hver for seg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, merker seg at det i det partssammensatte utvalget er uenighet knyttet til omfanget av et juridisk handlingsrom for å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann og på sokkelen. Likedan er det uenighet knyttet til konsekvensene av å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår.

Komiteen merker seg også at partene har oppnådd enighet om å innføre norske lønns- og arbeidsvilkår på en rekke områder, ut over NOR-skip som har dette allerede i dag, der utvalget anbefaler følgende:

- «– at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport av gods eller passasjerer mellom norske havner, nærmere avgrenset mot skip i internasjonal fart;
- at det innføres et krav om norske lønns- og arbeids-

vilkår for passasjerskip i norske farvann som er i direkte konkurranse med kyststruten, samt på cruise hvor Norge er hovedreisemålet, avgrenset mot skip i internasjonal cruisevirksomhet;

- at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som utfører stasjonær virksomhet i norsk farvann, herunder hotellskip; og
- at prinsippet om norske lønns- og arbeidsvilkår også bør legges til grunn for skip som betjener nye havnæringer i norsk farvann, herunder fremtidige havnæringer som ikke er kjent»

For komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, er det av største betydning å sikre at innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår ikke vil føre til at norske sjøfolk settes på land og ikke vil svekke næringens konkurransekraft, og forutsetter at partenes enighet ivaretar dette.

Flertallet støtter utvalget, som mener at kravene bør stilles i form av et nytt regelverk hvor det henvises til de til enhver tid tariffestede lønns- og arbeidsvilkår. Flertallet viser også til at et samlet utvalg påpeker viktigheten av at et krav til norske lønns- og arbeidsvilkår utformes på en måte som sikrer at kontroll og håndheving er like effektiv overfor skip som drives fra utlandet, som for skip som har hjemmebase i Norge.

Flertallet viser videre til at det har vært gjennomført egne drøftelser mellom de tre sjømannsorganisasjonene, LO og Norges Rederiforbund med tanke på om det kan oppnås enighet om en ordning for skip som er involvert i offshore-aktivitet på norsk sokkel. Flertallet merker seg at en avtale mellom partene, som alternativ til lovgiving, forutsetter at også operatørsiden deltar, men at operatørsiden, representert ved Norsk Olje og Gass (NOROG), foreløpig ikke har gitt sin tilslutning til en avtale. Flertallet har forventninger til at enighet også kan nås om norske lønns- og arbeidsvilkår på sokkelen, men har forståelse for at NOROG, som ikke har deltatt i det partssammensatte utvalget, trenger mer tid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har som et uttalt mål at næringsaktivitet i Norge skal baseres på og skape norske arbeidsplasser som opererer med norske lønns- og arbeidsvilkår.

Disse medlemmer har over tid jobbet med å få gjennomført prinsippet om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel. Det har tatt lang tid fra disse medlemmer først fremmet dette kravet og til et flertall på Stortinget 21. april 2020 vedtok å nedsette et partssammensatt maritimt utvalg som skulle fremme forslag om å styrke norsk maritim kompetanse, sysselsetting og konkurransekraft. Utvalget har nå avsluttet sitt arbeid gjennom en rapport avgitt den 19. mars 2021, og disse medlemmer vil takke utval-

get for et godt arbeid og gi honnør for å ha kommet frem til konkrete og gode innspill og forslag.

Disse medlemmer mener det er nødvendig med en rask avklaring av videre prosess, og at det som må legges til grunn er ønsket om at arbeid som skjer i norsk farvann og på norsk sokkel, skal være underlagt et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, og vil understreke viktigheten av at dette følges opp.

Disse medlemmer mener utvalgets anbefalinger snarest må følges opp, og at man allerede nå slår fast at prinsippet om norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde på norsk sokkel og i norske farvann.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest følge opp anbefalingene fra partssammensatt maritimt utvalg, i rapport datert 19. mars 2021, og fremme forslag som slår fast prinsippet om at norske lønns- og arbeidsvilkår skal legges til grunn for arbeid på norsk sokkel og i norsk farvann.»

Disse medlemmer mener videre at eventuelle unntak som partene og myndighetene skal drøfte videre, må gjøres så spesifikke og snevre som mulig slik at hovedprinsippet om norske lønns- og arbeidsvilkår sikres.

Disse medlemmer viser også til enighet mellom de tre sjømannsorganisasjonene, LO og Norges Rederiforbund om å sikre at rettighetshavere, operatører og andre som deltar i virksomhet på norsk sokkel som omfattes av petroleumsloven, stiller krav til norske lønns- og arbeidsvilkår for de som har sitt arbeid om bord på forsynings-, beredskaps- og ankerhåndteringsfartøyer.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for de som har sitt arbeid om bord på forsynings-, beredskaps og ankerhåndteringsfartøyer knyttet til rettighetshavere, operatører og andre som deltar i virksomhet på norsk sokkel som omfattes av petroleumsloven.»

Komiteen merker seg partenes anbefalinger. Komiteen viser til at utvalgets rapport er til behandling i Nærings- og fiskeridepartementet.

På bakgrunn av dette fremmer komiteen følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport av gods eller passasjerer mellom norske havner, nærmere avgrenset mot skip i internasjonal fart.»

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for passasjerskip i norske farvann som er i direkte konkurranse med kyststruten, samt på cruise hvor Norge er hovedreisemålet, avgrenset mot skip i internasjonal cruisevirksomhet.»

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som utfører stasjonær virksomhet i norsk farvann, herunder hotellskip.»

«Stortinget ber regjeringen foreslå at norske lønns- og arbeidsvilkår også bør legges til grunn for skip som betjener nye havnæringer i norske farvann, herunder fremtidige havnæringer som ikke er kjent.»

2.1.4 Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Komiteen viser til at tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs skal sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norske sjøfolk og konkurransedyktige vilkår for skip som seiler under norske flagg. Tilskuddsordningen kompenserer delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere fra Norge og EØS-land. Tilskuddsordningen er regelstyrt og rettighetsbasert. Komiteen understreker at tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er et sentralt virkemiddel i norsk sjøfartspolitikken som sikrer norsk arbeidskraft og kompetanse på norskregistrerte skip. Komiteen er opptatt av å sikre forutsigbarhet for ordningen og at den ikke svekkes.

Komiteen merker seg anbefalingene fra det partssammensatte utvalget. Komiteen viser til at utvalgets rapport er til behandling i Nærings- og Fiskeridepartementet, og komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen starte arbeidet med å følge opp anbefalinger gitt av partssammensatt maritimt utvalg i rapport datert 19. mars 2021.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti peker på at tilskuddsordningen for sysselsetting av norske sjøfolk er viktig for å sikre norske sjøfolks konkurransekraft. Disse medlemmer mener det var sterkt kritikkverdig av regjeringen, midt i en krise, å skape enda større usikkerhet for næringen og norske sjøfolk ved å foreslå et stort kutt i ordningen i sitt forslag til statsbudsjett for 2021. Disse medlemmer mener tvert imot at ordningen fremover må styrkes – ikke svekkes.

For å unngå at ordningen igjen blir gjenstand for politisk spill, ønsker komiteen å sikre en mer forutsigbar tilskuddsordning for norske sjøfolk.

Komiteen fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som bidrar til at tilskuddsordningen for norske sjøfolk styrkes og blir mer forutsigbar gjennom lovfesting.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er enige med utvalget i at tilskuddsordningen ikke kun kan vurderes ut fra om den er samfunnsøkonomisk lønnsom, men at den må vurderes ut fra et selvstendig politisk mål om å opprettholde norske maritime arbeidsplasser og verdiskaping. Flertallet ser på tilskuddsordningen som en statlig investering i en av Norges viktigste næringer, og dermed som en utgift til inntekts ervervelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg utvalgets anbefalinger og støtter disse.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen styrke tilskuddsordningen for norske sjøfolk ved å fjerne gjeldende tak/begrensninger i ordningen permanent.»

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å lovfeste substansen i dagens tilskuddsordning for norske sjøfolk for å sikre nødvendig forutberegnelighet.»

«Stortinget ber regjeringen forenkle tilskuddsordningen for norske sjøfolk ved å redusere antall tilskuddsmodeller fra åtte til tre modeller.»

«Stortinget ber regjeringen arbeide for at også skip med transportoppdrag i nye havnæringer i norske farvann og på norsk sokkel bør omfattes av tilskuddsordningen for norske sjøfolk.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at utvalget er enig om at tilskuddsordningen er avgjørende for å styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft. Utvalget er også enig om at dagens ordning ikke er fullt ut konkurransedyktig, og at ordningen ikke har den nødvendige forutberegnelighet, ved at den årlig er gjenstand for politiske budsjettforhandlinger.

Flertallet merker seg utvalgets anbefalinger:

- «– å styrke tilskuddsordningen ved å fjerne gjeldende tak/begrensninger i ordningen;
- å lovfeste substansen i dagens tilskuddsordning for å sikre nødvendig forutberegnelighet;
- å forenkle tilskuddsordningen ved å redusere antall tilskuddsmodeller fra åtte til tre modeller; og
- at også skip som betjener nye havnæringer i norsk farvann, herunder fremtidige havnæringer som ikke er kjent, bør omfattes av tilskuddsordningen.»

2.1.5 Offentlige anskaffelser

Komiteen viser til at offentlig sektor kjøper inn varer, tjenester og bygge- og anleggsarbeider for godt over 600 mrd. kroner årlig. Komiteen peker på at regelverket knyttet til offentlige anskaffelser til dels er svært komplisert og krevende for mange offentlige aktører å sette seg inn i og etterleve. Dette gjelder blant annet kommuner og fylkeskommuner, men også andre. Dette gjør sannsynligvis at mange ikke utnytter handlingsrommet som ligger i regelverket, men heller tar «sikreste vei». Komiteen mener offentlige anbud i størst mulig grad, innenfor Norges internasjonale forpliktelser, skal utformes på en slik måte at det kan komme norsk næringsliv til gode. Særlig viktig er dette for å styrke de norske, maritime klyngene. Komiteen viser videre til at flere høringsinstanser, både skriftlig og muntlig, etterlyser en ekspertenheter for offentlige anskaffelser, slik at man slipper å bygge opp kompetanse på svært detaljerte spørsmål i mange små enheter. Dette er også i stor grad kompetanse det allerede i dag er mangel på, og som det vil være rasjonelt å samle i en ekspertenheter som flere kan ha nytte av.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en ekspertenheter for offentlige anskaffelser, plassert utenfor Osloregionen, som skal bistå kommuner, fylkeskommuner og andre offentlige aktører knyttet til ulike problemstillinger rundt offentlige anskaffelser, og vurdere hvordan handlingsrommet i ulike regelverk kan utnyttes. Enheten må blant annet ha kompetanse innenfor EØS-rettslige problemstillinger.»

«Stortinget ber regjeringen utrede handlingsrommet innenfor EØS-avtalen for å plassere offentlige oppdrag hos norske verft. Utredningen bør særlig se på norske krav til standarder for utforming, utstyr, arbeidsspråk, lærlinger og HMS, samt krav om lokalt nærvær eller responstid.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti peker på at når det gjelder en eventuell utredning av handlingsrommet for å plassere offentlige oppdrag hos norske verft, bør det ligge som et premiss i vurderingen at det skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt om et eventuelt handlings-

rom skal benyttes. Disse medlemmer viser også til at det allerede i dag foreligger et visst handlingsrom i anskaffelsesregelverket mht. likebehandlingsprinsippet. Departementets veiledning om anskaffelsesregelverket sier i kapittel 7.4 om Likebehandlingsprinsippet blant annet at:

«Til tross for forbudet mot diskriminering, kan det likevel være tillatt å foreta handlinger som i utgangspunktet kan fremstå som et brudd på prinsippet. Eksempelvis er det tillatt å utarbeide konkurransegrunnlaget på norsk, selv om dette i realiteten favoriserer norske leverandører. Her har forholdsmessighet og hensynet til praktisk gjennomføring slått igjennom. Det kan også være tilfeller hvor lokalt nærvær eller responstid anses fordelaktig eller nødvendig etter en objektiv vurdering. Dersom det foreligger saklige grunner for det, er det i slike tilfeller akseptabelt å forskjellsbehandle ved å stille et slikt krav. I slike tilfeller bør oppdragsgiver begrunne hvorfor det er satt krav om lokalt nærvær eller responstid.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at utvalgsrapporten om norske lønns- og arbeidsvilkår synliggjør at mange av våre handelspartnere innenfor EØS i større grad har utnyttet avtalens handlingsrom til å utforme reguleringer som sikrer aktivitet i sin nasjonale maritime verdikjede.

Disse medlemmer har merket seg at det er påpekt fra flere høringsinstanser at også den norske staten gjennom sine anskaffelser burde stille krav som bidrar til å utvikle norsk kompetanse som mulig eksportvare på vegen mot klimamålene, samtidig som det kan gi større mulighet for eget næringsliv til å levere varer og tjenester. Disse medlemmer vil særlig peke på viktigheten av å lovfeste miljøkrav i offentlige anbud, først og fremst for å underbygge den grønne omstillingen som skal skje i alle næringer, men også fordi det viser seg å øke norske bedrifters konkurransekraft. Disse medlemmer mener at kriterier for ordnede arbeidsvilkår og helse, miljø og sikkerhet (HMS) må være en del av anbudet og tillegges avgjørende vekt. Disse medlemmer vil også vise til at krav i anbud om tilgang til deler og servicetjenester i eget land, anbud på eget språk, krav til opplæring på fartøy og utstyr, krav til lærlinger, samt krav til nasjonale lønns- og arbeidsvilkår, er brukt av flere land innenfor EØS-området. Det er også viktig å dele opp anskaffelsen i flere anbud i tråd med hovedregelen i loven, der oppdeling er mulig. Disse medlemmer registrerer med beklagelse at et flertall i Stortinget 2. februar 2021 stemte ned et forslag om å lovfeste krav til lønns- og arbeidsforhold, klimakrav og sosiale krav i lov om offentlige anskaffelser.

Disse medlemmer støtter ideen om en ekspertenheter som kan bistå det offentlige i sine anskaffelser, som besitter både miljø- og klimateknisk maritim kompetanse og kompetanse på anskaffelser. En slik ekspert-

enhet kan blant annet bidra til økt bruk av utviklingskontrakter der dette er fornuftig.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen synliggjøre og bruke handlingsrommet i EØS-avtalen med sikte på at en større del av verdiskapningen fra offentlige kontrakter skal komme den norske maritime næringen til gode.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en ekspertene innenfor maritim klima- og miljøteknologi og maritime anbud, som fylker og statlige etater kan dra nytte av i sine innkjøp av skip. Det bør vurderes om leverandørutviklingsprogrammet kan ta denne rollen. Enheten skal også ha som ansvar å utarbeide en «best practice» for anbud, der det eksempelvis vurderes om både bygging og drift bør inkluderes i samme anbud.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti peker på at prinsippet om ikke-diskriminering er et av de grunnleggende EU/EØS-rettslige prinsippene og innebærer at det ikke skal diskrimineres mellom leverandører på bakgrunn av nasjonalitet. Forbudet mot diskriminering innebærer at en oppdragsgiver ikke kan fastsette krav eller kriterier, eller foreta handlinger eller unnløtelser, som gjør at utenlandske leverandører diskrimineres og/eller at norske leverandører favoriseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at offentlige anskaffelser er en av de viktigste virkemidlene for et grønt skifte innenfor den maritime næringen. Disse medlemmer merker seg at næringen selv etterspør strenge og klare krav til null- og lavutslipp, og at kompetansen hos anskaffer bør styrkes på området.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en ekspertene med spisskompetanse på grønne offentlige innkjøp som skal bistå stat, kommuner og folkekommuner.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at høy aktivitet i våre havbaserte næringer, som for eksempel olje og gass, fiskeri og oppdrett, er en forutsetning for å utvikle den maritime næringen.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det også er viktig at det offentlige utformer sine innkjøp av for eksempel skip og ferjer på en måte som gjør norske verft konkurransedyktige. Det er svært uheldig at oppdraget med å bygge et skip for Havforskningsinstituttet, som en del av en krisepakke for å skape aktivitet i Norge, er tildelt et nederlandsk verft.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker at regjeringen legger frem en oversikt over hvor stor del av kontrakter knyttet til bygging av skip og ferjer i offentlig regi som havner i Norge. Disse medlemmer mener vi i større grad må sikre at skipsbygging skjer i Norge. Disse medlemmer viser til at det ofte blir pekt på EØS-avtalen når oppdrag går utenlands. Mange ferjer er de senere årene bygget utenfor EØS-området, noe Norge ikke er forpliktet til.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi for å sikre at offentlige byggeoppdrag innenfor maritim sektor i størst mulig grad havner hos norske verft.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti peker på at fri og rettferdig markedsadgang er en sentral del av norske handelspolitiske posisjoner. Maritim næring og offshore-næringen er avhengige av rettferdig internasjonal konkurranse og åpne markeder, og det kan slå tilbake på oss om vi innfører restriktive tiltak. Disse medlemmer mener at det vil bli vanskeligere å argumentere troverdig mot stater som tar grep for å favorisere egne/regionale leverandører i maritim sektor, og å få gjennomslag for prinsippet om åpen konkurranse i forhandlinger internasjonalt. Et slikt krav kan også få uønskede ringvirkninger i form av ønsker om tilsvarende krav i andre offentlig støttede prosjekter og innkjøp, for eksempel ved bygging av ferger, men også i andre sektorer.

2.1.6 Forskning og utvikling

Komiteen mener Norges fremtidige konkurranseevne og verdiskapning avhenger av vår evne til å være en del av det internasjonale kunnskaps- og teknologiviklingsmiljøet. Skal vi være verdensledende innenfor maritim sektor, må vi inn ta en ledende posisjon innenfor dette forskningsområdet. Komiteen påpeker at maritim forskning må være et prioritert område, og mener derfor at en satsing på Ocean Space Center er avgjø-

rende for det løftet Norge trenger for å kunne gripe mulighetene som ligger i havrommet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg at byggingen av Ocean Space Centre er under planlegging. Anlegget skal bli et av verdens mest avanserte for forskning og undervisning på hav og mulighetene som ligger i havrommet. Flertallet merker seg videre at Statsbygg i mars 2021 leverte forprosjektet for utbygging av Ocean Space Centre til Nærings- og fiskeridepartementet. Kommer det en investeringsbeslutning på statsbudsjettet for 2022, ligger alt til rette for byggestart om et drøyt års tid. Flertallet mener at det er viktig å realisere Ocean Space Centre for at Norge skal fortsette å være en ledende havnasjon, og forventer at regjeringen sørger for tilstrekkelig finansiering.

2.2 Klima- og miljøvennlig skipsfart

2.2.1 Grønn skipsfart

Komiteen viser til at det er sannsynlig at markedet for maritime lav- og nullutslippsløsninger vil vokse i årene som kommer, og at klima- og miljøvennlige løsninger er blant norsk maritim nærings viktigste konkurransefortrinn og et område med stort potensial for videre verdiskaping og sysselsetting. Komiteen mener det er viktig å bidra til teknologiutvikling som vi kan eksportere til andre land samtidig som vi bidrar til å redusere utslipp, og støtter arbeidet for at Norge skal fortsette å være blant verdens mest effektive og miljøvennlige skipsfartsnasjoner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener vekten må legges på å styrke mulighetene for videre utvikling og ikke skape økonomiske hindringer for næringen for eksempel gjennom en betydelig økning av CO₂-avgiften. Disse medlemmer mener videre at nærskipsfarten er godt egnet for å teste ut ny teknologi, som senere kan flyttes over på større og mer energiintensive skip. Dette vil utløse økt verdiskaping i den maritime klyngen og gi flere arbeidsplasser og muligheter for eksport av ny, grønn teknologi.

Selv om Norge leder an globalt i utviklingen av grønn skipsfart, vil disse medlemmer påpeke at prisen på skipsfartstjenester gjerne er avgjørende for om norske skip tildeles oppdrag på det internasjonale markedet. Disse medlemmer mener det er viktig å ta med i betraktningen at innføring eller økning av særnorske miljøkrav og -avgifter kan føre til at norske reders konkurransekraft svekkes internasjonalt. Det hjelper lite at norsk flåte er den mest miljøvennlige i verden, hvis den ikke kan konkurrere på pris.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til forurenser betaler-prinsippet og prising av klimagassutslipp (karbonprising) som sentralt i regjeringens klimapolitikk. Gjennom å sette en pris på utslipp gjør regjeringen det lønnsomt for næringslivet å utvikle nye, klimavennlige løsninger og dyrere å forurense. Dette gjelder også for maritime næringer. Karbonprising har potensial til å utløse betydelige private investeringer i klimavennlige løsninger som vil bli lønnsomme når utslippene i større grad prises enn i dag. Disse medlemmer viser til Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030, der et av de sentrale forslagene er en gradvis økning av CO₂-avgiften til 2 000 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter i 2030, og peker på at dette er et godt eksempel på karbonprising for å få utslippene ned og utvikle nye lønnsomme klimaløsninger. Disse medlemmer har merket seg at det i store deler av næringslivet er et ønske om økt bruk av karbonprising.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav til nullutslipp på alle korte strekninger til havs og null- eller lavutslipp på alle lengre strekninger.»

«Stortinget ber regjeringen utrede et nytt konsesjonssystem for cruiseskip, med strenge miljøkrav til seiling langs kyst og fjord, og krav til bruk av lokal mat og kompetanse. Konsesjoner skal gis med krav om lavutslipp og nullutslipp på sikt.»

«Stortinget ber regjeringen foreslå innfasing av nullutslippskriterier i nye offentlige anbud for fergesamband. Videre bes regjeringen foreslå innfasing av nullutslippskriterier i nye offentlige anbud for hurtigbåter og legge frem en plan for innfasing for henholdsvis nullutslipp og lavutslipp for øvrig skipsfart i nye offentlige anbud. Stortinget ber også regjeringen legge frem en plan for innføring av krav om nullutslipp og lavutslipp i øvrig skipsfart.»

2.2.2 Havvind

Komiteen påpeker at en satsing på havvind representerer en stor mulighet til å videreutvikle en fornybarindustri i Norge. Et velfungerende hjemmemarked er viktig for norsk leverandørindustri og fremtidens grønne arbeidsplasser. Det er også avgjørende for å gi oss mer kunnskap, blant annet om hvordan vi best kan sikre sameksistensen mellom ulike havnæringer når havvind bygges ut.

Komiteen mener det er viktig at vi bygger på vår erfaring med å forvalte havområdene for å sikre et godt miljø og god sameksistens mellom ulike næringer ved utbygging av havvind. Det er spesielt viktig at utviklin-

gen av havvindprosjekter skjer i tett dialog med fiskeri-næringen, som skaper store verdier langs hele kysten og til havs.

Komiteen viser til debatten og konfliktene rundt vindkraft på land. Komiteen mener vi må ta lærdom av dette, og er opptatt av at konsesjonssystemet for havvind skal hindre konflikt. Videre mener komiteen at konsesjonssystemet må være innrettet slik at det fremmer et bredt aktørbilde, slik at flere bedrifter får ta del i teknologiutviklingen og mulighetene den gir for industrieksport. Komiteen viser til stortingsmeldingen om langsiktig verdiskaping fra norske energiressurser som legges fram våren 2021, og som vil omhandle blant annet juridisk rammeverk for havvind.

Komiteen påpeker at regjeringens åpning av områdene Utsira Nord og Sørlige Nordsjø II for vindkraft gjør at næringen kan ta i bruk norsk sokkel som testarena for å utvikle ny teknologi og grønne løsninger. Komiteen viser til at utbyggingsplanen for havvindprosjektet Hywind Tampen i Nordsjøen ble godkjent av regjeringen i 2020. Dette er verdens største og Norges første anlegg for flytende havvind.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at norske aktører er godt plassert til å ta en sterk posisjon i markedet for flytende havvind. Disse medlemmer viser til at formålet med en flytende havvindsatsing er å utvikle teknologi som kan brukes til å produsere fornybar energi i Norge, og å gjøre det mulig å produsere fornybar energi globalt for å fortrekke fossil energi.

Disse medlemmer viser videre til Menon-rapport 116/2020: «Virkemidler for å realisere flytende havvind på norsk sokkel», som skisserer en markedsandel på 10 pst. i et basisscenario og 17 pst. i et høyscenario. Disse medlemmer viser også til SINTEF-rapport 2019:01139, «Energi og Industri. Mulighetsrom verdikjeder. NHO Veikart for fremtidens næringsliv», som slår fast at det kan utvikles over 50 000 nye arbeidsplasser innenfor havbasert vind dersom betingelsene raskt kommer på plass.

Disse medlemmer mener den lange erfaringen norske aktører har fra olje- og gassindustrien, gir et betydelig konkurransefortrinn gitt at kompetansen overføres til nye, fornybare markeder. Disse medlemmer viser til at statsminister Erna Solberg fikk et uoppfordret og unisont krav om å legge ambisjonene og pengene på bordet, slik at det kan bygges nye flytende havvindparker på norske hav, da hun besøkte norsk leverandørindustri høsten 2019. Disse medlemmer mener imidlertid det skjer for lite på området.

Disse medlemmer merker seg at Meld. St. 10 (2020–2021) «Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring» i liten grad omtaler havvindindustri-

en. Regjeringen skriver at de «følger utviklingen innenfor marked og teknologi tett, og tar sikte på å videreutvikle regelverket for fornybar energi til havs i Norge». Disse medlemmer mener det haster å komme med konkrete tiltak for å realisere en norsk havvindindustri som kan hevde seg internasjonalt. Disse medlemmer peker på at det trengs et aktivt hjemmemarked, at norske aktører må være tidlig ute sammenlignet med konkurrentene, og at det trengs en tydelig visjon og tilpassede virkemidler fra myndighetene.

Disse medlemmer mener en av de viktigste forutsetningene for å lykkes er at staten setter seg konkrete mål og utarbeider en strategi for å nå målet. Som et første skritt mener disse medlemmer at Norge bør ha et mål om raskt å utvikle flytende havvind gjennom å etablere virksomhet i vårt geografiske område og sikre statlige investeringer en periode for å få kostnadene ned og lønnsomheten opp. Disse medlemmer viser til at blant annet NHO, ulike LO-forbund og Rederiforbundet mener det bør etableres en nasjonal ambisjon for produksjon av flytende havvind på norsk sokkel.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det kortsiktige målet må være minst 3 GW installert effekt innen 2030.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv, myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av den maritime klyngen som sikrer at Norge bygger opp industri, kompetanse, arbeidsplasser og eksporterbar teknologi for flytende havvind. Det skal settes et nasjonalt mål om minst 3 GW installert effekt innen 2030.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Important Projects of Common European Interest (IPCEI). IPCEI er innovative prosjekter på utvalgte industrielle områder som krever koordinert grenseoverskridende innsats. Statsstøttereglene for IPCEI åpner for høyere støtteintensiteter samt mulighet for å støtte førstegangsinvesteringer i industriell skala. Det etableres nå et slikt samarbeid for innovasjonsprosjekter innenfor hydrogenteknologi som Norge har valgt å slutte seg til, hvor Enova er gitt ansvaret for å forvalte den norske deltagelsen. Det har også blitt opprettet et IPCEI-prosjekt innenfor batteriteknologi som Norge ikke har sluttet seg til. Disse medlemmer mener at Norge må ta initiativ til at det opprettes et IPCEI-prosjekt innenfor flytende havvind, hvor Norge kan innta en pådriverrolle. Det vil øke mulighetene for å lykkes med norskutviklede løsninger internasjonalt på sikt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil derfor vise til Representantforslag 192 S (2020-2021, fra representantene fra Sosialistisk Venstreparti om krisetiltak og grønn gjenreisning av Norge, som inneholder forslag om å tilslutte seg EUs IPCEI-prosjekt innenfor batteriteknologi og ta initiativ overfor EU om å opprette et nytt IPCEI-prosjekt innenfor flytende havvind.

Komiteen påpeker at havvindindustrien vil omtales og behandles i kommende stortingsmelding om langsiktig verdiskaping fra norske energiressurser og derfor ikke dekkes utførlig i stortingsmeldingen om politikk for maritim næring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen har brukt svært lang tid på å få på plass et tilfredsstillende regelverk for norsk havvind som også ivaretar fiskeri og andre havnæringer. Regjeringens manglende gjennomføringsevne hindrer investeringer i norsk havvind og utviklingen av en norsk havvindindustri. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av at regjeringen får på plass tilfredsstillende rammeverk, inkludert reguleringer. Utviklingen av en norsk havvindindustri bør også understøttes av statlig kapital der dette kan legge til rette for økt verdiskaping og nye arbeidsplasser i Norge.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener tydelige krav og forventninger til den maritime næringen er viktig for å nå klimamålene. Etterspørsel etter sjøtransport vil øke, og delene av næringen som ligger langt fremme i å oppfylle miljøkrav, vil være vinnerne. Tydelige, realistiske og tidfestede myndighetskrav til lavere utslipp sammen med offentlige anbud med miljøkrav i alle maritime anskaffelser er viktige statlige bidrag til grønn omstilling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener samtidig næringen må settes i stand til å kunne møte disse strengere kravene. Hverken regjeringens melding om maritim næring eller klimameldingen, jf. Meld. St. 13 (2020–2021), inneholdt klare kompensierende tiltak for aktører som i liten grad har mulighet til å omstille seg på kort sikt. Dette gjelder særlig for aktører der det i dag ikke finnes gode lav- og nullutslippsalternativer.

Disse medlemmer ønsker derfor at staten skal forhandle fram aktive klimapartnerskap mellom staten og industrien. Gjennom gjensidig forpliktende avtaler for særlig utsatte sektorer skal fellesskapet bidra med støtte til omlegging og teknologiskifte til lavutslippsløsninger. På denne måten vil disse medlemmer legge til rette for at den maritime næringen kan utvikle klimateknologi og lykkes med den grønne omstillingen, sam-

tidig som den effektivt kutter utslipp og bidrar til å nå klimamålene. Det vises i den anledning til disse medlemmers forslag i behandlingen av klimameldingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det er stor variasjon mellom skipskategoriene når det gjelder tilgjengelige virkemidler. For ferger og hurtigbåter er det både en sterk myndighetsdrevet etterspørsel etter lav- og nullutslippsløsninger og en betydelig grad av økonomisk støtte fra virkemiddelapparatet. Nærskipsfart og fiskeriflåten er under utvikling og kan få støtte fra NO_x-fondet og ENOVA, i første rekke til energieffektivisering. Flertallet merker seg at per i dag har ikke fiskeflåten reelle alternativer til diesel som drivstoff. Det bør legges aktivt til rette for at den utviklingen som nå skjer i retning utslippsfrie framdriftsformer i andre deler av maritim sektor, også på sikt kan bli relevant for fiskeriflåten.

Flertallet fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en strategi for å fornye fiskeflåten, som utformes i samarbeid med næringen (etter modell av klimaavtalen med landbruket).»

Flertallet viser til at inntektssystemet for fylkeskommunen fortsatt gir disinsentiver til å velge modne lav- og nullutslippsteknologier som kan bidra til markedsutvikling og kommersialisering av fremtidsrettede løsninger.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det fylkeskommunale inntektssystemet kompenserer for merkostnaden ved å ta i bruk lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferger og hurtigbåter.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti har merket seg at regjeringen over flere år har jobbet målrettet med utvikling og implementering av maritime lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten. Disse medlemmer viser til Handlingsplan for grønn skipsfart fra 2019, som danner grunnlaget for regjeringens arbeid med grønn skipsfart. Disse medlemmer viser videre til etableringen av Grønt Skipsfartsprogram i 2015, som er et partnerskap mellom myndigheter og næringsliv for en mer klima- og miljøvennlig skipsfart.

Disse medlemmer peker på at regjeringen vil stille en rekke ambisiøse utslippskrav til innenlands skipsfart de nærmeste årene:

- Innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for fergesamband der det ligger til rette for det i løpet av 2023.
- Innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for hurtigbåter der det ligger til rette for det i løpet av 2025.
- Ta sikte på å innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøyer i havbruksnæringen med en trinnvis innfasing fra 2024 der forholdene ligger til rette for det.
- Komme med en plan i løpet av 2021 for lav- og nullutslippsløsninger for offshorefartøyer i petroleumproduksjon, herunder vurdere nye krav og innfasing av disse fra 2022.
- Utrede klimakrav i offentlige innkjøp med sikte på innføring i 2023.
- Ta sikte på å innføre omsetningskrav for biodrivstoff i skipsfart fra 2022.

Disse medlemmer viser videre til at regjeringen i 2021 økte de frie midlene til fylkeskommunene med 100 mill. kroner for å gi fylkeskommunene større mulighet til å prioritere lav- og nullutslippsløsninger for ferger på fylkesveisambandene.

Disse medlemmer viser også til satsingen på innfasing av nullutslippshurtigbåter som ble videreført gjennom en øremerket tilskuddsordning til fylkeskommunene på 80 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen våren 2021 vil legge frem Handlingsplan for økt andel grønne og innovative offentlige anskaffelser.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringens hydrogenstrategi i liten grad inneholder konkrete satsinger. Dersom den norske maritime næringen skal kunne ta en lederposisjon i bruken av hydrogen, er det nødvendig å sikre en infrastruktur for produksjon og distribusjon fram til ulike sluttbrukere. Dette vil også bidra til å utvikle nye grønne verdikjeder i Norge.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen styrke Statkrafts egenkapital for å bygge en grunninfrastruktur for produksjon og distribusjon av grønt hydrogen.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til hydrogenstrategien som ble fremmet i 2020, en strategi som ble utviklet med innspill fra næringsliv og industrien. Regjeringens hydrogenstrategi peker ut retningen for vei-

en videre. Regjeringen styrket satsingen på hydrogen med 100 mill. kroner i statsbudsjettet for 2021, med særlig vekt på å støtte utviklingen og etableringen av infrastruktur. Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2021 vil legge fram en stortingsmelding om langsiktig verdiskaping fra de norske energiressursene, som vil inkludere et veikart for hydrogen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at tiltakene i transportsektoren blir avgjørende for å lykkes med å redusere Norges klimagassutslipp. For å skape reelle alternativer og valgmuligheter må det bygges ut en helhetlig ladeinfrastruktur på land og i havner og etableres fyllestasjoner for hydrogen og biodrivstoff langs de viktigste transportårene. LNG vil for utvalgte flåtesegmenter være viktig i mange år framover og må være tilgjengelig i flere havner. Flertallet viser til behandlingen av klimameldingen, der det ble flertall for å videreføre NO_x-fondet. Dette er et svært viktig tiltak for å fremskynde omstillingen i næringen og sikre en fortsatt rask utfasing av NO_x-utslipp. Samtidig må disse ordningene møtes med skjerpede krav til utslipp.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en nasjonal plan for å gjøre land- og ladestrøm, hydrogen, ammoniakk og andre grønne drivstoff tilgjengelig.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav til lavere utslipp fra offshoreflåten og fra fartøy som benyttes innenfor havbruk, inkludert underleverandører. Kravet må utformes slik at det sikrer trinnvis innfasing av beste tilgjengelige teknologi.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det trengs en langt mer offensiv politikk for å få mer av godstransporten over på sjø og bane. Disse medlemmer viser til at dagens ordninger som skal stimulere til godsoverføring, i liten grad følges opp av regjeringen. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen ved en rekke anledninger har foretatt reelle kutt i bevilgningene i statsbudsjettet til formålet. Når det gis offentlig støtte, må det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i næringsaktiviteten som støttes.

Disse medlemmer viser til at det tradisjonelt er et fokus på ballastvann når det gjelder forurensning og spredning av arter til farvann der de ikke hører hjemme.

Disse medlemmer er i komiteens høring gjort oppmerksom på at like stor spredning skjer via skroget på skip, og at det er viktig å forsterke arbeidet knyttet til rene skrog.

Disse medlemmer vil understreke betydningen for vårt felles miljø av å hindre maritim forsøpling. Disse medlemmer ønsker å utvide Kystverkets mandat til også å omfatte marin forsøpling, slik at de både gis myndighet til å rette pålegg og straffeforfølge slik forsøpling. Det bør i tillegg sikres at tilgjengelig offentlig informasjon samordnes, for å bidra til en sterkere felles innsats for opprydning av plast langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti har merket seg at regjeringen legger frem forslag som sikrer null- og lavutslippsløsninger for offshorefartøy i petroleumsproduksjon. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget i 2021 med en plan for dette, herunder vurdere nye krav og innfasing av disse fra 2022.

Disse medlemmer viser videre til at for havbruket vil regjeringen innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøy med en trinnsvis innfasing fra 2024, der forholdene ligger til rette for det.

Disse medlemmer viser videre til at fiskeflåten kan få støtte gjennom virkemiddelapparatet, blant annet Enova og Innovasjon Norge, til grønn omstilling. Disse medlemmer viser videre til arbeidet i klimautvalget for fiskeflåten, som resulterte i kompensasjonsordningen for CO₂-avgift for fiskeflåten. Det fremgår i regjeringens klimaplan at provenyet fra den økte avgiften vil bli brukt til å redusere andre skatter og avgifter. Regjeringen vil også vurdere andre måter å kompensere på gjennom skatte- og avgiftslette for å unngå at klimaeffekten blir motvirket.

Disse medlemmer viser videre til at regjeringen i 2021 har økt de frie midlene til fylkeskommunene med 100 mill. kroner for å gi fylkeskommunene større mulighet til å prioritere lav- og nullutslippsløsninger for ferger på fylkesveisambandene.

Disse medlemmer viser videre til stortingsmeldingens omtale av begroing, der det fremgår at Norge koordinerer dette arbeidet i IMO. Disse medlemmer påpeker at det er et mål at det etableres bindende krav.

2.2.3 Kondemneringsordningen

Komiteen har merket seg at det i enkelte sektorer innenfor nærskipfarten er et betydelig behov for flåtefornyelse. En flåtefornyelse er et effektivt klima- og miljøtiltak som vil bidra til at Norge når sine utslippsforpliktelse og mål de neste årene. Komiteen viser til kondemneringsordningen for skip i nærskipfarten, hvor flåtefornyelse og reduserte klimagassutslipp realiseres ved at eldre skip i norske farvann kondemneres og

erstattes med lav- og nullutslippsfartøyer. Komiteen understreker at kondemneringsordningen er viktig for grønn flåtefornyelse og for å nå målet om minimum 50 pst. kutt i klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030. Komiteen mener det er viktig at det sikres forutsigbarhet for at ordningen fortsetter ut over årlige budsjettvedtak, og mener regjeringen bør følge det opp i det videre arbeidet sitt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet for 2021, der det foreslås å utvide kondemneringsordningen for skip i nærskipfart til også å omfatte offshorefartøyer. Denne ordningen skal sikre at utrangerte offshorefartøyer kondemneres ved norske verft.

Komiteen merker seg at det i dag ligger omtrent 100 offshoreskip i opplag i norske farvann. Flere av disse er aktuelle for resirkulering ved norske verft dersom rederiet mottar tilskudd fra kondemneringsordningen. Komiteen mener derfor at det haster med å få på plass kondemneringsordningen, og det er avgjørende med tydelige signaler om når ordningen vil være på plass.

2.2.4 Miljøforbedrende drivstoff

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at biogass har fått lite plass ved vurderingen av alternative drivstoff for fremtiden. Disse medlemmer opplever at gode lavutslippsalternativer som biogass og bruk av avansert biodiesel i mer eller mindre grad har blitt tatt ut av regnestykket når utslippskutt diskuteres. Disse medlemmer mener at potensialet for biogass er undervurdert, og at det kan være et godt alternativ. Disse medlemmer mener det er viktig at rammevilkårene for fornybare energiteknologier er teknologinøytrale og stimulerer til mest mulig energi til lavest mulig pris, og at virkemidlene tar hensyn til dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet understreker at teknologiutviklingen drives fremover helt uavhengig av at norske myndigheter iverksetter særnorske krav og avgifter. Disse medlemmer mener vekten må legges på å gjøre god infrastruktur tilgjengelig for fartøyflåten.

2.2.5 CO₂-avgift

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener at en betydelig økning i CO₂-avgiften vil være en stor belastning for kystrederiene og nærskipfarten, særlig de som ikke bunkrer drivstoff i utlandet. Disse har en konkurranseulempe i forhold til skipene som opererer i norsk far-

vann, og som bunkrer avgiftsfritt drivstoff utenfor Norge. Disse medlemmer noterer at Norge er et av få land som har innført CO₂-avgift på drivstoff til skip.

Disse medlemmer registrerer at det diskuteres i EU om skip over 5 000 bruttotonn skal innlemmes i EUs kvoteordning (ETC), som Norge er en del av. Dette betyr at skip over 5 000 bruttotonn vil få redusert sine kostnader. De fleste norske skip er imidlertid mindre enn 5 000 bruttotonn og vil ikke omfattes av ordningen. Disse medlemmer peker på at ved å opprettholde norske særavgifter og samtidig innlemme større skip i kvotepliktig sektor, slik EU ønsker, vil mindre norske skip måtte bære større avgifter enn utenlandske og norske større skip, i tillegg til skip av samme størrelse i Europa. Dette vil ytterligere øke konkurranseulempen for de mindre norske skipene.

Disse medlemmer peker for øvrig på at det tar tid med omstilling til ny teknologi, og at dette må hensyntas. Skip kan elektrifiseres i noen grad, og elektrisk motor, batteri og landstrøm vil sannsynligvis være komponenter i de fleste skip i fremtiden. Over halvparten av klimagassutslippene kommer fra den femtedelen av flåten med størst motoreffekt. Her jobbes det i markedet med alternative løsninger innenfor hydrogen og ammoniakk. Disse medlemmer peker på at frakteflåten med nye skip og nye fremdriftssystemer krever langsiktige rammevilkår og incentivordninger, og at næringen er avhengig av at virkemidler drar i samme retning.

2.2.6 CO₂-fond

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen i klimameldingen foreslo økte CO₂-avgifter for næringslivet, inkludert maritim næring. Disse medlemmer oppfatter at deler av næringen er positive til et CO₂-fond etter modell av NO_x-fondet, som et insentiv til å kanalisere og stimulere til utvikling av alternativ teknologi.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti støtter i prinsippet opprettelse av et CO₂-fond, men mener at dette ikke nødvendigvis vil gi selskaper forutsigbarhet over tid. Omstilling til lavutslippssamfunnet mot 2050 krever store investeringer, og da vil forutsigbare rammevilkår for næringslivet være avgjørende for å lykkes. En forutsetning for dette er at myndighetene er like tydelige på hvordan avgiften skal fordeles tilbake til næringslivet, som hvordan den kreves inn. Det er varslet i klimameldingen at fordelingen av avgiften skal bli gjenstand for årlig forhandling i forbindelse med statsbudsjettet. Disse medlemmer mener det er uheldig at det er knyttet usikkerhet til hvorvidt de som betaler inn avgiften, også vil få den refundert. Dette kan føre til at

selskaper løper risikoen å bli sittende med regningen uten å høste fordelene.

Disse medlemmer mener videre at NO_x-avtalen bør forlenges ut 2027. Disse medlemmer mener dette vil kunne utløse nye investeringer som er viktige for utslippskutt.

2.2.7 Fondsmodell for resirkulering av offshorefartøy

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det bør opprettes en fondsmodell for resirkulering av offshorefartøy som ligger i opplag i norske farvann. Fondsmodellen skal bidra til at offshorefartøy resirkuleres ved verft som ligger geografisk nær der skipet ligger i opplag, for å sikre lave utslipp ved transport av skipene fra opplagssted til verft. Disse medlemmer forventer at ordningen raskt vil bidra med betydelig aktivitet for den norske verfts-næringen, og viser til at Menon anslår at gjenvinning av 81 offshorefartøy i opplag langs norskekysten vil gi en verdiskaping på 2,3 mrd. kroner og om lag 1 700 årsverk i sysselsetting ved norske skipsverft.

Disse medlemmer påpeker at fondet er et miljøtiltak som skal hindre forurensning ved at skipene resirkuleres, og at det vil bidra i overgangen til en sirkulær økonomi i maritim næring. Disse medlemmer mener også at fondsmodellen kan bygge opp balansen i markedet for offshore servicefartøyer ved å redusere overkapasitet. Det antas at dette vil bidra til en bedre markedssituasjon, mer bærekraftige rater og høyere verdi på den gjenværende offshoreflåten. Dette vil også gjøre det lettere for norske offshorerederier å delta i utviklingen av ny havbasert næringsvirksomhet og vil gi insentiver til å investere i ny teknologi på eksisterende fartøy og nybygg.

Disse medlemmer mener tilskuddet under fondsmodellen må gi et tilstrekkelig insentiv til at gjeld knyttet til skipene kan innløses, og det må legges til grunn at fondsmodellen bør innrettes mot skip i opplag i norske farvann som er bygd mellom 2000 og 2010, men ikke begrenses til skip bygd i denne perioden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er enige i at det trengs sterkere insentiver for å stimulere til nødvendig miljøvennlig resirkulering av utrangerte fartøy og rigger. Regjeringens krisepolitikk for den maritime næringen har ikke vært kraftfull nok til å skape ny aktivitet eller bidra til å opprettholde sysselsettingen. Det haster derfor med å få på plass den varslede kondemneringsordningen, og regjeringen må senest i revidert nasjonalbudsjett legge frem forslag til hvordan ordningen skal innrettes.

Disse medlemmer viser til at mange av fartøyene som er aktuelle for ulike resirkuleringsordninger,

fortsatt har høy gjeldsgrad. Staten bør derfor raskt gå i dialog med långiverne, slik at det sikres at ordningene faktisk blir brukt av de fartøyene ordningene er ment å treffe.

Disse medlemmer registrerer at det er foreslått en fondsmodell for resirkulering av offshoreskip i tillegg til kondemneringsordningen. Det fremstår imidlertid noe uklart hvordan disse to ordningene skal fungere sammen, og hvorvidt ordningene vil overlappe. Disse medlemmer ber derfor regjeringen vurdere hvorvidt relevante prinsipper fra fondsmodellen kan inkluderes i kondemneringsordningen, slik at dette blir en helhetlig og kraftfull ordning for miljøvennlig resirkulering av utrangerte fartøy og rigger.

2.2.8 El-båt

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at meldingen i liten grad omtaler fritidsbåtsegmentet. Disse medlemmer viser til at segmentet står for et betydelig utslipp og i større grad må elektrifiseres. Det finnes også gode næringsutviklingsmuligheter i Norge og flere spennende bedrifter som satser på produksjon av elektriske motorer til fritidsbåter. En dreining av fritidsbåtsparken i Norge mot elektriske båter vil kunne skape arbeidsplasser i Norge.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at avgiftspolitikken har vært et effektivt og vellykket virkemiddel for å starte elektrifiseringen av bilparken i Norge, og dette medlem mener samme tilnærming bør vurderes for fritidsbåtene.

Dette medlem fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å innføre samme avgiftsfordel for elbåt som for elbil.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, viser til at utslipp fra fritidsbåter er omtalt i regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart. Der fremgår det at regjeringen vil kartlegge utslipp fra og reduksjonspotensial for fritidsbåter og vurdere virkemidler for å stimulere til null- og lavutslippsløsninger.

2.2.9 Havner

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at en effektiv og bærekraftig maritim næring er helt avhengig av velfungerende havner. Dette medlem mener at det må lages en konkret nasjonal plan for hvordan havnene skal bidra til næringsutvikling og effektive grønne logistikkløsninger, hvor en

ser alle transportformene i sammenheng og utnytter deres komparative fortrinn. En slik plan vil være et viktig bidrag i å utvikle en bærekraftig transportsektor, hvorav den maritime næring inklusive havnesektoren utgjør en sentral rolle.

Dette medlem fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreslå en nasjonal havneplan for hvordan havnene skal rustes for å bidra til næringsutvikling og effektive grønne logistikkløsninger.»

2.2.10 Kompetanse

Komiteen viser til at Norge over tid har bygget opp verdensledende kompetansemiljøer innenfor de maritime områdene. Komiteen understreker at det er avgjørende å sikre at kompetansen ikke går tapt i overgangen til et nullutslippssamfunn. For å unngå en lavere omstillingstakt til en grønnere økonomi må vi sikre kompetansemiljøene i de maritime næringene. Komiteen viser videre til behovet for omstilling til nye områder, og mer effektiv drift i eksisterende virksomheter gir behov for et kompetanseløft for høyutdanningsgruppene. Dette vil også bidra til å sikre kompetansen i det grønne skiftet. Videreutvikling av bransjeprogrammet for maritim sektor og prioritering av etter- og videreutdanning av arbeidsstokken vil derfor være viktig for å beholde og styrke næringens konkurransekraft. Da bransjen er preget av konjunkturer, er det viktig at de tilbudene som gis, er av kort varighet, er fleksible og kan gjennomføres digitalt.

Komiteen er opptatt av at de havbaserte næringene trenger kompetent og innovativ arbeidskraft, slik at vi får tatt i bruk og utviklet ny kunnskap og styrker konkurransevnen vår både nasjonalt og internasjonalt. Høye ambisjoner for Norge som kunnskapsnasjon med et godt utdanningssystem innenfor maritim sektor er vårt viktigste virkemiddel for å styrke kompetansen i arbeidslivet. Høy kvalitet i hele systemet, fra barnehage og grunnskole- og videregående opplæring, høyere yrkesfaglig utdanning, høyere utdanning og forskning, gir maritim sektor kompetente arbeidstakere og gode forutsetninger for innovasjon og verdiskaping.

Komiteen påpeker at praktisk erfaring fra maritim sektor, kombinert med forskningsbasert kunnskap, er en viktig nøkkel til teknologiutvikling og innovasjon i hele verdikjeden. Komiteen påpeker at fagskolene er spesielt viktige for rekrutteringen til og opplæringen innenfor maritim næring.

Komiteen viser til regjeringens maritime satsing «Stø kurs», hvor prosjektet Markom2020 ble etablert. Markom2020 er det viktigste nasjonale prosjektet for å heve kvaliteten på norsk maritim profesjonsutdanning. Markom2020 er et helhetlig fremtidsrettet maritimt ut-

danningsløp fra fagskole via bachelor- og masterutdanninger til spisskompetanse innenfor maritim forskning med doktorgradsprogrammet i nautiske operasjoner.

Komiteen understreker at kvaliteten i høyere maritim profesjonsutdanning har stor betydning for fremtidig verdiskaping, sysselsetting og teknologiutvikling i maritim næring. Autonomi og digitalisering blir stadig viktigere, og profesjonsutdanningene oppdateres. Komiteen mener det er positivt at regjeringen varsler en kartlegging av hvordan det kan legges til rette for økt digitalisering i maritim næring i meldingen.

2.2.11 Maritim utdanning

Komiteen viser til at den maritime næringen har en samlet verdiskaping på om lag 89 mrd. kroner og sysselsetter ca. 84 000 mennesker. For at Norge skal opprettholde verdiskapingen og sin posisjon som verdensledende maritim nasjon, må det satses videre på maritim kompetanse og utdanning.

Komiteen mener vi i utformingen av en fremtidsrettet og offensiv utdannings- og forskningspolitikk må ta lærdom av resultatene fra det omfattende forskningsprosjektet «Et kunnskapsbasert Norge». Konklusjonene derfra var klare: Norsk forskningspolitikk bør prioritere områder der Norge har fortrinn, som olje- og gass/offshore, maritim næring og sjømat.

Komiteen mener videre at utdanningssektoren i større grad enn i dag bør rettes inn mot arbeidslivets behov. Komiteen merker seg at det er etterspørsel etter kompetent arbeidskraft i maritim sektor, og vil derfor prioritere utdanningsplasser innenfor maritim næring både på videregående og høyere nivå.

Komiteen mener det er viktig å se på finansieringen av maritim utdanning – både når det gjelder videregående opplæring, fagskolene og høyere utdanning. Næringen har i en årrekke pekt på at maritim profesjonsutdanning er for svakt finansiert. Dette er en utdanningssektor som må ha avansert og kostbart utstyr, og det er derfor viktig med god finansiering og investeringsinsentiver til utstyr i maritim utdanning for å sikre at kandidatene får kompetanse som er i samsvar med behovene i næringen.

Komiteen vil videre understreke behovet for tiltak som kan bidra til flere lærling-/kadett-plasser. Også flere studie-plasser til fagskolene er viktig for maritim næring. Ved siden av maritim høyskoleutdanning er de maritime fagskolene avgjørende i utdanningen av skipsoffiserer for maskin og dekk, og studie-plasser ved de maritime fagskolene bør prioriteres.

Komiteen vil videre påpeke den viktige rollen som skoleskipene har i utdanningen av maritim arbeidskraft. Det er viktig med et variert studietilbud av høy kvalitet som kommer elevene, næringslivet og samfunnet til gode. Skoleskipene utdanner morgendagens sjøfolk og er en nøkkelfaktor i arbeidet med å tilby det

maritime næringslivet kvalifisert og verdiskapende arbeidskraft. Skoleskipene i Norge må sikres gode rammevilkår.

Komiteen vil understreke viktigheten av å videreføre og utvikle samarbeidsprosjektet Markom2020 slik at universiteter, høyskoler og fagskoler videreutvikler det faglige samarbeidet om verdiskapende og kvalitetsfremmende tiltak, kompetanseutvikling og samarbeid med næringslivet.

Komiteen viser til at prosjektperioden til Markom2020 løp ut i 2020. I en overgangsperiode vil regjeringen videreføre arbeidet med å styrke kvalitet og relevans i maritim utdanning i prosjektet Markom2020 i ytterligere ett år. I denne perioden skal Markom2021 særlig vektlegge tiltak som kan bidra til økt digitalisering og grønn skipsfart. Fra 2022 vil arbeidet med å styrke maritim kompetanse overføres til Direktoratet for internasjonalisering og kvalitetsutvikling i høyere utdanning (Diku).

Komiteen vil videre vise til opprettelsen av bransjeprogrammet for maritim sektor, som det ble flertall for i behandlingen av kompetansereformen «Lære hele livet». Intensjonen med bransjeprogrammet i maritim sektor er at det skal fokusere på digital etter- og videreutdanning av sjøfolk med operativ kompetanse. Det er vesentlig at dette bransjeprogrammet tilføres tilstrekkelige midler, slik at maritim næring har forutsigbarhet og kan tenke langsiktig på kompetanseutviklingsområdet.

Komiteen vil påpeke at et viktig kjennetegn ved den maritime næringen er at den er i en særstilling når det gjelder behov for operativ kompetanse. For å sikre en jevn tilstrømning og utvikling av denne kompetansen er det viktig at det legges til rette for dette gjennom gode utdanningstiltak i næringen. Maritim næring gjennomgår i dag store endringer, og som i andre deler av arbeidslivet består denne forandringen i vesentlig grad av nye teknologier og økt fokus på digitalisering. Dette er dokumentert i en rapport om maritim kompetanse i en digital fremtid fra forskningsstiftelsen Fafo, bestilt av partene i arbeidslivet ved Norsk Sjøoffisersforbund og Norges Rederiforbund. Komiteen mener målrettede bransjeprogram i samarbeid med partene er en mulig nøkkel til å lykkes i et felles kompetanseløft for maritim sektor på en ubyråkratisk måte.

Komiteen vil videre vise til behovet for en incentivordning som «Kompetansefunn Digital» for at små og mellomstore bedrifter skal investere i økt digital/teknologikompetanse for sine ansatte. Dette er ikke minst viktig i den moderne og dynamiske maritime næringen.

2.2.12 Læreplass maritim sektor/unge inn i næringen

Komiteen viser til at mange unge mennesker kommer inn i maritim næring gjennom maritime yrkesfag. Rederier som mottar tilskudd fra tilskuddsord-

ningen for sysselsetting av sjøfolk, skal bidra til opplæring av arbeidstakere til sjøs og er pålagt å ha et visst antall opplæringsstillinger om bord (jf. forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs). Komiteen vil spesielt understreke viktigheten av krav til rederiene om lærlingplasser om bord på NOR-registrerte skip som en forutsetning for å kunne ta del i refusjonsordningen for sjøfolk. Dette er et svært viktig insentiv for å sikre en komplett opplæring i maritime fag, bygge maritim kompetanse og sikre rekruttering til maritime yrker.

Komiteen merker seg at Skoleskipet MS Gann nevnes spesielt på side 59 i stortingsmeldingen som et unikt tilbud innenfor maritim videregående opplæring. Komiteen viser til at Skoleskipet MS Gann kan dokumentere en prosentandel gjennomført og bestått teoretisk og praktisk opplæring i elevmassen som stabilt ligger betydelig over landsgjennomsnittet i tilsvarende fag, mens elevene er om bord på skoleskipet. Komiteen mener dette er en god indikator på at videregående maritim opplæring om bord i skoleskip, med tilhørende sosialt fellesskap for elevene, er et svært godt konsept. Komiteen mener regjeringen bør vurdere muligheten for å utvide tilbudet med videregående opplæring om bord i skoleskip i samarbeid med aktuelle fylkeskommuner og ideelle aktører.

Komiteen er opptatt av å sikre god rekruttering til maritim sektor. Skal vi sikre næringen de beste talentene, må unge ha god kunnskap om næringen, samtidig som næringen må fremstå som et attraktivt sted å arbeide.

Komiteen viser til den viktige rollen Skoleskipet Gann spiller i å utdanne fremtidens norske sjøfolk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, opplever at behovet for flere slike utdanningstilbud i fremtiden er stort, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å etablere et skoleskip i Nord-Norge.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, der regjeringens nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan fremgår. I denne inngår en tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner.

Komiteen viser til at Norge er fremst i verden på maritim teknologi, og at anvendelse av stadig mer avansert teknologi i de maritime næringene vil kreve videre utvikling av de maritime utdanningstilbudene. Rekruttering av høykompetent arbeidskraft til næringen vil være avgjørende for å styrke den internasjonale kon-

kurranskraften, og komiteen ser det som et mål at Norge skal ligge fremst i maritim kompetanse.

Komiteen har i denne sammenheng merket seg at Markom2020 har vært det viktigste prosjektet for å utvikle og heve kvaliteten på den maritime kompetansen, og at det nære samarbeidet mellom utdanningsinstitusjonene, og mellom utdanningsinstitusjonene og næringen, har gitt gode resultater. Når satsingen på maritim utdanning overføres fra partnerskapet Markom2020 til Diku/det nye direktoratet for høyere utdanning, vil komiteen understreke viktigheten av å videreføre det nære samarbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil understreke at den videre satsingen bør legge til rette for faglig konsentrasjon ved den enkelte institusjon og samarbeid og arbeidsdeling mellom institusjonene. Satsingen bør derfor organiseres som et program som forvaltes gjennom dialog mellom direktoratet, institusjonene som tilbyr høyere maritim profesjonsutdanning, de maritime fagskolene og den maritime næringen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti mener at Diku må forvalte ordningen i dialog med blant annet institusjonene som tilbyr maritim utdanning, og den maritime næringen.

2.2.13 Politikk for styrket kompetanse og økt digitalisering i maritim næring

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til målet om å øke eksporten fra maritim næring og utviklingen mot mer bruk av digitale, autonome løsninger basert på lav- og nullutslippsteknologi krever en sterkere satsing på å videreutvikle den maritime kompetansen.

Disse medlemmer viser til forslag om å styrke forutsigbarheten i tilskuddsordningen for sjøfolkene. Flere høringsinstanser har pekt på behovet for mer praksis undervegs i de maritime utdanningsløpene. Økt forutsigbarhet i ordningen legger bedre til rette for at rederiene i større grad kan bidra med praksis i utdanningen.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å stille strengere krav til rederier som mottar tilskudd gjennom tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk, om å bidra med praksis i relevante utdanningsløp.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at den raske teknologitvillingen i

næringen vil medføre at mange som i dag arbeider innenfor maritime verdikjeder, vil trenge kompetansepåfyll, og at det derfor må innføres ordninger som styrker retten til å ta etter- og videreutdanning for alle arbeidstakere. Disse utdanningstilbudene må utformes i nært samarbeid med fagskolene og næringen. Det vises spesielt til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett og forslag om å opprette et partsstyrt kompetansefond.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at økt satsing på forskning og innovasjon vil være avgjørende for å utvikle nye lav- og nullutslippsløsninger som senere kan skaleres og kommersialiseres i Norge. Flertallet ønsker derfor fremover å styrke Maroffprogrammet og satse på Ocean Space Laboratory ved Sintef i Trondheim.

Komiteen viser til at mange former for maritim aktivitet øker i nordområdene, og mener at man i Norge må være aktive i oppbyggingen av den maritime næringen i nord. Det er etter komiteens oppfatning viktig at regjeringen bruker nødvendige og tilgjengelige virkemidler som sikrer størst mulige ringvirkninger i nord knyttet til økt maritim aktivitet.

De siste årene har en langt større del av havbruksaktiviteten flyttet nordover, og utviklingen forventes å fortsette. Dette bidrar til økt maritim aktivitet, og komiteen forventer at dette også vil føre til en styrking av maritime leveranser fra landsdelen. Komiteen vil peke på at helårlig maritim aktivitet i Nordøstpassasjen vil gi nye muligheter for forretningsutvikling i nord, men også øke behovet for bedre beredskap både for berging og mot akutt forurensning. Komiteen vil understreke viktigheten av samarbeidet i Arktisk maritim kompetansenode for å sikre kunnskap om operasjoner i Arktis og bidra til etterlevelse av IMOs polarkode, slik at maritim aktivitet i nordområdene er trygg for mennesker og miljø.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen snarest følge opp anbefalingene fra partssammensatt maritimt utvalg, i rapport datert 19. mars 2021, og fremme forslag som slår fast prinsippet om at norske lønns- og arbeidsvilkår skal legges til grunn for arbeid på norsk sokkel og i norsk farvann.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for de som har sitt arbeid om bord på forsynings-, beredskaps og ankerhåndteringsfartøyer knyttet til rettighetshavere, operatører og andre som deltar i virksomhet på norsk sokkel som omfattes av petroleumsloven.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen synliggjøre og bruke handlingsrommet i EØS-avtalen med sikte på at en større del av verdiskapningen fra offentlige kontrakter skal komme den norske maritime næringen til gode.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi for å sikre at offentlige byggeoppdrag innenfor maritim sektor i størst mulig grad havner hos norske verft.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv, myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av den maritime klyngen som sikrer at Norge bygger opp industri, kompetanse, arbeidsplasser og eksporterbar teknologi for flytende havvind. Det skal settes et nasjonalt mål om minst 3 GW installert effekt innen 2030.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen styrke Statkrafts egenkapital for å bygge en grunninfrastruktur for produksjon og distribusjon av grønt hydrogen.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen stille krav til lavere utslipp fra offshoreflåten og fra fartøy som benyttes innenfor havbruk, inkludert underleverandører. Kravet må utformes slik at det sikrer trinnvis innfasing av beste tilgjengelige teknologi.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen vurdere å stille strengere krav til rederier som mottar tilskudd gjennom tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk, om å bidra med praksis i relevante utdanningsløp.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen styrke tilskuddsordningen for norske sjøfolk ved å fjerne gjeldende tak/begrensninger i ordningen permanent.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å lovfeste substansen i dagens tilskuddsordning for norske sjøfolk for å sikre nødvendig forutberegnelighet.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen forenkle tilskuddsordningen for norske sjøfolk ved å redusere antall tilskuddsmodeller fra åtte til tre modeller.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen arbeide for at også skip med transportoppdrag i nye havnæringer i norske farvann og på norsk sokkel bør omfattes av tilskuddsordningen for norske sjøfolk.

Forslag fra Arbeiderpartiet:*Forslag 13*

Stortinget ber regjeringen opprette en ekspertenheter innenfor maritim klima- og miljøteknologi og maritimt anbud, som fylker og statlige etater kan dra nytte av i sine innkjøp av skip. Det bør vurderes om leverandørutviklingsprogrammet kan ta denne rollen. Enheten skal også ha som ansvar å utarbeide en «best practice» for anbud, der det eksempelvis vurderes om både bygging og drift bør inkluderes i samme anbud.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 14*

Stortinget ber regjeringen etablere en ekspertenheter med spisskompetanse på grønne offentlige innkjøp som skal bistå stat, kommuner og folkekommuner.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen innføre krav til nullutslipp på alle korte strekninger til havs og null- eller lavutslipp på alle lengre strekninger.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen utrede et nytt konsesjonssystem for cruiseskip, med strenge miljøkrav til seiling langs kyst og fjord, og krav til bruk av lokal mat og kompetanse. Konsesjoner skal gis med krav om lavutslipp og nullutslipp på sikt.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen foreslå innfasing av nullutslippskriterier i nye offentlige anbud for fergesamband. Videre ber regjeringen foreslå innfasing av nullutslippskriterier i nye offentlige anbud for hurtigbåter og legge frem en plan for innfasing for henholdsvis nullutslipp og lavutslipp for øvrig skipsfart i nye offentlige anbud. Stortinget ber også regjeringen legge frem en plan

for innføring av krav om nullutslipp og lavutslipp i øvrig skipsfart.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om å innføre samme avgiftsfordel for elbåt som for elbil.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen foreslå en nasjonal havneplan for hvordan havnene skal rustes for å bidra til næringsutvikling og effektive grønne logistikkløsninger.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding V til XIII og XVIII fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding I–IV og XIV til XVII fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til meldingen og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen sikre at den nye etaten Eksportfinansiering Norge får et utvidet mandat som i større grad kan bidra med finansiering av nye eksportmuligheter. Mandatet må blant annet legge til rette for å øke selskapets egenandel i prosjekter der dette er fornuftig.

II

Stortinget ber regjeringen opprette et statlig investeringsprogram for oppskalering av teknologier for maritim næring. Programmet skal bidra til å skape nye eksportmuligheter og -arbeidsplasser og utløse private investeringer.

III

Stortinget ber regjeringen forlenge byggelånsordningen med 50 pst. forskuddsgaranti for skip som ikke skal eksporteres.

IV

Stortinget ber regjeringen vurdere ordninger som kan bidra til grønn omstilling, eksempelvis en toppfinansieringsordning og en ordning for miljøvennlig resirkulering av offshoreskip og -rigger. Ordningene må utformes slik at de gir aktivitet i norsk verftsindustri.

V

Stortinget ber regjeringen utarbeide en likestillingsstrategi for den maritime næringen.

VI

Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for transport av gods eller passasjerer mellom norske havner, nærmere avgrenset mot skip i internasjonal fart.

VII

Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for passasjerskip i norske farvann som er i direkte konkurranse med kyststruten, samt på cruise hvor Norge er hovedreisemålet, avgrenset mot skip i internasjonal cruisevirksomhet.

VIII

Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip som utfører stasjonær virksomhet i norsk farvann, herunder hotellskip.

IX

Stortinget ber regjeringen foreslå at norske lønns- og arbeidsvilkår også bør legges til grunn for skip som betjener nye havnæringer i norske farvann, herunder fremtidige havnæringer som ikke er kjent.

X

Stortinget ber regjeringen starte arbeidet med å følge opp anbefalinger gitt av partssammensatt maritimt utvalg i rapport datert 19. mars 2021.

XI

Stortinget ber regjeringen fremme forslag som bidrar til at tilskuddsordningen for norske sjøfolk styrkes og blir mer forutsigbar gjennom lovfesting.

XII

Stortinget ber regjeringen opprette en ekspertenheter for offentlige anskaffelser, plassert utenfor Oslo-

regionen, som skal bistå kommuner, fylkeskommuner og andre offentlige aktører knyttet til ulike problemstillinger rundt offentlige anskaffelser, og vurdere hvordan handlingsrommet i ulike regelverk kan utnyttes. Enheten må blant annet ha kompetanse innenfor EØS-rettslige problemstillinger.

XIII

Stortinget ber regjeringen utrede handlingsrommet innenfor EØS-avtalen for å plassere offentlige oppdrag hos norske verft. Utredningen bør særlig se på norske krav til standarder for utforming, utstyr, arbeidsspråk, lærlinger og HMS, samt krav om lokalt nærvær eller responstid.

XIV

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en strategi for å fornye fiskeflåten, som utformes i samarbeid med næringen (etter modell av klimaavtalen med landbruket).

XV

Stortinget ber regjeringen sikre at det fylkeskommunale inntektssystemet kompenserer for merkostnaden ved å ta i bruk lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferger og hurtigbåter.

XVI

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en nasjonal plan for å gjøre land- og lade-strøm, hydrogen, ammoniakk og andre grønne drivstoff tilgjengelig.

XVII

Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å etablere et skoleskip i Nord-Norge.

XVIII

Meld. St. 10 (2020–2021) – Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring – vedlegges protokollen.

Oslo, i næringskomiteen, den 14. april 2021

Geir Pollestad

leder

Åsunn Lyngedal

ordfører

