Nærings- og fiskeridepartementet

HØRINGSNOTAT OM ENDRINGER I FORSKRIFT OM SYSSELSETTING AV ARBEIDSTAKERE TIL SJØS

Innhold

HØRINGSNOTAT OM ENDRINGER I FORSKRIFT OM SYSSELSETTING AV ARBEIDSTAKERE TIL SJØS 1
Innhold 2
1. Innledning 3
2. Endringer i loven og Stortingets anmodningsvedtak 4
3. Videre arbeid med innretning av tilskuddsordningen 5
4. Gjeldende innretning av tilskuddsordning 5
5. Forslag til endringer i forskriften 7
5.1 Innledning 7
5.2 Endringer i formålsbestemmelsen 7
5.3 Endringer i tilskuddsmodellene 7
5.4 Nærmere om vilkår som skal bidra til å sikre norsk tilknytning 9
5.5 Andre endringer 10
6. Økonomiske og administrative konsekvenser 10
6.1 Innledning 10
6.2 Sysselsetting av sjøfolk og norsk flåte 10
6.3 Økonomiske konsekvenser 11

1. Innledning

Nærings- og fiskeridepartementet (departementet) sender med dette på høring et forslag til endringer i forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Forslaget er en oppfølging av departementets tidligere høring 27. januar 2026 hvor det ble foreslått endringer i lov og forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, med sikte på å gjøre ordningen tilgjengelig for skip i annet EØS-register. Formålet var å bringe ordningen i samsvar med Europakommisjonens gjeldende statsstøttepraksis, der sysselsettingsordninger for skipsfartsnæringen skal være tilgjengelige for skip registrert i hele EØS-området. Flere høringsinstanser (LO, Rederiforbundet, m.fl.) uttrykte bekymring for at forslaget ville føre til betydelig utflagging fra norske registre, med negative konsekvenser for sysselsetting av norske sjøfolk, og norsk maritim kompetanse. De pekte videre særskilt på at dette ville svekke norsk sikkerhet og beredskapsevne. På denne bakgrunn ble det nedsatt en partssammensatt arbeidsgruppe som har vurdert konsekvensene av forslaget og mulige tilpasninger for å motvirke utflagging. Arbeidsgruppen har spesielt pekt på tilskuddsordningens betydning for nasjonal beredskap, sikkerhet og tilgang på norsk maritim kompetanse.

På bakgrunn av Prop. 84 L (2025 – 2026) vedtok Stortinget 15. juni 2026 endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, jf. Innst. 439 L (2025 – 2026), Lovvedtak 89 L (2025 – 2026). Med utgangspunkt i høringssvarene og arbeidsgruppens vurderinger ble skipsfartens betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap tydelig vektlagt i Stortingets behandling. Lovens formålsbestemmelse ble utvidet slik at ordningen også skal bidra til å sikre sjøfolks konkurranseevne og skipsfarten som beredskapsressurs. Stortinget fattet samtidig flere anmodningsvedtak, der regjeringen blant annet bes om å arbeide for at hensynet til nasjonal sikkerhet, beredskap, forsyningssikkerhet og maritim kompetanse tillegges avgjørende vekt i dialogen med ESA, å videreføre den partssammensatte arbeidsgruppen frem til ny notifikasjon er gjennomført, og å sikre en midlertidig forlengelse av dagens ordning.

Regjeringens hovedspor er derfor å videreføre dagens ordning, begrunnet i hensynet til nasjonal sikkerhet og beredskap. En videreføring må godkjennes av EFTAs Overvåkingsorgan (ESA). Som et første steg søker departementet en midlertidig forlengelse av dagens ordning for ett år. I denne perioden skal regjeringen gjennomføre en bred kartlegging av, og tydeliggjøre ordningens betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap. Den partssammensatte arbeidsgruppen skal involveres i dette arbeidet. Norsk maritim næring, norskregistrerte skip og norske sjøfolk utgjør en sentral del av Norges samlede beredskaps- og sikkerhetsevne. I en tid med økt geopolitisk uro er tilgang på norsk maritim kompetanse, norskregistrert tonnasje og operative maritime miljøer av stor betydning både for nasjonal beredskap og for Norges bidrag til alliert sikkerhet. Flere relevante prosesser utgjør viktige kunnskapsgrunnlag i dette arbeidet, deriblant utredningen av Stortingets anmodningsvedtak nr. 644 (2024–2025) om bemanning av norske skip i krig.

Som en del av dette kartleggingsarbeidet er det også behov for å vurdere alternative innretninger som ivaretar ordningens formål og samtidig har mindre restriktive flaggkrav. Ordningen skal fortsatt bidra til at skipsfarten forblir en beredskapsressurs, til å sikre maritim kompetanse, rekruttering til næringen og sjøfolks konkurransedyktighet. Ordningen skal ikke

gi utilsiktede incentiver til utflagging fra norsk til utenlandsk register. Departementet ønsker derfor å høre en alternativ innretning som foreslått i dette notatet. Det bes om høringsinstansenes synpunkter på utforming og virkninger av en slik ordning. Departementet anser det også som viktig å ha på plass et slikt alternativ dersom dagens ordning i ytterste konsekvens ikke kan videreføres. Det foreslås også endringer i formålsbestemmelsen i tråd med Stortingets vedtak, enkelte vilkår om norsk tilknytning og enkelte tekniske endringer. Det videre arbeidet og forslaget er omtalt i punkt 3 - 5.

2. Endringer i loven og Stortingets anmodningsvedtak

Regjeringen fremmet 27. mars 2026 forslag til endringer i lov 22. mai 2017 nr. 28 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, jf. Prop. 84 L (2025–2026). Lovforslaget innebar endringer i formålsbestemmelsen i § 1 og kravene til tilskuddsmottakere i § 2, for å bringe tilskuddsordningen i samsvar med Europakommisjonens praksis.

Stortinget vedtok lovendringene, jf. Lovvedtak nr. 89 (2025–2026). Under behandlingen ble formålsbestemmelsen i § 1 endret. Endringen tydeliggjør hensynet til sikkerhet og beredskap og tar inn ordningens betydning for sjøfolks konkurranseevne, ved at formålet nå også er å «bidra til å sikre sjøfolks konkurranseevne og skipsfarten som beredskapsressurs». Lovens § 1 lyder etter dette: «Formålet med tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er å legge til rette for *norsk* maritim virksomhet. Ordningen skal sikre *maritim kompetanse og rekruttering av sjøfolk og bidra til å sikre sjøfolks konkurranseevne og skipsfarten som beredskapsressurs*.»

Ved behandlingen av saken 12. juni 2026 traff Stortinget syv anmodningsvedtak, jf. Lovvedtak 89 (2025-2026) vedtak 1010-1016. Regjeringen ble anmodet om å så raskt som mulig å sikre en midlertidig forlengelse av dagens ordning hos ESA, slik at det er tilstrekkelig tid til å behandle den formelle notifikasjonen (vedtak 1012). Videre bes regjeringen arbeide for å videreføre dagens ordning gjennom en formell notifikasjonsprosess med ESA, og i den forbindelse vektlegge ordningens betydning for nasjonal beredskap, sikkerhet og tilgang på norsk maritim kompetanse (vedtak 1013). I dialogen med ESA bes regjeringen arbeide for at hensynet til nasjonal sikkerhet, beredskap, forsyningssikkerhet og maritim kompetanse tillegges avgjørende vekt ved vurderingen av ordningen (vedtak 1010).

Når det gjelder den fremtidige ordningen, ber Stortinget regjeringen om å utforme den slik at skip registrert i NOR og NIS samlet sett ivaretar Norges sikkerhet og beredskap (vedtak 1015). Stortinget ber også regjeringen videreføre kravet om vesentlig norsk tilknytning for mottakere av tilskudd, herunder krav om norsk foretak, norsk skatteplikt, rett til norsk sjømannsfradrag og medlemskap i Maritim pensjonskasse (vedtak 1016).

Stortinget ber dessuten regjeringen videreføre den partssammensatte arbeidsgruppen fram til notifikasjonen for nye ti år er endelig gjennomført, og orientere Stortinget om gruppens vurderinger av konsekvensene for norsk flagg, norske sjøfolk, maritim kompetanse og beredskap (vedtak 1011). Regjeringen skal komme tilbake til Stortinget med en orientering om utfallet av dialogen og notifikasjonsprosessen med ESA, herunder en vurdering av

konsekvensene for norsk flagg, norske sjøfolk, maritim kompetanse og beredskap (vedtak 1014).

3. Videre arbeid med innretning av tilskuddsordningen

Tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs (tilskuddsordningen) er et viktig skipsfartspolitisk virkemiddel. Ordningen bidrar effektivt til at Norge har et høyt antall sjøfolk og en betydelig flåte under norsk flagg. Under gjeldende regelverk er ordningen begrenset til skip i de norske registrene, Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Tilskuddet utgjør statsstøtte etter EØS-avtalen og skal godkjennes av EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Ordningen ble godkjent av ESA for en tiårsperiode i april 2016 og midlertidig forlenget med ett år i februar 2026. Godkjenning av gjeldende ordning utløper i februar 2027.

Regjeringens hovedspor er å videreføre dagens ordning, i tråd med Stortingets anmodningsvedtak. Regjeringen arbeider for å få godkjent en tilskuddsordning som er reservert for skip under norsk flagg. Departementet vil vurdere i hvilken grad sikkerhets- og beredskapshensyn alene kan begrunne ordningen og sammenhengen mellom flagg og skipsfarten som beredskapsressurs, og hvordan disse hensynene forholder seg til blant annet EØS-reglene om statsstøtte og konkurranse. Som et første skritt vil departementet notifisere en ny midlertidig forlengelse av dagens ordning, som gir tid til å utrede spørsmålene nærmere. Den partssammensatte arbeidsgruppen videreføres frem til ordningen er notifisert. Som ledd i arbeidet med å forlenge gjeldende ordning vil gruppen bli bedt om å gi innspill om sikkerhet og beredskap.

I forbindelse med kartleggingsarbeidet er det behov for å vurdere alternative innretninger som ivaretar ordningens formål, men med mindre restriktive flaggkrav. Et slik innretning foreslås i dette høringsnotatet. Dersom det i ytterste konsekvens ikke skulle være mulig å beholde dagens innretning, er det viktig for departementet å få høringsinnspill på alternative innretninger i tråd med endringene i formålsbestemmelsen for ordningen jf. Lovvedtak 89 (2025-2026). Departementet sender derfor med dette et oppdatert forslag til endringer i forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs på høring.

4. Gjeldende innretning av tilskuddsordning

Etter gjeldende tilskuddsordning kan rederier søke om støtte for sjøfolk om bord på skip i Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Tilskudd beregnes og utbetales på grunnlag av innbetalt norsk forskuddstrekk av skatt, arbeidsgiveravgift og trygdeavgift. Ordningen omfatter i dag 14 100 sjøfolk og 650 skip under norsk flagg. Om lag 2700 av sjøfolkene i ordningen er ikke-norske EU/EØS-borgere. I 2024 var det om lag 210 organisasjoner som mottok tilskudd under ordningen. Tallene er forventet å holde seg stabile i tiden fremover. I 2025 ble det utbetalt om lag 2 500 mill. kroner under ordningen.

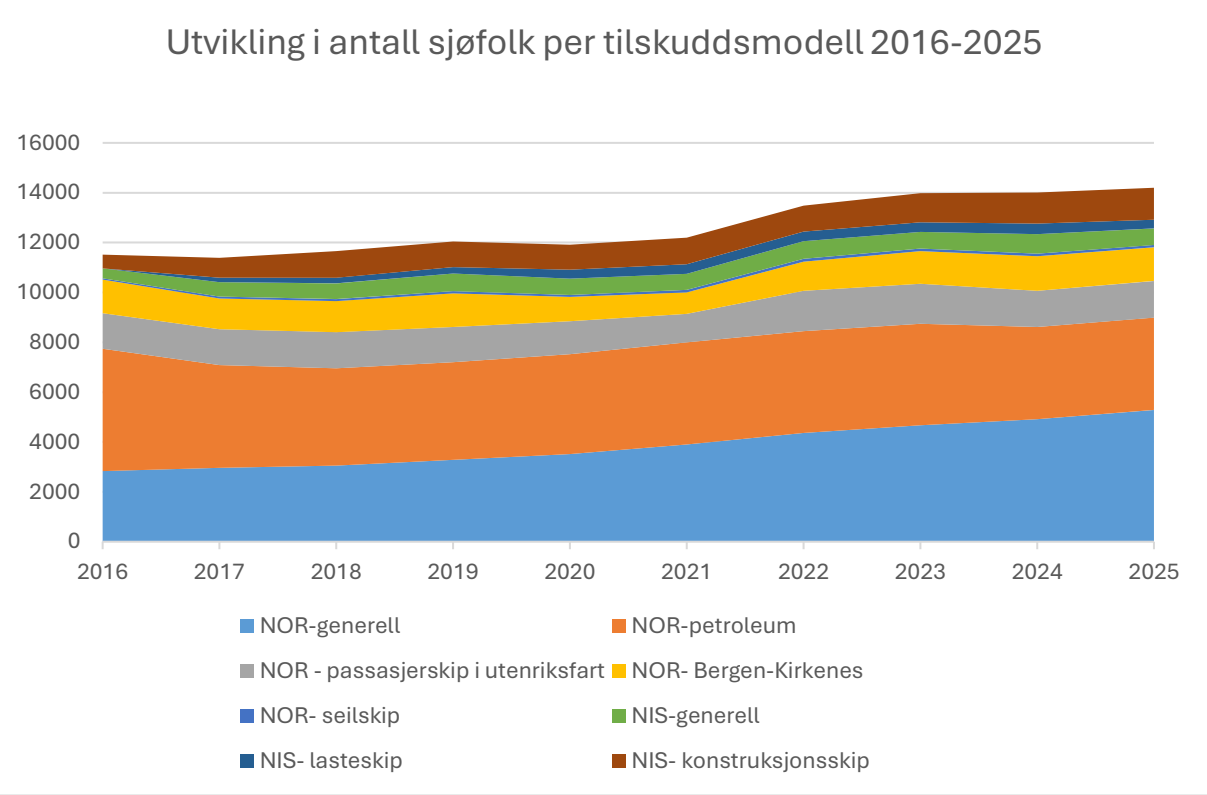
Ordningen består av åtte ulike tilskuddsmodeller, tilpasset ulike typer maritim virksomhet, jf. forskriften §§ 8-15. Hvilke tilskuddsmodeller som er tilgjengelig for rederiene avhenger av

type skip de opererer med og type register skipet er registrert i:

- 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

Rederier, skip og sjøfolk må oppfylle en rekke vilkår for å motta tilskudd. Arbeidstaker må blant annet ha rett til særskilt fradrag for sjøfolk etter skatteloven, jf. forskriften § 6 første ledd bokstav a, det må være et visst antall opplæringsstillinger om bord på skipet, jf. forskriften § 5 og rederiene må ha registrert arbeidsgivernummer i Maritim pensjonskasse (tidligere «Pensjonstrygden for sjømenn»), jf. § 2 første ledd bokstav a.

Maksimal utbetaling per arbeidstaker per år er i dag 225 500 kroner i samtlige tilskuddsmodeller, utenom den generelle tilskuddsmodellen for skip i NIS som har et støttenivå på 26% av innbetalt forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift. Under følger en graf som viser antall sjøfolk i ordningen fra 2016 til 2025 per tilskuddsmodell.



5. Forslag til endringer i forskriften

5.1 Innledning

I tråd med endringene i lovens § 2 kan det gis tilskudd til organisasjoner som har drift av skip registrert i «skipsregistre som nærmere fastsettes i forskrift».

Som omtalt i punkt 3 er regjeringens hovedspor å videreføre dagens ordning, og forslaget i dette høringsnotatet gjelder en alternativ innretning for det tilfellet at en videreføring av dagens ordning i ytterste konsekvens ikke kan godkjennes av ESA. Den alternative innretningen åpner for at også skip registrert i andre EØS-registre kan motta tilskudd. Det foreslås en ordning som skiller mellom skip registrert i nasjonale skipsregistre i EØS, som NOR, og skip registrert i internasjonale skipsregistre i EØS, som NIS. Internasjonale skipsregistre tillater ansettelse av arbeidstakere fra land utenfor EØS på nasjonale vilkår. Det foreslås at det som hovedregel gis høyere tilskudd for sjøfolk på skip i nasjonale registre enn for sjøfolk på skip i internasjonale registre. Det stilles enkelte vilkår for tilskudd, herunder at arbeidstakerne er skattepliktige til Norge gjennom vilkår om rett til særskilt fradrag for sjøfolk etter skatteloven, eller betaler norsk trygdeavgift; og innberetning av inntekt til Maritim Pensjonskasse; og at arbeidsgiver er registrert i norsk foretaksregister og har arbeidsgivernummer i Maritim Pensjonskasse.

Ved å gjøre ordningen tilgjengelig uavhengig av register, men differensiere tilskuddet etter hvilken type register skipet er registrert i (nasjonalt eller internasjonalt register), reduseres rederienes insentiv til omflagging. I tillegg foreslås det at forskriftens formålsbestemmelse endres i tråd med den endrede formålsbestemmelsen i loven, samt enkelte tekniske endringer.

5.2 Endringer i formålsbestemmelsen

Departementet foreslår å gjøre endringer i forskriftens formålsbestemmelse i § 1 for å tydeliggjøre ordningens formål og for å være i overensstemmelse med endringer formålsbestemmelsen i loven, jf. Lovvedtak 89 (2025-2026).

Under lovbehandlingen i Stortinget ble formålsbestemmelsen i § 1 endret. Endringen tydeliggjør blant annet hensynet til sikkerhet og beredskap og tar inn ordningens betydning for sjøfolks konkurranseevne, ved at formålet nå også er å «bidra til å sikre sjøfolks konkurranseevne og skipsfarten som beredskapsressurs». Departementet foreslår at forskriftens formålsbestemmelse tar inn samme ordlyd.

Forskriftens § 1 lyder etter dette: «Formålet med tilskuddsordningen *for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs* er å legge til rette for *norsk* maritim virksomhet. Ordningen skal sikre maritim kompetanse og rekruttering av *sjøfolk og bidra til å sikre sjøfolks konkurranseevne og skipsfarten som beredskapsressurs*.»

5.3 Endringer i tilskuddsmodellene

Departementet foreslår å fastsette en innretning av tilskuddsordningen hvor tilskudd til ulike skip i NOR, NIS og annet EØS-register knyttes til skipsregisterkategori og maritim aktivitet. Det foreslås at ordningen som hovedregel utformes med høyere tilskudd til skip registrert i

nasjonale EØS-registre enn skip registrert i internasjonale EØS-registre. Med nasjonale EØS-registre menes registre som *ikke* tillater ansettelse av arbeidstakere fra land utenfor EØS på hjemlandets hjemlige vilkår, mens med internasjonale EØS-registre menes registre som tillater ansettelse av arbeidstakere fra land utenfor EØS på hjemlandets vilkår. En rekke flaggstater innenfor EØS-området tillater at skip bemannes av tredjelandsborgere. Skip i denne typen registre har ofte lavere kostnader til lønn, skatt, trygd og pensjon, og arbeidstakerne kan være underlagt svakere arbeidsvilkårsregulering. Departementet foreslår å definere henholdsvis nasjonale og internasjonale EØS register i forskriften § 4 andre og tredje ledd. I § 5 foreslås endringer som reflekterer en innretning basert på nasjonale og internasjonale skipsregister i EØS.

Denne utformingen vil innebærer at skip i nasjonale EØS-registre sidestilles med skip i NOR, mens skip i internasjonale EØS-registre sidestilles med skip i NIS. Rederier har anledning til å ansette mannskap på hjemlandets vilkår på skip i NIS. På skip i NOR er alt mannskap i praksis omfattet av norske lønns- og arbeidsvilkår. Sjøfartsdirektoratet skal på sine hjemmesider informere om hvilke EØS-registre som regnes som nasjonale og internasjonale. Ordningen foreslås videreført med åtte tilskuddsmodeller fordelt på definerte typer maritim aktivitet. Det foreslås at gjeldende NOR-modeller i §§ 8-12 endres til å være modeller for skip i nasjonalt EØS-register, mens gjeldende NIS-modeller i §§ 13-15 endres til å være modeller for skip i internasjonalt EØS-register. Gjeldende NIS-modell i § 14 for NIS passasjerskip i utenriksfart oppheves, da den aldri har blitt satt i kraft.

Forslaget innebærer at tilskudd for sjøfolk på skip i internasjonale EØS-registre, som for NIS-skip i dag, avkortes til en prosentandel av tilskuddsgrunnlaget (26 %), med unntak av lasteskip i utenriksfart og konstruksjonsfartøy. For disse to kategoriene og øvrige skip beholdes et beløpstak på tilskuddet, slik som i dag. Modellene for konstruksjonsskip og lasteskip opprettholdes med kronetak lik modellene for nasjonale EØS-register ettersom de stiller krav til skip, maritim aktivitet og bemanning. Modellene foreslås like dagens, men åpne for andre internasjonale EØS-registre.

Skjematisk oversikt:

Nr.	Tilskuddsmodell	Registerkategori	Aktivitet
Modeller for skip i nasjonalt EØS-register (makstak kr 225 500 per år per arbeidstaker)			
1	Tilskudd for skip i nasjonalt EØS-register	Nasjonalt EØS-register	Generell (aktiviteter ikke dekket av 2-5) jf. § 8
2	Tilskudd for petroleumsskip i nasjonalt EØS-register	Nasjonalt EØS-register	Petroleums-/offshore-aktivitet, jf. § 9
3	Tilskudd for passasjerskip i utenriksfart nasjonalt EØS-register	Nasjonalt EØS-register	Utenriks passasjerfart jf. § 10
4	Tilskudd for skip som betjener strekningen Bergen–Kirkenes	Nasjonalt EØS-register	Kystruteoppdrag Bergen–Kirkenes jf. § 11
5	Tilskudd for seilskip i nasjonalt EØS-register	Nasjonalt EØS-register	Seilskip, jf. § 12

Nr.	Tilskuddsmodell	Registerkategori	Aktivitet
Modeller for skip i internasjonalt EØS-register (26% av refusjonsgrunnlaget per arbeidstaker per termin)			
6	Tilskudd for skip i internasjonalt EØS-register	Internasjonalt EØS-register	Generell (alle aktiviteter ikke dekket av 7-8) jf. § 13
Modeller for skip i internasjonalt EØS-register (makstak kr 225 500 per år)			
7	Tilskudd for lasteskip i utenriksfart i internasjonalt EØS-register	Internasjonalt EØS-register	Lasteskip i internasjonal fart, jf. § 14
8	Tilskudd for konstruksjonsskip i internasjonalt EØS-register	Internasjonalt EØS-register	Konstruksjonsskip, jf. § 15

Det foreslås også at krav til rederier, sjøfolk og skip i ordningen skal videreføres som i dag. Det innebærer at en forutsetning for å kunne motta tilskudd er at vilkårene i forskriftens § 2 første ledd er oppfylt. Det følger av denne bestemmelsen at rederiet må ha arbeidsgivernummer i Maritim pensjonskasse, utbetale løpende lønn til hele sikkerhetsbemanningen, ha skip over 100 BT og som er over 15 meter, oppfylle krav til opplæringsstillinger, jf. forskriften § 5, og oppfylle krav til tilskuddsberettigede arbeidstakere til sjøs, jf. § 6. I tillegg foreslår departementet et nytt vilkår i ny § 2 første ledd bokstav g om at rederier må være registrert i norsk foretaksregister for å kunne motta støtte. Disse kravene er nærmere omtalt nedenfor under punkt 5.4.

5.4 Nærmere om vilkår som skal bidra til å sikre norsk tilknytning

Departementet foreslår å videreføre og supplere vilkår som skal sikre at skip og sjøfolk har vesentlig norsk tilknytning.

For det første foreslås det å videreføre vilkåret i § 2 bokstav a om at organisasjonen må ha arbeidsgivernummer i Maritim pensjonskasse (tidligere Pensjonstrygden for sjømenn), og vilkåret i § 6 første ledd bokstav c om at arbeidstakeren skal ha inntekten innberettet til Maritim pensjonskasse. Vilkårene er viktige for å føre kontroll med utbetalingen av tilskudd.

For det andre foreslår departementet et nytt vilkår i § 2 bokstav g om at organisasjonen som søker tilskudd, må være registrert i Foretaksregisteret. Kravet vil forenkle Sjøfartsdirektoratets forvaltning av ordningen.

Etter gjeldende § 6 annet ledd skal lønns- og arbeidsvilkårene for tilskuddsberettigede arbeidstakere til sjøs være dekket av tariffavtale med sjømannsorganisasjonene, og dersom rederiet ikke er medlem av en arbeidsgiverorganisasjon, må rederiet inngå en tiltredelseserklæring med sjømannsorganisasjonene. Et særlig spørsmål er om dette kravet kan videreføres i en ordning som også er tilgjengelig for andre EØS-registrerte fartøy enn norske. Departementet foreslår å videreføre kravet, men ber særlig om høringsinstansenes innspill på dette punktet.

5.5 Andre endringer

Departementet har identifisert behov for å gjøre enkelte presiseringer og språklige endringer i forskriften.

Forskriften § 2 angir virkeområdet og oppstiller en rekke vilkår som må være oppfylt for at rederier skal kunne motta tilskudd under ordningen. I første ledd bokstav c er det i dag et vilkår for å motta tilskudd at organisasjonen som søker tilskudd «har skip over 100 BT». Departementet foreslår at det her klargjøres at mindre fartøy ikke er ment omfattet. Det har ikke vært departementets hensikt å inkludere skip under 15 meter som ikke har krav til målebrev i tilskuddsordningen. Disse fartøyene har etter gjeldende praksis heller ikke vært inkludert i ordningen. Departementet finner grunn til å klargjøre dette i forskriftsteksten, og foreslår derfor å tilføye «og som er minst 15 meter» i forskriften § 2 første ledd bokstav c. Videre foreslår departementet en språklig justering i § 13a andre ledd for at ordlyden skal være lik i alle bestemmelser om tilskuddsmodeller.

Forskriften § 6 angir hvilke krav tilskuddsberettigede arbeidstakere til sjøs må tilfredsstille. Tredje ledd første punktum fastsetter i dag at «[l]ønn til arbeidstakere til sjøs som arbeider på skip i offshorevirksomhet på et annet lands sokkel og som blir skattepliktig eller trygdepliktig til det aktuelle land for opptjent lønn, gir ikke grunnlag for tilskudd». Annet punktum angir to alternative vilkår for tilskudd: lønn som er «skattepliktig» eller «trygdepliktig» til Norge. Det følger av § 4 første ledd at tilskudd baseres på organisasjonens innbetaling av norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift, og av § 4 annet ledd at disse kan refunderes uavhengig av hverandre. Departementet ser på denne bakgrunn ikke behov for en egen presisering i § 6 tredje ledd, og foreslår at leddet oppheves.

Endelig foreslår departementet at henvisninger til «Pensjonstrygden for sjømenn» gjennomgående endres til «Maritim pensjonskasse», at begrepet «sjømannsfradrag» gjennomgående endres til «særskilt fradrag for sjøfolk», og at henvisningen i § 6 til lov 3. desember 1948 nr. 7 rettes til «lov om pensjonsordning for arbeidstakere til sjøs».

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Innledning

Bevilgningen til tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs vedtas av Stortinget i forbindelse med behandling av statsbudsjettet. Ordningen er rettighetsbasert og kostnadene avhenger særlig av antall sjøfolk i ordningen og lønnsnivået blant disse.

6.2 Sysselsetting av sjøfolk og norsk flåte

Som tilbakemelding på departementets opprinnelige forslag til endringer i forskriften, uttrykte flere høringsstanser bekymring for at forslaget ville føre til betydelig utflagging fra norske register til andre EØS-register, med negative konsekvenser for sysselsetting av norske sjøfolk, norsk maritim kompetanse, og norsk sikkerhet og beredskap.

Departementet legger vekt på at rederier, skip og sjøfolk i ordningen fortsatt skal ha vesentlig norsk tilknytning, og at ordningen ikke skal bidra uforholdsmessig til at rederier velger å flagge ut skip og fortsatt beholde tilskuddsberettigede sjøfolk. Regelverksendringene som

departementet foreslår i høringen vurderes å redusere risikoen for utflagging som høringsinstansene har pekt på. Ved å likestille tilskuddsmottakere på grunnlag av hvilket register skipene tilhører, og ved å differensiere tilskuddet deretter, reduseres rederienes insentiv til omflagging.

At ordningen utvides til også å omfatte sjøfolk med arbeid på skip med EU/EØS-flagg kan bidra til større sysselsettingsgrunnlag for arbeidstakere til sjøs ved at flere skip enn i dag kan kvalifisere under ordningen. Departementet kjenner til at det i dag arbeider om lag 430 personer med rett til norsk sjømannsfradrag på utenlandske skip. Departementet legger til grunn at en andel av disse sjøfolkene kan kvalifisere for tilskudd under den nye ordningen.

Betingelsene for norske sjøfolk og skip under norsk flagg i ordningen endres ikke. Det legges til et ytterligere vilkår om at støtteberettigede organisasjoner må være registrert i norsk foretaksregister. Med endringene åpnes det imidlertid for at rederier kan beholde tilskuddsberettigede sjøfolk og registrere skipene i andre EU/EØS-land. Dersom rederiene foretar slike tilpasninger, kan det påvirke antall skip under norsk flagg. Departementet vurderer imidlertid at ordningen med dette forslaget ikke vil inneholde åpenbare incentiver til omflagging fra norsk til utenlandske register.

6.3 Økonomiske konsekvenser

Bevilgningen til tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs vedtas av Stortinget i forbindelse med behandling av statsbudsjettet. Ordningen er rettighetsbasert og kostnadene avhenger særlig av antall sjøfolk i ordningen og lønnsnivået til disse. For 2026 er det foreslått en bevilgning lik 2569 mill. kroner. Makstaket i ordningen vedtas av stortinget i de årlige budsjettprosessene. Makstaket for budsjettåret 2026 er 225 500 kroner for alle tilskuddsmodeller utenom NIS-generell. Budsjettmessige endringer i ordningen kan derfor gjøres ved justering av makstaket.

Det anslås på usikkert grunnlag at endringen i ordningen til å omfatte sjøfolk ansatt på EU/EØS-skip vil gi et bevilgningsbehov lik 70 mill. kroner. Anslaget er basert på forventet økning i antall tilskuddsberettigede sjøfolk som vil være omfattet av ordningen som beskrevet over. Anslaget er basert på tilgjengelig statistikk over sjøfolk med arbeid på utenlandske skip med rett til særskilt fradrag for sjøfolk, samt gjennomsnittlig utbetalt makstak under ordning. Erfaringer fra andre land som har gjennomført likende endringer tilsier derimot at effekten kan være langt mindre. I Sverige har åpningen for EU/EØS-skip gitt en økning på 9 skip, som utgjorde 16 mill. SEK i utbetalinger under ordningen.

Sjøfartsdirektoratet behandler søknader og utbetaler tilskudd på vegne av departementet. For å håndtere søknader om tilskudd for arbeidstakere på EØS-skip utenom NOR og NIS må Sjøfartsdirektoratet endre sitt saksbehandlingssystem. Det medfører økte administrasjons- og driftskostnader på anslagsvis 10 mill. kroner.

Omlegging vil kreve oppgraderinger i IKT-systemet for forvaltningen av ordningen. Tekniske justeringer gjøres for å sikre effektiv ressursbruk i direktoratet ved å unngå manuell saksbehandling, smidig integrasjon av systemer og for å sikre at direktoratet har et system på plass som tilfredsstiller kravene til den nye ordningen. Omleggingen skal sikre god styring

og kontroll med saksbehandlingen av ordningen.