

## Konsekvens av tak i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er den viktigste av de maritime rammevilkårene. Ordningen skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til rederier som opererer under andre flagg. Ordningen har vært en sentral del av norsk skipsfartspolitikken siden den ble innført på 1990-tallet, og er et viktig virkemiddel for å oppnå politiske mål om maritim sysselsetting og konkurransekraft sammenlignet med konkurrerende skipsfartsnasjoner, særlig i Europa.

### Sterk svekkelse av tilskuddsordningen for NOR-registrerte skip

Kystrederiene er svært negative til at det i Støre-regjeringens tilleggsproposisjon settes et makstak på tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Regjeringen foreslår å innføre tak på tilskuddsordningen for sjøfolk ansatt på NOR-registrerte frakteskip på kr 220 000. Dette er en sterk svekkelse av dagens ordning, som ikke har noe makstak. Regjeringen selv fremmer dette som en styrking av nettolønnsordningen, men da sett fra Solberg-regjeringens forslag til statsbudsjett for 2022. Budsjettforslaget til regjeringen betyr en sterk svekkelse av tilskuddsordningen for NOR-registrerte skip, samtidig som en opprettholder vilkårene for NIS-registrerte skip, som også trafikkerer norskekysten.

Konsekvens av denne innretningen medfører at NOR-registrerte fartøy i gjennomsnitt får 1 million kroner per år i økte kostnader for å ansette sjøfolk på norske lønns- og arbeidsvilkår. Store deler av nærskipsfarten operer allerede med lave marginer, og forslaget vil derfor føre til en sterk svekkelse av norske rederier og en nedbygging av NOR-registeret.

### Fartsområdeutvalgets forutsetninger

Begrunnelsen for at taket for NOR-registrerte skip ble fjernet i 2016 må sees i sammenheng med Fartsområdeutvalgets anbefalinger i 2014. Utvalget konkluderte følgende i kapittel 8 - Kystfart i utvalgets rapport: *«Utvalget gir imidlertid en enstemmig tilråding om en avgrenset oppmyking for NIS-skip som driver frakteskip mellom norske havner som ledd i mer omfattende europeiske transportruter/virksomhet, såfremt en vesentlig del av skipets virksomhet skjer utenfor norske farvann. Som en del av løsningen er det lagt til grunn at NIS-skipene bare skal ha tilgang til dagens begrensede refusjonsordning og ikke til en nettolønnsordning. **Tilrådingen gis under forutsetning av at taket i nettolønnsordningen for NOR-skip i kystfart avvikes, som etter utvalgets oppfatning er avgjørende for å opprettholde et robust NOR i dette fartsområdet.»***

Tilleggsproposisjonen har ikke lagt til grunn Fartsområdeutvalgets forutsetninger og tilrådninger, eller praksis for å opprettholde konkurransekraften for NOR-registrerte fartøy og norske sjøfolk. Forslaget vil medføre tapte verdiskapning i distriktene, mindre sysselsetting langs kysten, redusert omstillingsevne til nullutslippssamfunnet, og redusert potensiale for godsoverføring fra vei til sjø.

### NOR-flagget – for norske rederier og sjøfolk

Regjeringen presenter i Hurdalsplattformen en offensiv og ambisiøs maritim politikk. For at dette skal være mulig å oppnå er næringen avhengig av forutsigbarhet og stabile og gode rammebetingelser. Begrunnelsen for fjerningen av makstaket i 2016 var at NOR-flagget skal ha muligheter til å kunne konkurrere mot NIS-flagget og utenlandske flagg i norske farvann.

Alle arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner som deltok i regjeringens partssammensatte maritime utvalg (2020), stadfestet viktigheten av ordningen, og presiserte at tilskuddsordningen burde styrkes og lovfestes for å sikre nødvendig forutberegnelighet.

## Grunnlaget for tilskuddsordningen

Tilskuddsordningen skal kompensere delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere fra Norge og de andre EØS-landene. Sjøfartsdirektoratet forvalter ordningen på grunnlag av lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, samt forskrift og oppdragsbrev fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet, i tråd med Stortingets budsjettvedtak. Tilskuddsordningen er regelstyrt og rettighetsbasert, som innebærer at det årlig vedtas en overslagsbevilgning som skal dekke forventede utgifter. Den omfatter arbeidstakere på skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Tilskuddsordningen er innrettet som en refusjonsordning, hvor rederier kan søke om tilskudd på grunnlag av innbetalt forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for tilskudds berettiget mannskap.

Rederiene må oppfylle flere vilkår for å motta refusjon. Blant annet er det krav om opplæringsstillinger om bord. Opplæringsstillingene omfatter både junioroffiserer, kadetter og lærlinger. Ordningen er videre i tråd med EUs retningslinjer for statsstøtte til skipsfart og er notifisert til EFTAs overvåkningsorgan (ESA).

Tilskuddsordningen består av åtte ulike modeller med ulike vilkår og virkeområder:

- Generell tilskuddsmodell for arbeidstakere på skip i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på petroleumsskip i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på passasjerskip i utenriksfart i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes
- Tilskudd for arbeidstakere på seilskip i NOR
- Generell tilskuddsmodell for arbeidstakere på skip i NIS
- Tilskudd for arbeidstakere på lasteskip i utenriksfart i NIS
- Tilskudd for arbeidstakere på konstruksjonsskip i NIS

På oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet har Oslo Economics i 2020 gjennomført en evaluering av tilskuddsordningen. Oslo Economics vurderer at tilskuddsordningen både bidrar til å sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norskbosatte arbeidstakere og konkurransedyktige vilkår for rederiene. Dette er i tråd med evalueringen gjort av Econ Pöyry i 2010 som vurderte at ordningen har hatt en positiv effekt på sysselsetting av norske sjøfolk og at ordningens målsetning om økt rekruttering og styrket kompetanse nås. Samlet sett vurderer Oslo Economics at bortfall av ordningen ville ha medført vesentlig færre norske sjøfolk (ca. 3000-6000) og vesentlig færre skip (ca. 200-500) i norske skipsregistre. Oslo Economics påpeker videre at kravet om opplæringsstillinger er viktig for å opprettholde god rekruttering av sjøfolk.

Partssammensatt maritimt utvalg konkluderer i sin rapport i (mars 2021), at tilskuddsordningen er avgjørende for å styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft. Samtidig påpeker de at dagens ordning ikke er fullt ut konkurransedyktig, da støtten i enkelte segmenter er begrenset med et tak. En tilskuddsordning uten tak vil styrke konkurransekraften til norske rederier og sjøfolk. Utvalget mener også at ordningen ikke har den nødvendige forutberegnelighet, ved at den årlig er gjenstand for politiske budsjettforhandlinger.

Vi har store ambisjoner knyttet til havbaserte næringer som vil kunne sysselsette mange i fremtiden. En sterk maritim næring vil være helt avgjørende for en slik utvikling. (Kilde til bakgrunnsinformasjon: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/forslag-for-a-styrke-norsk-maritim-kompetanse-sysselsetting-og-konkurransekraft/id2839058/>)