



Representantforslag 9 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold og Torgeir Trældal

Dokument 8:9 S (2011–2012)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold og Torgeir Trældal om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk

Til Stortinget

Bakgrunn

Norge er en av verdens største skipsfartsnasjoner der norske rederier nå kontrollerer verdens femte største flåte målt i antall skip. Det er en næring som er preget av sterk internasjonal konkurranse og der rammene som skipsfartsnæringen arbeider under, i stor grad fastsettes utenfor Norges grenser. Norges sterke internasjonale posisjon forsterkes ved at Norge har et komplett maritimt miljø med en samlet verdiskaping på nærmere 100 mrd. kroner og om lag 100 000 ansatte. Selv om Norge er en stor skipsfartsnasjon, så er Norges andel av verdensflåten blitt merkbart redusert de siste årene. Skal man sikre fremtidsmuligheter for denne tradisjonelt sterke norske næringen, må det sikres langsiktige rammebetingelser som er like gode eller bedre enn de landene Norge skal konkurrere med.

Det er viktig for hele den norske maritime næringen at man sikrer fremtidsrettede betingelser for sjø-

folk og legger til rette for rekruttering til yrket. Der som dette skal være mulig, mener forslagsstillerne man må sørge for rammebetingelser som er på linje med de land Norge konkurrerer med og at det er nødvendig med forutsigbarhet rundt ordningene. Når andre land har lovfestet nettolønn for sine sjøfolk, mener forslagsstillerne det er på tide at man gir norske sjøfolk den samme forutsigbarheten gjennom en lovfestet fullverdig nettolønnsordning.

Gjeldende rett

Tilskuddsformene norsk maritim næring har i dag er utformet i to kategorier; refusjonsordning og nettolønnsordning med hver sine respektive underkategorier av ordninger rettet mot forskjellige typer av skip.

Refusjonsordningene innebærer at rederiene får refundert en prosentvis andel av brutto utbetalt lønn til visse grupper sjøfolk på de skip som inngår i ordningen.

Nettolønnsordningene innebærer at rederiene får refundert innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift.

Nedenfor følger en oversikt over de ulike tilskuddsordningene i Norge.¹

¹ Tabellen er hentet fra Econ Pöyry: Evaluering av nettolønnsordningen for sjøfolk – Hovedrapport, punkt 2.4 side 16

	Nettolønn Skip i NOR	Nettolønn Passasjerskip utenriks- fart NOR	Kirkenes	Refusjon ordinær	Refusjon særskilt
	Refunderer skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift			Prosentvis refusjon av brutto utbetalt lønn	
Innført år	2003	2003	2008	1994	1994
Ordningen omfatter	Lasteskip, brønn- og slepebåt, passasjerskip og skip i petro-virksomhet registrert i NOR	Skip i helårs utenrikstrafikk med transport av passasjerer, gods og kjøretøy i betydelig omfang Minimumskrav til rutelengde	Hurtigruten	Lasteskip, brønn- og slepebåt, passasjerskip og skip i petro-virksomhet registrert i NOR eller NIS	Skip i NIS
Tilskuddsberettigede	Alle sjøfolk som oppfyller generelle kriterier	Besetningsmedlemmer spesifisert i skipets alarminstruks	Besetningsmedlemmer spesifisert i skipets sikkerhetsbemanning	NOR: Alle sjøfolk som oppfyller generelle kriterier NIS: Hele sikkerhetsbemanningen må være refusjonsberettigede	Minimumskrav om bemanning med skatteplikt til Norge, fordelt på sertifikatpliktige stillinger
Antall sjøfolk omfattet av ordningen	8 659	1 370	949	81	443
Krav om opplæringsstillinger	X	X	X	X	X
Totale utbetalinger i kroner	1 071 267 579	162 034 285	79 271 163	3 945 624	29 195 724

*Tallene er utbetalinger til og med termin 2009

Kilde: Sjøfartsdirektoratet og Nærings- og handelsdepartementet

De ulike ordningene administreres av Sjøfartsdirektoratet.

Stortinget har for budsjettåret 2011 bevilget samlet 1,55 mrd. kroner i tiltak for sysselsetting av sjøfolk om bord på skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).

For å begrense ytterligere vekst i samlede utgifter under refusjonsordningen ble det fra 1. juli 2008 innført en begrensning i refusjonsbetaling per sysselsatt på kr 198 000 per år.

For budsjettåret 2011 gis det ordinær/særskilt refusjonsordning for skip i NOR og NIS på 12 pst. for lasteskip, passasjerskip og slepebåter som ikke driver i petroleumsvirksomhet. For brønnbåter og skip i petroleumsvirksomhet gis det 9,3 pst. refusjon.

Historikk²

Flere europeiske land opplevde på 1960-, 1970- og 1980-tallet utflagging av skip og tap av arbeidsplasser innen sjøfart. På slutten av 1980-tallet tok flere land grep for å beholde sysselsetting både innen sjøtransport og i mer eller mindre komplette maritime klynger. I 1989 kom også EU med spesifikke retningslinjer for støtte til maritime næringer.

Nettolønnsordningen i enkelte europeiske land

Nedenfor følger en oversikt over varianter av nettolønnsordningen i fire utvalgte land.³

² Fremstillingen er hentet fra Econ Pöyry; Evaluering av nettolønnsordningen for sjøfolk – Hovedrapport, punkt 2.4 side 16

³ Fremstillingen er hentet fra Econ Pöyry; Evaluering av nettolønnsordningen for sjøfolk – Hovedrapport, punkt 2.4.2 side 18

	Opprettet/ endringer	Hvordan fungerer ordningen i praksis?	Hvem omfattes av ordningen?	Hvor mange omfattes?	Særtrekk	Viktigste effekter av ordningen
Storbritannia	1988, revidert og utvidet flere ganger	Ikke inntektsskatt på lønn opparbeidet utenfor UK Flaggnøytral		N/A	Må ses i sammenheng med britiske marinetradisjoner	Sysselsetting av britiske sjøfolk
Nederland	1996	Arbeidsgiver beholder en andel av mannskapets skattetrekk (40 %), inkl. sosiale utgifter		N/A		Skip flagget hjem, full sysselsetting av nederlandske sjøfolk
Danmark	1988 Utvidet 2000 til å omfatte ferjer i utenriksfart	Ren nettolønnsordning, det trekkes ikke skatt av lønnen			Utligningskontoret, overenskomst mellom arbeidstaker/arbeidsgiver	Konkurransedyktige vilkår Skip flagget hjem
Sverige	2001, utvidet 2007 til laste- og passasjerfartøy	Nettomodell, rederienes skattekonto krediteres		8 800		Konkurransedyktige vilkår Modernisering av flåten

Vurdering

Flere europeiske land har innført varianter av nettolønnsordning for sjøfolk. Danmark var tidlig ute med å innføre en ren nettolønnsordning og dette har medført en betydelig vekst i antall sjøfolk siden oppstart av ordningen i 1988. Sverige har også en nettolønnsordning som gradvis har blitt forbedret siden oppstarten og skaper god forutsigbarhet.

I Norge ble sysselsettingsordningene for sjøfolk etablert i 1994 og har senere blitt utvidet med nettolønnsordninger. Det har i perioder vært stor usikkerhet rundt fremtiden for disse ordningene, og det har vært innført begrensninger.

Forslagsstillerne mener at å sikre norske sjøfolk gode rammebetingelser er viktig for hele den maritime næringens utviklingsmuligheter, akkurat som det er viktig at rederiene gis forutsigbare skattebetingelser som er på linje med andre europeiske land.

Forslagsstillerne mener det er på tide å skape ro rundt sjøfolks rammebetingelser for å sikre fortsatt rekruttering til yrket. Den norske ordningen må gjøres like god som det Norges naboland har, og særnorske begrensninger, slik som inntektstaket som har

blitt innført, må oppheves. For å skape nødvendig forutsigbarhet mener forslagsstillerne at en fullverdig nettolønnsordning må lovfestes.

For sjøfolk har det i praksis ingen betydning om vedkommende omfattes av nettolønns- eller refusjonsordning. For arbeidsgiver vil det være en vesentlig forskjell.

Forslagsstillerne er av den formening at det bør være et incitament for norsk maritim næring å sysselsette norske sjøfolk, noe en fullverdig nettolønnsordning vil inneha.

Forslag

Forslagsstillerne fremmer på denne bakgrunn følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk.

