



Innst. 151 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

Dokument 8:9 S (2011–2012)

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

Til Stortinget

Sammendrag

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, er Norges andel av verdensflåten blitt merkbart redusert de siste årene. Det er viktig for hele den norske maritime næringen at man sikrer fremtidsrettede betingelser for sjøfolk og legger til rette for rekruttering til yrket. Dersom 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.

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

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

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Else-May Botten, Lillian Hansen, Arne L. Haugen, Ingrid Heggø og lederen Terje Aasland, fra Fremskrittspartiet, Per Roar Bredvold,

Harald T. Nesvik og Torgeir Trældal, fra Høyre, Frank Bakke-Jensen, Svein Flåtten og Elisabeth Røbekk Nørve, fra Sosialistisk Venstreparti, Alf Egil Holmelid, fra Senterpartiet, Irene Lange Nordahl, og fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide, viser til forslaget fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold og Torgeir Trældal om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk (Dokument 8:9 S (2011–2012)). Komiteen viser videre til vedlagt brev av 18. november 2011 fra nærings- og handelsministeren.

Komiteen viser til at Norge er en av verdens største skipsfartsnasjoner der norske rederier nå kontrollerer verdens femte største flåte målt i antall skip. Norge har et komplett maritimt miljø med en samlet verdiskaping på nærmere 100 mrd. kroner og om lag 100 000 ansatte.

Komiteen viser til at det i representantforslaget pekes på at flere europeiske land har innført varianter av nettolønnsordning for sjøfolk. I Norge ble sysselsettingsordningene for sjøfolk etablert i 1994 og har senere blitt utvidet med nettolønnsordninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at regjeringen fører en helhetlig maritim politikk for å sikre og skape arbeidsplasser i Norge. Regjeringen la i 2007 fram Maritim strategi 2007 – Stø kurs. Denne regjeringen har satset på maritim næring gjennom konkrete tiltak, deriblant nettolønnsordning for sjøfolk. Flertallet viser til at i denne regjeringens første statsbudsjett ble nettolønnsordningen utvidet til å gjelde all konkurranseutsatt fart i NOR, og i statsbudsjettet for 2007 ble også sikkerhetsbemanningen på Hurtigruten omfattet av ordningen.

Flertallet viser til at nettolønnsordningen videreføres i statsbudsjettet for 2012. Regjeringen har gjennom budsjetttiltak aktivt bidratt til forutsigbarhet for næringen. Flertallet viser også til at det er fastsatt en egen forskrift som omhandler nettolønn med tilhørende veiledninger om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk av 21. september 2005, nr. 1720.

Flertallet viser til at med denne regjeringen har nettolønnsordningen som enkelttiltak vært en forutsigbar ordning uten at man har lovfestet ordningen, og den bidrar til å gi de maritime næringene fremtidsrettede betingelser for sjøfolk, samtidig som den legger til rette for rekruttering til yrket.

Slik flertallet ser det, vil også en lovbestemt ordning kunne endres, og flertallet mener på denne bakgrunn at ordningens forutsigbarhet ikke

kan knyttes opp til hvorvidt ordningen er lovfestet eller ikke.

Flertallet tilrår at forslaget avvises.

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

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet mener at tiden nå er inne for å vedta en lovfestet fullverdig nettolønnsordning for å sikre at denne svært konkurranseutsatte delen av norsk skipsfart skal kunne være med og konkurrere på like vilkår med de land vi kan sammenlikne oss med. Det som per i dag omtales som den norske nettolønnsordningen, er per definisjon ikke en reell nettolønnsordning, men en refusjonsordning der utgiftene knyttet til skatt og trygdeavgifter refunderes med et beløp inntil 198 000 kroner. Dette beløpet ble fastsatt med virkning fra og med 1. juli 2008 og har ikke vært regulert senere. Dette medfører at den norske ordningen svekkes år for år når en sammenlikner med de land som opererer med en reell nettolønnsordning der alle disse utgiftene refunderes. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at en nå ser en reell nedgang i det antall sjøfolk som er innbefattet i denne ordningen. Dette fremkommer også i statsbudsjettet for 2012 der utgiftene til ordningen reduseres som en direkte konsekvens av at antallet sjøfolk som er innbefattet, går ned. Disse medlemmer vil påpeke at det komplette maritime miljøet som Norge har, er et resultat av at Norge er verdensledende både når det gjelder kompetanse innen verft, design, teknologi, rederier og ikke minst dyktige sjøfolk. Dersom man mister noe av denne totaliteten, vil dette igjen påvirke resten av det maritime miljøet negativt. Det er ikke mulig å ha et verdensledende maritimt miljø dersom ikke avstanden mellom den aktive sjømann, som sender signaler og idéer til utviklere og designere, er kortest mulig. Når man utvikler en ny styringsstol på «broa» til en båt, så er dette skjedd som en følge av et tett samarbeid mellom yrkesutøvere på sjøen og designere. Når et verft skal designe og utvikle nye skip, så er kunnskapen som sjøfolkene kan gi, av vesentlig betydning. Dette er noe av den totaliteten vi kan miste dersom en ikke klarer å være konkurransedyktig på alle nivåer innen skipsfarten. Disse medlemmer er av den oppfat-

ning at det må jobbes internasjonalt for å få på plass like konkurransevilkår for alle som driver med skipsfart, all den tid dette er en næring som er helt avhengig av sammenliknbart regelverk all den tid man seiler mellom ulike land og kontinenter. Inntil man klarer å få på plass en internasjonal avtale der bruken av ulike økonomiske støtteordninger som refusjon, nettolønn, subsidier etc. blir ulovlig i et konkurranseperspektiv, er det viktig at vi fra norsk side har et så godt system som mulig innenfor gjeldende regelverk. Det er også viktig for norske rederier å kunne føle trygghet for at dersom en ønsker å være registrert i et norsk register, har en trygghet for at de rammebetingelser en har vil bli opprettholdt i et langsiktig perspektiv. Dette har ikke alltid vært tilfelle når det gjelder refusjonsordningen knyttet til norske sjøfolk. En har en rekke ganger sett både endringer og forslag til endringer på dette feltet, med en svært kort omstillingsfrist. Den kan skje all den tid dagens ordning ikke er lovfestet. Dersom ordningen blir lovfestet, og gjøres om til en reell nettolønnsordning, vil det være desto vanskeligere å gjøre endringer uten at en har fulgt både høringsinstuttet samt foretatt en grundig behandling i Stortinget før endring blir foretatt.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser i denne forbindelse til representantforslag fra Høyre om å gjøre Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) mer attraktivt og konkurransedyktig (Dokument 8:59 S (2009–2010)). I statsrådets svarbrev 12. mars 2010 til Stortinget i denne saken fremkom det at regjeringen Stoltenberg II både arbeider med spørsmålet om hvordan netto-

lønsordningen bør innrettes videre, men også med fartsområdebegrensningene til NIS.

Disse medlemmer foreslår at forslaget vedlegges protokollen.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittpartiet:

Forslag 1

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

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Dokument 8:9 S (2011–2012) – om representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold og Torgeir Trældal om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk – vedlegges protokollen.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

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 – bifalles ikke.

Oslo, i næringskomiteen, den 19. januar 2012

Terje Aasland

leder

Elisabeth Røbekk Nørve

ordfører

Vedlegg

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 18. november 2011

Dokument 8:9 S (2011–2012) Representantforslag om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk

Jeg viser til representantforslag 9 S fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Per Roar Bredvold og Torgeir Trældal om en lovfestet, fullverdig nettolønnsordning for sjøfolk. Forslaget lyder:

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

Tiltak for sysselsetting av sjøfolk

Denne regjeringen fører en helhetlig maritim politikk for å sikre og skape arbeidsplasser i Norge. Regjeringen la i oktober 2007 fram Maritim strategi 2007 – Stø kurs. Strategien inneholder regjeringens plan for å støtte opp under videre vekst og utvikling av de norske maritime næringene. Denne regjeringen har satset på maritim næring gjennom konkrete tiltak, ikke bare nettolønn, og maritim næring har gode rammevilkår.

Jeg viser til at regjeringen i sitt første statsbudsjett foreslo en utvidelse av nettolønnsordningen til å gjelde all konkurranseutsatt fart i NOR. Bondevik II-regjeringen gikk i sitt budsjettforelegg for 2006 inn for å innføre en kompetansemødel, som ville innebære en vesentlig innstramming ordningen for sysselsetting av norske sjøfolk. I denne regjeringens statsbudsjett for 2007 ble også sikkerhetsbemanningen på Hurtigruta inkludert i ordningen, med virkning fra 1. juli 2007. Næringen opplever at det er etablert ro og stabilitet i ordningene, og satser på grunnlag av dette på rekruttering og opplæring av norske mannskaper. Nettolønnsordningen bidrar også til viktige opplærings- og rekrutteringstiltak, fordi den forutsetter at rederiene innbetaler til et kompetansefond. Regjeringen ser denne ordningen som et viktig virkemiddel for å sikre norske arbeidsplasser og veksten i den maritime næringen, og å sikre det maritime næringsmiljøet på land tilgang på praktisk maritim kompetanse. Dette er avgjørende for næringens konkurransedyktighet i fremtiden.

Regjeringen har i Prop. 1 S (2011 – 2012) foreslått en videreføring av tilskuddsordningene, herunder nettolønnsordningene i 2012. Regjeringen har gjennom budsjetttiltak aktivt bidratt til forutsigbarhet

for næringen. Det er videre fastsatt en egen forskrift som omhandler nettlønn med tilhørende veiledninger, jf. forskrift om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk av 21. desember 2005 nr. 1720. Etter mitt syn kan nettolønnsordningens ordningens forutsigbarhet ikke knyttes opp til en lovfesting av ordningen eller ikke. Også en lovbestemt ordning vil kunne endres.

Econ Pöyry i gjennomførte i 2010, på oppdrag fra Nærings- og handelsdepartementet, en evaluering av sysselsettingsordningen for sjøfolk. Hovedkonklusjonene fra evalueringen viser at ordningens mål om økt sysselsetting nås, og at uten ordningen ville det vært færre norske sjøfolk. Videre er ordningen godt organisert.

Regjeringen foreslo i revidert budsjett for 2008 (St.prp. nr. 59(2007-2008)) å innføre et tak for nettolønnsordningen fra 1. juli 2008. Begrunnelsen var at utviklingen i tilskuddsutbetalingene økte kraftig uten en tilsvarende økning i antall sjøfolk. Økningen var i hovedsak på de fartøygruppene som mottok nettolønn, og særlig på offshorefartøy. For å begrense ytterligere vekst for de samlede utgifter under refusjonsordningen ble det innført et tak på 198 000 kroner per sysselsatt.

I forslag til statsbudsjett for 2012 er det gitt en overslagsbevilgning på 1 600 mill kroner, med utgangspunkt i videreføring av taket og at 10 100 sjøfolk omfattes av ordningen. Taket på maksimalt 198 000 kroner i refusjon per sysselsatt tilsvarer en brutto årslønn på om lag 510 000 kroner. En avvikling av denne begrensingen vil medføre et betydelig provenyrtap i form av skatter og avgifter fra sjøfolk i høyere inntektsgrupper enn dette. På usikkert grunnlag anslås dette provenyrtapet til 325 mill. kroner på årsbasis. Beløpsanslaget er usikkert og vil bl.a. avhenge av utviklingen i antall sjøfolk og lønnsnivået for refusjonsberettigede sjøfolk under ordningen, jf. Prp. 1 S (2011-2012).

Det er ikke gjort anslag for dynamiske virkninger knyttet til eventuell om- og innflagging til NOR-registeret som følge av økt refusjon.

Etter mitt syn bidrar nettolønnsordning, slik den i dag er utformet, til å gi de maritime næringene fremtidsrettede betingelser for sjøfolk, samt legger til rette for rekruttering til yrket.