



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 5 · 10. oktober
Sesjonen 2023–2024

Møte tirsdag den 10. oktober 2023 kl. 10

President: Svein Harberg

Dagsorden (nr. 5):

1. Interpellasjon fra representanten Sivert Bjørnstad til finansministeren:

«Det pågår flere politiske prosesser som påvirker store deler av den maritime næringen. Foreslåtte endringer i rederiskatteordningen, som for eksempel såkalt delt virksomhet og krav om utseilt distanse kan få store konsekvenser ikke bare for norske rederier, men også for norske sjøfolk gjennom sjømannsfradraget.

Hvordan vil statsråden sørge for at man fortsatt kan sikre at vi har norske sjøfolk på norske båter også i nærskipfarten, herunder brønnbåtneringen, og vil statsråden sørge for at disse sakene finner en god løsning?»

2. Referat

Presidenten [10:00:16]: Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:

For Akershus: Tobias Hangaard *Linge*, Haakon *Skramstad* og Anita *Patel*

For Buskerud: Lavrans *Kierulf*

For Nordland: Christian *Torset*

For Oslo: Michael *Tetzschner*, Agnes Nærland *Viljugrein*, Rauand *Ismail* og Cato Brunvand *Ellingsen*

For Rogaland: May Helen Hetland *Ervik*

For Telemark: Carina *Thorvaldsen*

For Vestfold: Henning *Wold* og Per-Asbjørn *Andvik*

Representanten Erlend Wiborg vil framsette et representantforslag.

Erlend Wiborg (FrP) [10:00:52]: På vegne av Fremskrittspartiet, ved representantene Bengt Rune Strifeldt, Christian Tybring-Gjedde og meg selv, er det en glede å fremme et representantforslag om adgang til å tilbakekalle retten til å seile under norsk flagg av hensyn til nasjonale interesser.

Presidenten [10:01:12]: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:01:18]

Interpellasjon fra representanten Sivert Bjørnstad til finansministeren:

«Det pågår flere politiske prosesser som påvirker store deler av den maritime næringen. Foreslåtte endringer i rederiskatteordningen, som for eksempel såkalt delt virksomhet og krav om utseilt distanse kan få store kon-

sekvenser ikke bare for norske rederier, men også for norske sjøfolk gjennom sjømannsfradraget.

Hvordan vil statsråden sørge for at man fortsatt kan sikre at vi har norske sjøfolk på norske båter også i nærskipfarten, herunder brønnbåtneringen, og vil statsråden sørge for at disse sakene finner en god løsning?»

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:02:17]: Norge er et lite land med en ganske variert næringsstruktur og mange små og mellomstore bedrifter. Vi har noen få næringer som er virkelig verdensledende, som leder an når det kommer til innovasjon og kommersialisering, og som har en spesiell evne til å omstille seg. Sånne kaller vi gjerne for klynger. I Norge har vi de siste tiårene regnet olje og gass og undervannsteknologi som én sann, fornybar energiproduksjon som en annen, marin næring som en tredje – og ikke minst maritim næring.

Helt siden vikingene for drøye tusen år siden bygde «state-of-the-art»-skip, basert på datidens teknologi, innovasjon og fagarbeid, har Norge vært en sjøfartsnasjon, en maritim nasjon. Det går en rød tråd gjennom historien til vårt land, og mye av den tråden er preget av vår maritime identitet. Dette har ikke kommet av seg selv. Det har ikke vært nok bare å ligge nær havet. Det har vært et samspill mellom næringsliv, politikk, utdanning, forskning og utvikling og andre viktige interesser over lang tid.

Det har ført til at vi har sterke rederier med patriotiske eiere og svært dyktige og kompetente sjøfolk. Vi har utdannings- og forskningsinstitusjoner som utdanner gode kandidater og leder an i forskningen. Vi har verft som bygger moderne skip som seiler på alle verdens hav. Vi har finansinstitusjoner som har spesialisert seg på maritim sektor, og kapitalmarkeder som effektivt henter kapital til gode prosjekter. Og sist, men ikke minst: Vi har hatt en stat som har lagt til rette for vekst i næringen og gode og stabile rammebetingelser for maritim industri. Det har også vært en rød tråd, uavhengig av hvilken farge regjeringene har hatt. Vi kan gjerne kalle det en aktiv næringspolitikk, som dagens regjering gjerne liker å smykke seg med.

Gjennom langsiktig og møysommelig arbeid fra svært mange har vi nå en maritim næring som sysselsetter nesten 100 000 mennesker, som omsetter for om lag en halv billion kroner, og som skaper verdier for 175 mrd. kr årlig. På tross av den gode historien ser vi nå tegn til prosesser i staten og i regjeringen som tar næringen – og næringer i tilknytning til den – i feil retning. Det var riktignok positivt med avklaringen om at man frafaller kravet om utseilt distanse i statsbudsjettet, men summen ser dessverre ikke veldig bra ut. Grunnrenteskatt på havbruk har vært heftig diskutert det siste året. Det rammer i enda sterkere grad leverandør- og serviceindustri –

blant dem mange innenfor maritim næring og skipsfart – enn selve oppdrettsselskapene.

En av de viktigste rammebetingelsene for norsk maritim næring er tilskuddsordningen for sjøfolk, også kalt nettolønnsordningen. Noe av det første finansministeren gjorde da han ble finansminister, var å innføre et tak på nettolønnsordningen på 220 000 kr. Det var en betydelig svekkelse av ordningen. I forslag til statsbudsjett for 2024, som kom på fredag, er beløpet nominelt likt. Ergo er det en ytterligere svekkelse. Hadde man fulgt inflasjonen, skulle taket – all den tid regjeringen ønsker et sånt tak – vært på over 250 000 kr. Dette gapet svekker konkurransekraften til ordningen og dermed også konkurransekraften til norske sjøfolk. På marginen gjør det det mer attraktivt å ansette sjøfolk fra utenfor EØS-området. Det er ikke med på å styrke norsk maritim næring; det er med på å svekke den – og er stikk i strid med regjeringens egne ambisjoner og forpliktelser i Hurdalsplattformen.

En annen ordning det har vært knyttet usikkerhet til, og som er en særdeles viktig rammebetingelse, er rederiskatteordningen. Skattedirektoratet har de siste årene gjort nye tolkninger, forslaget har vært sendt på høring, og vi har hatt et skatteutvalg som vel har foreslått å fjerne hele ordningen. Regjeringen har sagt at dette er ting man ikke trenger å bekymre seg for. Likevel har brønnbåtnæringen og flere enkeltrederier der fått varsel fra Skattedirektoratet om at de blir kastet ut av rederiskatteordningen, på tross av at virksomheten de driver, har vært definert innenfor i 25–30 år. Kastes man ut av rederiskatteordningen, ryker også nettolønnsordningen og sjømannsfradraget for sjøfolkene. En sjømann eller -kvinne kan altså over natta bli 200 000–300 000 kr dyrere for et rederi.

Alle disse prosessene og vedtakene kan føre til en negativ utvikling for maritim næring. Spørsmålet til finansministeren blir hva han har tenkt å gjøre for å finne en god løsning på disse sakene, for å ta den maritime næringen framover og ikke tilbake.

Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [10:07:36]:

Norsk sjøfart er en viktig del av norsk historie og viktig ikke bare for kysten, men for hele landet. Kjernen i den maritime næringen er de norske sjøfolkenes kunnskap og hele den verdikjeden de er en del av. Regjeringen vil sikre gode vilkår for norske sjøfolk og at det legges til rette for aktivitet i hele verdikjeden. Fradrag for sjøfolk, sjøfolkfradraget, og tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er viktige ordninger for den maritime næringen og norske sjøfolk. Sjøfolkfradraget er et særskilt fradrag i alminnelig inntekt med inntil 83 000 kr.

Dagens distansekrav kan føre til at sjøfolk som seiler i samme type kystfart, behandles ulikt, selv om de er om bord på skipet like lenge og har like lange fravær fra hjemmet. Et forslag om å lempe på kravet til utseilt distanse når mannskapet har minst tre ukers turnus, ble sendt på høring 21. september, med frist 2. november 2023, og omtales i 2024-budsjettet. Her gjør vi en aktiv politisk endring.

Vi gjør dette for å likebehandle sjøfolk i sammenlignbare situasjoner i nærskipsfarten. Seilingslengden kan variere fordi det er forskjell på avstanden mellom anløpssteder langs kysten. Hvor i landet kystfartsvirksomheten utøves, bør ikke ha noe å si for om sjøfolkene får fradrag eller ikke.

Tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs stiller krav om at de har rett til sjøfolkfradrag. Anslagsvis vil 300 flere sjøfolk være omfattet av tilskuddsordningen med regjeringens forslag. Dette er ansatte på f.eks. brønnbåter, stykkgodsskip, bulkskip og tankskip, som per i dag ikke omfattes av tilskuddsordningen, og som etter denne endringen vil bli omfattet av tilskuddsordningen hvis Stortinget slutter seg til den. Selv om sjøfolk på disse skipene skulle få sjøfolkfradrag, kan det være andre vilkår som gjør at de likevel ikke har rett til tilskudd fra ordningen. Det må vurderes for den enkelte i den enkelte sak.

Endringene i sjøfolkfradraget regjeringen har sendt på høring og lagt fram i 2024-budsjettet, vil sikre og bedre vilkårene for norske sjøfolk i nærskipsfarten. I rederiskatten er det tilsvarende vilkår om skip i fart og krav til utseilt distanse for at rederiene skal komme inn under rederiskatteordningen. Forslaget til endring i sjøfolkfradraget bidrar ikke til tilsvarende distansekrav i rederiskatteordningen.

Jeg vil minne om at disse reglene har ulike formål. Formålet med endringene i sjøfolkfradraget er å oppnå likere vilkår for sjøfolk som er i sammenlignbare situasjoner. Dette hensynet gjelder ikke på samme måte for rederiskatteordningen. En tilsvarende endring av distansekrav i rederiskatteordningen ville på sin side åpne for at rederier som i mindre grad er utsatt for internasjonal konkurranse, ville kommet inn i ordningen.

Rederiskatteordningen er godkjent av ESA for en tiårsperiode, fra 2018 til 2027. Det var tidligere finansminister Siv Jensen som utformet det regelverket, som altså ble godkjent av ESA for en tiårsperiode, og som vi i dag viderefører som helt likt. Vi foreslår ingen endringer utover det som kom fra Fremskrittspartiets tidligere leder Siv Jensen.

Et forslag om å tillate delt virksomhet i rederiskatteordningen vil kreve en egen notifikasjon til ESA. Hvis man skal gjøre store endringer i ordningen, bør det hel-

ler gjøres i forbindelse med renotifikasjon av hele ordningen når tiårsperioden løper ut. Den løper ut i 2027.

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:11:32]: Jeg takker finansministeren for hans innlegg og svar. Jeg synes likevel det virker som at det er en litt manglende forståelse for hvilke dramatiske konsekvenser disse endringene kan få for enkeltneringer. Over noen tiår har vi klart å bygge opp en brønnbåtnering som i dag sysselsetter rundt 2 000 mennesker, og som til enhver tid har ansatt 200 til 400 lærlinger. De bygger mange av skipene sine i Norge, og verft som Myklebust, Aas og Larsnes er helt avhengige av oppdrag fra brønnbåtrederiene. Videregående skoler i Nærøysund, i Frøya og flere andre plasser er helt avhengige av at brønnbåtene tar imot lærlinger fra akvakulturlinjen og andre linjer. I det hele tatt er svært mange lokalsamfunn, fra Rogaland i sør til Finnmark i nord, avhengig av ringvirkninger fra denne neringen.

Hvis ikke finansminister Vedum finner løsninger på dette, og brønnbåtrederiene blir kastet ut av rederiskatteordningen, vil vi se konkurser, konsolidering og utflagging. Norske sjøfolk vil miste jobben, rederiene vil tilknytte seg andre internasjonale skipsregister og sannsynligvis ansette andre enn nordmenn. Da har alle tapt. Og alt dette vil ta tid i utflaggingsfasen. Hvem skal frakte laksen fra merdene til slakteriet mens det pågår? Hvem skal avluse fisken og sørge for en forsvarlig dyrevelferd? Jeg frykter at dette kommer til å få uante negative ringvirkninger i en næring som i stort ikke har fått annet enn negative nyheter de siste to årene. Dette vil være toppen av kransekaken og vil selvsagt være helt irreversibelt hvis det først skjer. Ekskluderes man fra ordningen, er man ute i lang tid, sannsynligvis for alltid, fordi man tilpasser seg og finner andre alternativer.

En løsning som regjeringen kunne ha lent seg på, og som Stortinget har bedt regjeringen om å se på, er å tillate såkalt delt virksomhet i rederiskatteordningen. Grunnen til at Skattedirektoratet varsler rederiene om utkastelse fra ordningen, er at de anser f.eks. avlusing som såkalt stasjonær virksomhet. Enten er man innenfor ordningen – og all virksomhet skipene gjør, må være innenfor – ellers er man ute. Det kunne man ha løst sånn at selskapene innenfor ordningen i tillegg til virksomhet som kvalifiserer for rederibeskatning, kunne drive virksomhet som ikke er støtteberettiget, og som skal beskattes ordinært. Det kunne ha vært en minnelig løsning. Aller helst burde man da ha definert myndighetspålagte oppgaver – som brønnbåtene har gjort i tiår innenfor rederiskatteordningen – som fortsatt innenfor. Uansett hadde man sørget for at tusenvis av sjøfolk hadde beholdt jobbene sine. Dessverre er det slik, som finansmi-

nisteren sa, at regjeringen i statsbudsjettet for neste år varsler at de ikke vil gå videre med det.

Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [10:14:49]: Det som er viktig å få fram her, er at det som ligger i det budsjettforslaget som ble lagt fram fredag, er forbedringer med tanke på hvem som kan få sjømannsfradraget, og også med tanke på hvem som skal komme inn under nettolønnsordningen. Som jeg sa i innlegget mitt, gjør det at selv om du ligger nesten i indre havn, kan du, bare du er om bord og jobber som en sjømann eller sjøkvinne, få sjømannsfradraget. Det er en klar forbedring for norske sjøfolk. Den direkte konsekvensen av det er at de da også kommer inn under nettolønnsordningen. De får et skattefradrag, og man gir også da et tilskudd gjennom nettolønnsordningen.

Jeg synes Bjørnstad ga en litt skjev framstilling av historien rundt nettolønnsordningen. Da vi overtok regjeringsmakten høsten 2021, lå det et forslag om at den skulle være på litt over 180 000 kr i maksimalt tilskudd. Vi økte den til 220 000 kr. Det var det første vi gjorde da vi kom i regjering da vi overtok etter Solberg-regjeringen, for vi ønsket å sikre ordningen. Med det forslaget som ligger nå, kommer vi til å sette av anslagsvis rundt 50 mill. kr mer, nettopp fordi flere sjøfolk kommer inn i ordningen når vi gjør denne endringen. Så alt det som vi nå har gjort av endringer i budsjettet, er til gunst for sjøfolk og til gunst for rederiene hvis de skal ha norske sjøfolk – gjennom nettolønnsordningen. Det er bra.

Når det gjelder den generelle rederiskatteordningen, har vi ikke gjort noen endringer i den. Det er det regelverket og det lovverket som har ligget der hele veien, og det som også har blitt notifisert i den prosessen som tidligere regjering, med Siv Jensen og Erna Solberg, kjørte mot ESA. Det videreføres. Når vi nå skal gå inn i en ny prosess, som egentlig er rett rundt hjørnet – for en slik prosess tar litt tid – må vi vurdere om vi skal justere noen av de norske posisjonene, og om vi skal ha et mer fleksibelt regelverk enn det som ble forhandlet fram under forrige regjering.

Helge Orten (H) [10:17:23]: Takk til interpellanten for å ta opp en problemstilling som jeg opplever skaper bekymring for veldig mange langs kysten, og som vi har fått veldig mange tilbakemeldinger om i den siste tida.

Rederiene og de norske sjøfolkene er en viktig del av en verdensledende norsk maritim næring, og det er helt avgjørende at vi greier å sørge for at rederiene har rammebetingelser som er konkurransedyktige opp mot dem vi konkurrerer med. Det betyr at det er nødvendig å ha en konkurransedyktig rederiskatteordning og en tilskuddsordning for norske sjøfolk. Vi er for så vidt enig i at det skal være et tak i nettolønnsordningen, men

samtidig må vi sørge for at den er tilstrekkelig konkurransedyktig til at vi faktisk opprettholder norsk mannskap og norske skip.

I en ideell verden skulle slike ordninger ikke være nødvendig, men i en internasjonal næring må vi bare innse at vi må tilpasse oss internasjonale konkurransevilkår. Alternativet er utflugging og tap av både arbeidsplasser og bedrifter og en sterk maritim klynge. Rederierne er en ekstremt viktig del av den verdensledende norske maritime klyngen.

Derfor betyr skattepolitikken mye. Den må være forutsigbar, og de siste par årene har vel vist oss konsekvensene av store og brå skatteendringer: at det kan resultere i både tapte investeringer og tapte arbeidsplasser.

Så er det en del forskriftsendringer her som for så vidt finansministeren har redegjort for, og som er på høring. Det som kanskje bekymrer meg mest, er de tilbakemeldingene vi får knyttet til rederiskatteordningen og rederier bl.a. innen brønnbåtneringen som – slik interpellanten også var inne på – over lang tid har vært innenfor ordningen og hatt muligheten til å benytte seg av den, men som nå frykter at de faller ut av ordningen. Det ville være svært uheldig og skape en veldig uforutsigbarhet i en situasjon der vi nettopp trenger forutsigbarhet. Vi trenger å sørge for at denne delen av vår viktige maritime næring blir i Norge, fortsetter å utvikles i Norge og både fortsetter å ansette norske sjøfolk og sørger for at man har lærlinger om bord i fartøyene.

Jeg slutter meg til den bekymringen som interpellanten også gir uttrykk for, særlig knyttet til rederiskatteordningen. Hva vil det bety hvis noen av disse rederiene nå faller ut av den, når vi innen relativt kort tid skal ha en større gjennomgang av hele rederiskatteordningen? Det vil være svært uheldig, for det vil skape en diskontinuitet, det vil skape en utfordring, både økonomisk og ikke minst med hensyn til forutsigbarhet for investering og arbeidsplasser framover, dersom det skulle skje.

Utfordringen til finansministeren er: Hva kan vi gjøre for å sørge for at vi ikke opplever utilsiktede konsekvenser i en fase fram til vi får en helhetlig gjennomgang av rederiskatteordningen? Jeg vil også si at en rederiskatteordning må vi ha i Norge, rett og slett fordi vi må tilpasse oss de internasjonale konkurransevilkårene som er omkring oss, for dette er en næring som – lik det eller ikke – fort kan flagge ut. Testen på om vi lykkes også i skattepolitikken, vil være om vi unngår nettopp det – at vi unngår at noen nå i en overgangsfase ender med å flagge ut, og at vi mister både arbeidsplasser og viktige bedrifter for landet vårt og for utviklingen av kysten, og en viktig næring.

Utfordringen til finansministeren er helt klar. Jeg støtter opp om den tilnærmingen som interpellanten har her, og spørsmålet blir jo: Hva vil finansministeren

gjøre for å sikre at vi faktisk har en aktiv og god rederinæring der vi ikke opplever utilsiktede konsekvenser, og at vi heller får en bred og god gjennomgang av dette når denne saken på et eller annet tidspunkt også vil komme til Stortinget, i tråd med det som er planlagt?

Terje Halleland (FrP) [10:21:55]: Dette er en veldig viktig sak som fort kan få svært uheldige konsekvenser hvis vi ikke våger å være framtidsrettet og se i øynene at dette er en næring som er utsatt for stor internasjonal konkurranse, og er helt avhengig av at vi klarer å levere forutsigbarhet på rammevilkårene. Det er ikke tid for å ta årlige omkamper på veldig mange viktige områder som vi stadig vekker ser at dukker opp – nesten uavhengig, dessverre, av hvem som styrer landet.

Vi ser at nettolønnsordningen denne gangen ikke blir inflasjonsjustert. Vi ser at det egentlig er en kamp rundt nettolønnsordningen hvert år. Nå har vi klart å beholde den. Jeg tror Fremskrittspartiet skal ha mye av æren for at vi har den nettolønnsordningen vi har i dag, men det er veldig synd at vi ikke klarer å bygge opp mye større forutsigbarhet rundt ordningen. Vi har også en arbeidsgiveravgift vi håpet skulle forsvinne. Sammen med rederiskatteordningen er dette tiltak som gjør at vi klarer å realisere den næringen og skape de verdiene som vi gjør i dag, på grunn av dem, og da må vi ikke skape den usikkerheten rundt dem som vi opplever. Alle sånne tiltak som er med på å svekke ordningen, er med på å gjøre det mer attraktivt for utenlandske skip i norske farvann.

Det jeg også hadde lyst til å ta med, er det nye ETS-systemet eller kvotesystemet som maritim sektor nå kommer til å gå inn i i EU-samarbeidet. Det er det en del usikkerhet rundt. Jeg tror for så vidt maritim sektor er klar for å gå inn i det markedet og betale kvotepris, men vi har ingen avklaring på hvor de pengene blir av. Hvis vi skal være med på at deltakere i ordningene som betaler inn, skal få noe tilbake igjen, burde dette være et ideelt utgangspunkt. En kunne etablert et CO₂-fond for maritim næring som gjorde at de inntektene kunne være søkbare for de samme aktørene som betalte inn, for å gå over på mer miljøvennlige drivstoffteknologier. En kunne da etablert differansekontrakter, som næringen selv har antydnet at kunne vært en løsning for å få fortgang i utviklingen av ny teknologi. Vi vet at dette også gir store utslag på utslippene, at det vil medføre store utslippsreduksjoner.

Det som bekymrer meg mest med ordningen, er at vi har en gruppe på under 5 000 bruttotonn som ikke er en del av den. Som det eneste landet i Europa er disse pålagt å betale CO₂-avgift. At vi gjør dette for nærskipsfarten vår, tror jeg er veldig uheldig. Vi ser nå at man i alle våre naboland har bedre konkurransevilkår enn norsk

nærskipfart har, og vi vet det er en stor utfordring allerede. Det er ikke de beste økonomiske forutsetningene for å drive med norsk nærskipfart, så her burde vi i alle fall virkelig vært frampå og fortalt hva vi skulle gjøre for å beskytte næringen mot de uheldige konsekvensene dette får.

Ordninger som gjør at norsk næringsliv har ekstra bagasje med seg i forhold til våre naboland, betyr – veldig enkelt – at vi gjør det mer attraktivt for utenlandske skip i norske farvann. Det igjen betyr selvfølgelig en større utfordring for den norske sjømannen.

Sivert Bjørnstad (FrP) [10:26:57]: Takk for en kort debatt i denne interpellasjonen. Takk til representantene Orten og Halleland, som slengte seg med. Jeg synes det er litt synd at ingen representanter fra regjeringspartiene har valgt å ta ordet i en så viktig debatt for så mange langs hele kysten. Vi får tro og håpe at det handler om at man ikke er kjent med problemstillingen, at dette kanskje var en øyeåpner, og at man vil gå dypere inn i det. Vi får i hvert fall håpe at det er situasjonen.

Til Helge Orten: Jeg er helt enig i at både tilskuddsordning, rederiskatteordning og i og for seg også sjømannsfradraget er særordninger man aller helst skulle sett at man ikke trengte, hvis det var tilsvarende for alle maritime nasjoner i hele verden, men slik er det ikke. Norge lever ikke i et vakuum. Vi lever i en globalisert verden, med sterk konkurranse fra andre land. Derfor er vi nødt til å tilpasse oss ordninger som andre land har.

Jeg oppfatter dessverre at finansministeren ikke går inn i substansen av hva dette virkelig handler om. Dette handler om fremtiden til nesten 2 000 sjøfolk langs kysten, 200–400 lærlinger, en hel næring som er tett sammenvevd, på kryss og tvers, og hvor alt er avhengig av alt.

Det er riktig, som Vedum sier, at det ikke er gjort endringer i rederiskatteordningen nå, men skattemyndighetene har gjort nye tolkninger nå. Det skjer på Vedums vakt. Det er en voldsom fallitterklæring fra finansministeren hvis han ikke kan påvirke sine underliggende etater gjennom lover, regler, forskrifter og annet. Dette er det fullt mulig å løse. Det handler først og fremst om en politisk vilje til å klare å få det til.

Jeg er enig med finansministeren i at det er bra at man har gjort noe med sjømannsfradraget i forslaget til statsbudsjett for 2024 – det er kjempebra at man går vekk fra utseilt distanse – men det hjelper ikke 2 000 sjøfolk som er tilknyttet brønnbåtredereier, hvis disse rederiene blir kastet ut av rederiskatteordningen. Det hjelper ikke én eneste av de 2 000 menneskene. De står i fare for å havne på bar bakke hvis de blir kastet ut. Jeg kjøper rett og slett ikke unnskyldningen om at det er tungt og vanskelig med ESA-prosesser. Det må jo være mye en-

klere å gjøre det med ESA enn å risikere at 2 000 mennesker havner på bar bakke.

Statsråd Trygve Slagsvold Vedum [10:30:11]: Takk for debatten.

Det som har vært en av de tydelige tilbakemeldingene også fra våre folk på kysten, både fra Senterpartiet og Arbeiderpartiet, er at man har et ønske om å få gjort noe med sjømannsfradraget, å gjøre forbedringer. Det er det forslaget som regjeringen har kommet med til Stortinget, og som nå ligger til behandling. Det er selvfølgelig opp til Stortinget, men jeg mener at det er godt begrunnet hvorfor vi forbedrer sjømannsfradraget, så jeg vil tro at det får tilslutning også her. Vi mener at man skal styrke nettolønnsordningen slik at flere folk kommer innenfor den. Det er også bra.

Helge Orten fra Høyre snakket om en forutsigbar skattepolitikk. Det eneste vi gjør av endringer nå, er til gunst for skipsfartsnæringen og norske sjøfolk. Man kan jo si at det ikke er forutsigbart, men det er i hvert fall til gunst, så det tror jeg er veldig positivt, og det tror jeg egentlig Helge Orten er enig i. Det er ingen innstramninger overfor verken rederinæringen eller norske sjøfolk, det er bare til gunst for dem.

Vi har lang tradisjon i Norge for at statsråden ikke går inn og vurderer den enkelte skattesak, men at man i samspill med Stortinget vedtar regelverk og lover, og så er det skattemyndighetene som følger opp de lover og regler som Stortinget da har vedtatt. Det kom i sin tid fra Siv Jensen, og så har skattemyndighetene fulgt det opp. Så det er ikke noen tradisjon for, verken når jeg har vært finansminister eller fra tidligere, at man går inn i den enkelte skattesak. Skattemyndighetene skal tolke de lovvedtak og de skattevedtak som gjøres i Stortinget. Men det som gjøres nå, er i hvert fall til gunst for norske sjøfolk.

Jeg vil takke for debatten. Det er bra at folk er engasjert i en veldig viktig næring for landet.

Presidenten [10:32:13]: Sak nr. 1 er dermed omme. Stortinget tar nå pause fram til votering kl. 15.

Stortinget tok pause i forhandlingene kl. 10.33.

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 15.

President: Svein Harberg

Presidenten [15:02:01]: Den innkalte vararepresentanten for Nord-Trøndelag, Gaute Børstad *Skjervø*, tar nå sete.

Sak nr. 1 var interpellasjon.

Sak nr. 2 [15:02:11]

Referat

1. (12) Den Norske Nobelkomité meddeler at Nobels fredspris for 2023 er tildelt Narges Mohammadi
2. (13) Innberetning fra valgkomiteen om endring i de faste komiteers sammensetning (Innberetning 1 (2023–2024))
Enst.: Nr. 1 og 2 vedlegges protokollen.
3. (14) Endringer i klimavoteloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimavotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m. (Prop. 3 LS (2023–2024))
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen, unntatt B, som sendes energi- og miljøkomiteen som forelegger sitt utkast til innstilling for utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
4. (15) Nasjonalbudsjettet 2024 (Meld. St. 1 (2023–2024))
5. (16) Skatter og avgifter 2024 (Prop. 1 LS (2023–2024))
6. (17) Statsbudsjettet 2024 (Prop. 1 S (2023–2024))
7. (18) Grunnrenteskatt på landbasert vindkraft (Prop. 2 LS (2023–2024))
Enst.: Nr. 4–8 sendes finanskomiteen.
8. (19) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingvild Wetrhus Thorsvik, Guri Melby, Grunde Almeland, Alfred Jens Bjørlo og Ola Elvestuen om å forebygge og bekjempe organisert kriminalitet (Dokument 8:13 S (2023–2024))

Enst.: Sendes justiskomiteen.

9. (20) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marie Sneve Martinussen og Seher Aydar om å styrke habilitetsreglene og gjenreise tillit til demokratiet (Dokument 8:1 S (2023–2024))
Enst.: Sendes justiskomiteen, unntatt pkt. 7, som sendes Stortingets presidentskap.
10. (21) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingvild Wetrhus Thorsvik, Guri Melby, Sveinung Rotevatn, Abid Raja, Grunde Almeland, Alfred Jens Bjørlo, Ola Elvestuen og André N. Skjelstad om mer åpenhet i offentlige organer (Dokument 8:11 S (2023–2024))
Enst.: Sendes justiskomiteen, unntatt pkt. 1 og 2, som sendes Stortingets presidentskap.
11. (22) Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings-sesjonen 2022–2023 (Meld. St. 4 (2023–2024))
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
12. (23) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kirsti Bergstø, Audun Lysbakken og Torgeir Knag Fylkesnes om regler for mer innsyn, åpenhet og tillit (Dokument 8:2 S (2023–2024))
Enst.: Sendes Stortingets presidentskap.
13. (24) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud og Himanshu Gulati om å avvise avgift på bompengebrikke (Dokument 8:12 S (2023–2024))
Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.

Presidenten [15:03:08]: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.04

