



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Prop. 84 L

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting
av arbeidstakere til sjøs

Innhold

1	Hovedinnholdet i proposisjonen	5	3.2.2	Høringsforslag	9
2	Bakgrunnen for lovforslaget	5	3.2.3	Høringsinstansenes syn	9
2.1	Innledning	5	3.2.4	Departementets vurderinger	10
2.2	Generelt om tilskudds- ordningen	5	3.3	Lovens virkeområde	10
2.3	Nærmere om godkjenning- prosessen	6	3.3.1	Gjeldende rett	10
2.4	Høringen	6	3.3.2	Høringsforslag	10
3	Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs	7	3.3.3	Høringsinstansenes syn	10
3.1	Innledning	7	3.3.4	Departementets vurdering	11
3.1.1	Overordnet om lovforslaget	7	4	Økonomiske og administrative konsekvenser	12
3.1.2	Høringsinstansenes syn	7	5	Ikrafttredelse	12
3.1.3	Departementets vurdering	8	6	Merknader til lovforslaget	13
3.2	Lovens formålsbestemmelse	9		Forslag til lov om endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs	14
3.2.1	Gjeldende rett	9			

Prop. 84 L

(2025–2026)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

*Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 27. mars 2026,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Hovedinnholdet i proposisjonen

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår i denne lovproposisjonen endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. De foreslåtte endringene er nødvendige tilpasninger som sikrer at den norske ordningen er i samsvar med Europakommisjonens gjeldende anvendelse av statsstøttereigningslinjene for maritim transport. Proposisjonen inneholder forslag om å justere lovens formålsbestemmelse og utvide ordningen slik at også rederier med skip registrert i EU/EØS kan være tilskuddsmottakere.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Innledning

Tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er en støtteordning hvor organisasjoner som drifter skip i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) eller Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) på nærmere vilkår kan søke om tilskudd for kvalifiserende mannskap. Ordningen regnes som statsstøtte etter EØS-avtalen, og må derfor godkjennes av EFTAs overvåkningsorgan (ESA). Tilskuddsordningen ble sist godkjent av ESA for en tiårsperiode i april 2016 og skal nå notiseres for en ny periode.

I arbeidet med ny notifisering av ordningen har ESA vurdert den norske støtten opp mot de gjeldende statsstøttereignene og Europakommisjonens anvendelse av disse. ESA har vurdert at ordningens nåværende vilkår om at skip må være registrert i enten NOR eller NIS ikke er i samsvar med Europakommisjonens praksis om at sysselsettingsstøtte skal være tilgjengelig for alle skip med EU-/EØS-flagg. Praksisendringen i EU innebærer at sysselsettingsstøtte til skipsfartsnæringen må være tilgjengelig for skip under alle EU- og EØS-flagg. Det er på dette grunnlag departementet foreslår lovendringer som åpner for at også organisasjoner med skip registrert i EU/EØS-området kan være tilskuddsmottaker.

2.2 Generelt om tilskuddsordningen

Tilskuddsordningen for arbeidstakere til sjøs innebærer at rederier kan søke om støtte for sjøfolk om bord på skip registrert i NOR og i NIS. Tilskudd beregnes på grunnlag av innbetalt forskuddstrekk av norsk skatt eller trygdeavgift eller begge deler av de ansatte, og/eller arbeidsgivers innbetaling av norsk arbeidsgiveravgift. Det er rederiene som søker om og mottar tilskuddet. Tilskuddet stimulerer til sysselsetting ved å bidra til å utjevne lønns- og trygdekostnadsforskjeller mellom arbeidstakere fra Norge og EØS og arbeidstakere fra tredjeland. Ordningen omfatter i dag EØS-sjøfolk

som betaler skatt eller trygdeavgift eller begge deler til Norge, eller som arbeidsgiver betaler arbeidsgiveravgift for, og har sitt arbeid om bord på NOR- eller NIS-registrerte fartøy. Det finnes tilfeller der arbeidstakere kun betaler trygdeavgift eller skatt til Norge, og innbetalingene kan derfor inngå i tilskuddsgrunnlaget uavhengig av hverandre. Sjøfartsdirektoratet forvalter ordningen på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Antallet sjøfolk omfattet av ordningen har vært relativt stabilt de siste årene. I 2024/2025 var omtrent 14 100 sjøfolk inkludert i ordningen, fordelt på om lag 650 skip og 210 rederier.

2.3 Nærmere om godkjenningsprosessen

ESA er ansvarlig for å overvåke at Norge overholder EØS-avtalens regler om offentlig støtte, konkurranse og indre marked. Støttetiltak skal som hovedregel notifiseres til ESA og godkjennes. Den norske tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs ble sist godkjent av ESA for en tiårsperiode i april 2016.

Retningslinjene for statsstøtte til maritim transport har ligget fast siden 2004. Her er det ikke oppstilt et eksplisitt forbud mot støtteordninger for beholdt nasjonale skipsregistre. Europakommisjonen har imidlertid videreutviklet anvendelsen av retningslinjene med hensyn til flaggnøytrale støtteordninger. Under gjeldende praksis er det tydeliggjort at støtte til sysselsetting av sjøfolk ikke skal forskjellsbehandle mellom støtemottakere i ulike EU-/EØS-land. De seneste årene har derfor land som Sverige, Danmark, Tyskland og Estland måttet åpnet sine støtteordninger for sjøfolk på skip registrert i øvrige EU-/EØS-land. I vedtakene til Sverige og Estland er den nødvendige endringen blant annet begrunnet i at tidligere praksis bryter med konkurransereglene i det indre marked.

Nærings- og fiskeridepartementet har siden våren 2025 hatt dialog med ESA om godkjenning av den norske tilskuddsordningen for en ny tiårsperiode. Departementet har ønsket å forlenge ordningen slik den er utformet i dag, med krav om at skip i ordningen må være registrert i NOR eller NIS. ESA har imidlertid kommunisert at dagens ordning ikke oppfyller kravene som fremgår av Europakommisjonens praksis og vedtak om tilsvarende støtteordninger i EU-land. At ordningen åpnes for tilskuddsberettigede sjøfolk på andre EU-/EØS-flagg enn NOR eller NIS er derfor en betingelse for å få ordningen godkjent for en ny periode. Det foreslås derfor endringer i loven slik at sjøfolk med arbeid på skip i andre skipsregistre og som betaler norsk inntektsskatt, trygdeavgift,

eller som det svares norsk arbeidsgiveravgift for, vil kunne omfattes av ordningen. Departementet vil søke godkjenning av ordningen for en ny tiårsperiode på grunnlag av vedtak i Stortinget om endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Departementet vil også gjøre nødvendige endringer i forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

Departementet har ikke kunnet gjøre de nødvendige regelverksendringene før gjeldende tilskuddsordning løp ut den 28. februar 2026. ESA har derfor, på anmodning fra departementet, godkjent en midlertidig forlengelse av gjeldende ordning frem til 1. mars 2027.

2.4 Høringen

Forslag til endringer i lov og forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs ble sendt på høring 27. januar 2026 med høringsfrist 16. mars 2026. Høringsbrevet ble sendt til følgende instanser:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Energidepartementet
Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og distriktsdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet

Arbeids- og velferdsetaten
Sjøfartsdirektoratet
Skatteetaten

Den norske advokatforening
Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge
Maritim pensjonskasse
Maritim utdanning AS
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Maskinistforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
NHO Sjøfart
Nordisk Skipsrederforening
Norges Rederiforbund
Norsk Industri
Næringslivets hovedorganisasjon
Offshore Norge AS
SAFE
Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse
Unio

Departementet sendte på høring forslag til endringer i både lov og i forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Det er forslagene til lovendringer som i det vesentlige vil bli omtalt i denne lovproposisjonen. Forskriftsendringer vil fastsettes av departementet når de nødvendige lovendringene er vedtatt.

Departementet har mottatt 22 høringsinnspill til saken, av disse 20 med merknader. Justis- og beredskapsdepartementet og Skatteetaten har ikke hatt merknader. Høringssvarene er gjengitt i punkt 3.

3 Endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

3.1 Innledning

3.1.1 Overordnet om lovforslaget

Lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er fastsatt som en hjemmelslov med generelle bestemmelser om formål, virkeområde, utforming og forvaltning av tilskuddsordningen. Den nærmere innretningen av ordningen er regulert i forskrift. Departementet har i høringsnotatet vurdert at lovens virkeområde og formålsbestemmelse bør endres, for å gjøre den tilgjengelig for EU-/EØS-skip og for å bedre gjenspeile allerede eksisterende regler.

3.1.2 Høringsinstansenes syn

En rekke høringsinstanser er negative til de foreslåtte endringene og er bekymret for konsekvensene for den maritime næringen i Norge, norsk maritim kompetanse, og konsekvenser av eventuell utflagging.

LO påpeker at tilskuddsordningen har vært og er et meget viktig virkemiddel for å opprettholde antall norske sjøfolk i en meget konkurranseutsatt sektor. Det har stor betydning for hele den maritime næringen. LO motsetter seg den foreslåtte utvidelsen, og ber departementet notifisere ordningen på ny til ESA for å få godkjent forlengelse av en tilskuddsordning som kun omfatter skip i NOR og NIS. LO stiller spørsmål ved om det er et juridisk grunnlag for å kreve at Norge må åpne den norske tilskuddsordningen for de ulike EU-registrene. *Sjøoffisersforbundet* og *Sjømannsforbundet* støtter LOs høringsinnspill.

Det norske maskinistforbund mener forslaget i sin nåværende form vil svekke norsk flagg, norske maritime arbeidsplasser, teknisk kompe-

tanse, høy sikkerhetsstandard, gjennomførings- evne i grønn omstilling, og nasjonal beredskap. Maskinistforbundet går sterkt imot forslaget og anmoder departementet om å vurdere alternative EØS-tilpasninger. Maskinistforbundet påpeker at mannskap som ikke er ansatt på norske skip ikke er omfattet av norske ansettelses- og arbeidsvilkår, særlig i henhold til skipsarbeidsloven. Dette tilsvarende ifølge Maskinistforbundet en kostnadsbesparelse for rederiene. Forbundet mener at disse økonomiske gevinstene vil føre til at rederiene flagger om fra NOR og NIS til annet EU-/EØS-flagg, med påfølgende svekkelse av maritim klynge og norsk sysselsetting.

Rederiforbundet viser til at det er avgjørende med stabile og internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser for å eie og drive skip fra Norge, herunder en konkurransedyktig tilskuddsordning for sjøfolk. Dette er avgjørende for at Norge skal ha en stor maritim klynge som i dag. Åpningen av tilskuddsordningen for skip registrert i hele EØS-området innebærer at norsk flagg, både NOR og NIS, blir mer konkurranseutsatt, og at terskelen for å flagge ut blir lavere. For å møte den økte konkurransen er det nødvendig med en bred gjennomgang av rammevilkårene for NOR og NIS.

Kystrederiene viser til at tilskuddsordningen er et av de viktigste virkemidlene i norsk skipsfartspolitik og at ordningen har bidratt til at Norge i dag er blant landene i Europa med flest sysselsatte sjøfolk. Kystrederiene er opptatt av at ordningen ikke svekkes for de eksisterende tilskuddsmottakerne. Dersom de årlige bevilgningene ikke øker i takt med antall tilskuddsberettigede, vil ordningen svekkes for norske sjøfolk. Kystrederiene ber om at ordningen styrkes for NOR-skip og at NIS-skip ikke svekkes mot EØS-flagg.

Maritimt Forum mener tilpasningen til EUs statsstøttepraksis er utformet på en måte som kan svekke det norske flagget, øke risikoen for utflagging, redusere rekrutteringen av norske sjøfolk og svekke beredskapen, uten at konsekvensene er tilstrekkelig utredet. I likhet med Rederiforbundet, viser Maritimt Forum til at det er nødvendig med en bred gjennomgang av rammevilkårene for både NOR og NIS.

NHO Sjøfart kan ikke se at subsidiering av rederier med skip registrert i utlandet skal bidra til å sikre rekruttering av norske sjøfolk om bord på norske skip, som er et uttalt hovedmål for tilskuddsordningen. NHO Sjøfart støtter derfor ikke en utvidelse av tilskuddsordningen til EU-/EØS-fartøy slik det er foreslått i høringsbrevet. De slutter seg til Maritimt Forums uttalelse.

SAFE fremhever at Norge har en lang og stolt maritim historie, og en sterk og kompetent maritim klynge. Forbundet fremhever at en forutsetning for at Norge fortsatt skal være en ledende sjøfartsnasjon er at skip fører norsk flagg og at vi klarer å utdanne, rekruttere og sysselsette tilstrekkelig mange sjøfolk, og mener lovforslaget innebærer en betydelig risiko for svekket norsk flagg og kompetanse.

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse deler den samme bekymringen og mener at dersom antallet skip under norsk flagg reduseres, vil det på sikt medføre færre norske sjøfolk. Stiftelsen viser til at dersom norsk maritim operativ kompetanse forvitrer, vil det kunne ha negativ effekt for hele den maritime klyngen i Norge.

Offshore Norge understreker viktigheten av tilskuddsordningen og viser til at norske sjøfolk og norske skip er viktige for deres næringer, at den skaper arbeidsplasser og holder kompetanse i Norge. Offshore Norge bemerker at ordningen skaper ringvirkninger på land, og er spesielt avgjørende for beredskapen i ekstremtider.

Color Line viser til at tilskuddsordningen er avgjørende for deres mulighet til å seile under norsk flagg på grunn av det høye norske kostnadsnivået og konkurrerende ordninger i andre land. Selskapet viser til at ordningen er svekket de siste årene og at en svekket ordning, i kombinasjon med de foreslåtte endringene, vil kunne medføre en betydelig utflagging. Color Line påpeker at utenriksferger med forslaget vil kunne registreres under andre EU-/EØS-flagg, og motta samme tilskudd fra den norske ordningen uten dagens begrensninger for norske passasjerskip i utenriksfart i NIS. Å tillate utenriksfergene og bli registrert i NIS, slik fartsområdeutvalget anbefalte i 2014, vil sikre norske utenriksferger med hensyn til forslaget om endringer i tilskuddsordningen.

Sætre Skipskonsult mener forslaget vil svekke koblingen mellom statlige midler og målsetningen om å sikre norske arbeidsplasser, og viser til at tilskuddsordningen må ses på som en investering i kompetanse, beredskap og nasjonal verdiskapning, og ikke bare som en støtteordning isolert sett.

Sjøfartsdirektoratet mener at forslaget, slik det foreligger, vil kunne medføre at NIS får svekket konkurransekraft. Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering innebærer forslaget også en risiko for at NOR-skip vil flagge til et annet EU/EØS-register. Økt utflagging og potensielt færre sjøfolk kan svekke denne konkurransefordelen, noe som også kan innebære en økt risiko for redusert innovasjon innenfor den maritime næringen, redusert verdiskapning på både land og sjø, samt en svek-

kelse av Norge som en verdensledende sjøfartsnasjon.

Departementet har mottatt hørings svar fra syv privatpersoner. Flere av disse mener endringene vil få konsekvenser for både sjøfolk, arbeidsplasser langs kysten, og hele den maritime klyngen. Enkelte uttrykker bekymring for grunnlaget unge har til å satse på en maritim karriere.

En rekke høringsinstanser, herunder *Maritimt Forum*, *NHO Sjøfart*, *Rederiforbundet*, *Maskinistforbundet* og *LO*, peker videre på at den norskregistrerte flåten også er viktig av beredskaps-hensyn. Høringsinstansene mener departementets forslag kan bidra til å svekke norsk beredskap.

Maritimt Forum viser til at norskregistrert tonnasje og norsk flagg er avgjørende for Norges evne til å håndtere kriser og viser til at færre skip under norsk flagg blant annet betyr mindre nasjonal kontroll, svakere beredskap i krise og konflikt, og redusert forsyningssikkerhet.

LO mener det bør gis økt oppmerksomhet til den betydningen den sivile norskregistrerte flåten har for Norges og NATOs sikkerhet og beredskap i det krevende sikkerhetspolitiske landskapet vi står i nå. *LO* viser til at sikkerhet og beredskap kan begrunne unntak fra reglene om fri bevegelse, og også må kunne begrunne at støtteordninger som ikke likebehandler norske selskaper med selskaper fra andre EU-/EØS-land er lovlige.

Rederiforbundet mener en stor norsktilknyttet flåte, et konkurransedyktig flagg og tilgang på sjøfolk med høy kompetanse i dagens sikkerhetspolitiske situasjon er viktigere enn på flere tiår.

Sjøfartsdirektoratet har vist til at utvidelse av ordningen til også å omfatte EU-/EØS-registrerte skip vil kreve omfattende oppgraderinger i IKT-system, og at det vil medføre endringer i saksbehandling. Hvor mye merarbeid det vil medføre vil avhenge av hvilken informasjon direktoratet skal motta, og hvordan denne skal kontrolleres i saksbehandlingen.

3.1.3 Departementets vurdering

Departementet har merket seg at det har kommet mange hørings svar som gjelder mulige konsekvenser av endringene, og at flere mener det vil ha store negative konsekvenser å innføre den foreslåtte modellen for EØS-registrerte skip. Departementet har også merket seg at flere høringsinstanser fremhever at det av hensyn til skipsfartsberedskapen er viktig å ha mange skip under norsk flagg. Maritim næring leverer sentrale tjenester for totalforsvaret, og er strategisk

viktig for Norge og våre allierte. Regjeringen tar maritim sikkerhet og beredskap på alvor, og arbeider kontinuerlig med å videreutvikle og tilpasse skipsfartsberedskapen til et endret risikobilde. I tillegg til at de bidrar til vekst og verdiskaping, er rederiene, den norske flåten og norske sjøfolk også en strategisk beredskapsressurs. Departementet vil i forbindelse med det videre forskriftsarbeidet vurdere innspillene nærmere, og hvordan den endelige innretningen skal bli. I denne forbindelse vil departementet sette ned en arbeidsgruppe med partene som skal vurdere konsekvenser av endringer i ordningen og gi innspill til mulige forskriftsendringer.

Departementet vurderer samtidig at det er nødvendig å gjennomføre endringer i loven, slik at en fremtidig innretning av ordningen kan utformes i samsvar med gjeldende statsstøttepraksis.

3.2 Lovens formålsbestemmelse

3.2.1 Gjeldende rett

Det følger av gjeldende formålsbestemmelse i lovens § 1 at:

Formålet med tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er å legge til rette for maritim virksomhet. Ordningen skal sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs og bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land.

3.2.2 Høringsforslag

Departementet sendte på høring forslag til endret § 1 som følger:

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.

Hovedformålet med ordningen er å bidra til at rederier velger å ansette norske og EØS-arbeidstakere som betaler skatt eller trygdeavgift til Norge fremfor mannskap fra land med lavere lønninger, lavere personbeskatning og mindre omfattende trygdeordninger enn de norske. Tilskuddet kompenserer delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette disse arbeidstakerne.

Tilskuddsordningen skal ha som formål å legge til rette for norsk maritim virksomhet. Hen-

visningen til *norsk* maritim virksomhet er ny, og foreslås inntatt for å fremheve at ordningen fremdeles skal legge til rette for aktivitet i norsk maritim næring når den utvides til også å omfatte sjøfolk med arbeid på skip med EU-/EØS-flagg. Departementet foreslo også at ordningen skal «bidra til å sikre maritim kompetanse og rekruttering av sjøfolk» generelt, fremfor kun å fremheve norsk kompetanse. Med dette er formålsparafrasen i samsvar med gjeldende praksis som likestiller andre EØS-borgere med norske sjøfolk under ordningen.

Videre foreslo departementet at andre delsetning av andre punktum, om at ordningen skal «(...) bidra til at norske rederier får konkurranse-dyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land», fjernes. Dette for å presisere at hovedformålet med ordningen er å bidra til sysselsetting av sjøfolk som betaler skatt og/eller trygdeavgift til Norge.

3.2.3 Høringsinstansenes syn

Flere høringsinstanser fremhever betydningen av tilskuddsordningen som virkemiddel for å sikre norske arbeidsplasser til sjøs og norske rederiers konkurranseevne i et globalt marked, og er kritiske til at henvisningene til *norsk* kompetanse og *norske* arbeidstakere foreslås tatt ut.

Flere høringsinstanser, herunder *Kystrederiene*, *Norges Rederiforbund*, *Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse* og *Color Line*, mener at loven fortsatt bør angi at formålet med ordningen er å bidra til konkurransedyktige vilkår for norske rederier og norskregistrert flåte. *Color Line* viser til at konkurransekraft er fremhevet som et hovedformål for tilsvarende ordninger i andre europeiske sjøfartsnasjoner, siden maritim konkurransekraft er helt sentralt i EUs retningslinjer på området, og videre at hele den norske maritime klyngen er avhengig av at norske sjøfolk bevarer sin konkurransekraft relativt til sjøansatte fra andre land. *Rederiforbundet* viser til at målsettingen for ordningen fremdeles vil være å styrke norsk maritim virksomhet, herunder rederienes konkurranseevne, selv om ordningen nå også må åpnes for EU-/EØS-flaggede skip. *Kystrederiene* viser til at like konkurransevilkår er avgjørende for å opprettholde et sterkt norsk flagg, og at den norske tilskuddsordningen bør bringes på nivå med tilsvarende ordninger i andre europeiske maritime nasjoner. *Kystrederiene* viser til Danmark hvor rammevilkårene i større grad er utformet for å sikre konkurransedyktige betingelser for nasjonalt flagg.

3.2.4 Departementets vurderinger

Forslaget til endringer i formålsparagrafen har ingen materiell betydning for rettighetene til sjøfolk, rederier, og skip i ordningen. Tilskuddsordningen er støtte til sysselsetting, og skal sikre maritim kompetanse og rekruttering av sjøfolk. Ved å fjerne omtalen av rederiene er departementets vurdering at formålsparagrafen i større grad enn i dag gjenspeiler den faktiske målsettingen. Bestemmelsen henviser fortsatt til at støttemottakere skal ha vesentlig tilknytning til norsk maritim aktivitet. Forskriften vil utdype disse vilkårene ytterligere. Etter at de nødvendige lovendringene er vedtatt, vil departementet vurdere hvordan de nærmere vilkårene for å kunne motta tilskudd bør utformes. Ettersom ordningen på gitte vilkår allerede er tilgjengelig for øvrige EØS-sjøfolk, vurderer departementet at formålsparagrafen bør ha en nøytral omtale.

3.3 Lovens virkeområde

3.3.1 Gjeldende rett

Lovens § 2 fastsetter hvem som kan være tilskuddsmottakere, og angir de ytre grensene for lovens virkeområde. Det følger av dagens bestemmelse at

[t]ilskudd kan gis til organisasjoner som har drift av skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) eller Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).

3.3.2 Høringsforslag

I høringen foreslo departementet at bestemmelsen utvides til også å omfatte organisasjoner som har drift av skip i andre skipsregistre innenfor EU/EØS:

Tilskudd kan gis til organisasjoner som har drift av skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR), Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) eller andre skipsregistre innenfor EU/EØS.

Tilskuddsordningen omfatter i dag EØS-sjøfolk som er ansatt på skip i NOR eller NIS forutsatt at de betaler skatt og/eller trygd til Norge, og/eller som det svares norsk arbeidsgiveravgift for. Med endringene som er foreslått innlemmes også EU-/EØS-registrerte skip i tillegg til NOR- og NIS-registrerte skip.

Tilskuddsordningen består i dag av åtte ulike modeller tilpasset ulike maritime virksomhets-kategorier. For å åpne for EU-/EØS-skip foreslo departementet i høringen at det fastsettes en ny tilskuddsmodell for skip registrert i EU-/EØS-land. Denne modellen er nærmere omtalt i forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

3.3.3 Høringsinstansenes syn

En rekke høringsinstanser mener konsekvensene av forslaget ikke er tilstrekkelig utredet, og uttrykker bekymring for at forslaget vil medføre utflagging. Flere høringsinstanser, herunder blant annet *SAFE*, *Maritimt Forum*, *Rederiforbundet*, *Kystrederiene* og *NHO Sjøfart*, viser til at insensitivitet til å registrere skip i NIS eller NOR svekkes og at dette vil føre til utflagging. Det vises til konsekvenser som blant annet svekket maritim kompetanse, redusert rekruttering til maritime utdanninger, færre opplæringsplasser, redusert norsk påvirkningskraft internasjonalt, og svekket nasjonal beredskap.

Offshore Norge, *Rederiforbundet* og *Kystrederiene* har uttrykt forståelse for at ordningen må utvides for skip i andre EU-/EØS-land. De er samtidig bekymret for at den foreslåtte utformingen i forskrift vil øke risikoen for at skip flagger ut til andre EU-/EØS-land, og at konkurranseevnen til norskflaggede skip potensielt svekkes. *SAFE* erkjenner at Norge er bundet av sine forpliktelser etter EØS-avtalen, men viser til at de ikke kan se at det er kommet endringer i EU-lovgivningen som gjør den foreslåtte endringen nødvendig.

LO motsetter seg at ordningen utvides til å omfatte sjøfolk som betaler skatt og/eller trygdeavgift til Norge og arbeider på skip under annet EU-/EØS-flagg. *LO* stiller spørsmål ved det juridiske grunnlaget for endringene, og mener Europakommisjonens retningslinjer om statsstøtte til maritim transport ikke er til hinder for å stille krav om at skip må være registrert i norske skipsregistre for at rederier kan motta norsk statsstøtte. *LO* mener EUs endring av praksis har svakt rettskildemessig grunnlag og foreslår at lovens § 2 i stedet angir at «tilskudd kan gis til organisasjoner som har drift av skip registrert i skipsregistre som nærmere fastsettes i forskrift». *LO* anmoder også regjeringen om å sette ned et hurtigarbeidende utvalg for et videre arbeid med ordningen. *Norsk Sjømannsforbund* og *Norsk Sjøoffisersforbund* slutter seg til høringsuttalelsen fra *LO* og viser til at regjeringen må fortsette dialogen med ESA, og mener Stortinget bør vedta en

registernøytral lovtekst i denne omgang slik at det i forskrift kan fastsettes hvilke registre ordningen skal gjelde for.

En rekke høringsinstanser har kommentert forslaget til forskriftsbestemmelse om ny tilskuddsmodell for skip registrert i annet EU-/EØS-register enn NOR og NIS, og viser særlig til at den foreslåtte modellen vil svekke konkurranseevnen til skip registrert i NIS. Modellen for NIS-skip i tilskuddsordningen har i dag strengere krav til blant annet fartsområde, størrelse på fartøy, bemanning, type virksomhet og opplæringsstillinger sammenlignet med NOR-skip, og har også fartsområdebegrensninger mellom norske fartøy. En rekke høringsinstanser, herunder *Rederiforbundet*, *LO*, *Sjømannsforbundet*, *Sjøoffiserforbundet*, *Maskinistforbundet*, *Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse*, *Maritimt Forum* og *NHO Sjøfart*, viser til at dersom skip registrert i andre EU-/EØS-registre gis samme tilskuddsnivå som norske skip uten tilsvarende forpliktelser, vil konkurranseevnen til NIS svekkes og skip flagge ut.

Også *Kystrederiene* mener at endringen som er foreslått kan medføre utflagging fra norsk register, først og fremst fra NIS, og legge økt press på skip i NOR gjennom økt konkurranse fra utenlandskflaggede skip. Kystrederiene understreker at tilgangen til tilskuddsordningen kun bør omfatte aktører med norsk tilknytning og viser til at kravene om norsk skatteinnbetaling, norsk foretak og medlemskap i Maritim Pensjonskasse er avgjørende for å hindre at uberettigede utnytter ordningen. Kystrederiene foreslår å heve eller fjerne gjeldende maksgrense for utbetalinger av tilskudd, ber departementet følge nøye med på effektene av endringene som er foreslått, og fremhever at nivået på utbetalinger bør følge kostnadsutviklingen. Kystrederiene ber videre departementet vurdere en styrking av vilkårene for skip i NIS.

Rederiforbundet mener det er behov for en tilpasning av de ulike tilskuddsmodellene i forskriften slik at norsk flagg ikke får en konkurranseulempe. Forbundet viser blant annet til at det vil være billigere å heve refusjonsnivået i «NIS-generell» enn å la skipene flagge til annet EØS-register for å oppnå høyere refusjon, ettersom Sjøfartsdirektoratet da også vil tape gebyrinntekter. Rederiforbundet understreker at et samlet økt volum for ordningen, ikke må imøtegås gjennom en nedjustering av makstaket.

Både *Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse* og *Rederiforbundet* viser til at det blir uklart hvordan krav til opplæringsstillinger skal oppfylles ved en EU-/EØS-utvidelse. Rederiforbundet mener det

bør presiseres at det er krav om refusjonsberettigede personer i opplæringsstillingene. Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse legger til grunn at innbetaling til stiftelsen opprettholdes for alle som er refusjonsberettiget, også for ansatte på EU-/EØS-skip.

Sjøfartsdirektoratet mener endringsforslaget vil kunne skape en konkurransekjevhet mellom modellene som kan føre til utflagging til andre EU-/EØS-register, og viser til særkravene i modellen for NIS-skip.

Departementet har mottatt syv hørings svar fra privatpersoner. Felles for mange av disse er at de er bekymret for utflagging og norske arbeidsplasser, og det pekes på at norske rederier vil flytte virksomheten sin til EU-land der driftskostnader er lavere og tilgangen til billigere arbeidskraft er større. Det er videre pekt på at dersom rederier kan få samme støtte uten å bruke norsk flagg og norske sjøfolk, vil presset på lønns- og arbeidsvilkår øke raskt og resultatet bli færre jobber for norske sjøfolk.

3.3.4 Departementets vurdering

Departementet merker seg at flere høringsinstanser og privatpersoner uttrykker bekymring for at rederier kan velge å flagge ut skip som følge av endringene. Departementet synliggjorde i høringsnotatet at enkelte rederier kan komme til å tilpasse seg de foreslåtte endringene ved å flagge om skip fra norsk register. Dette bekreftes i høringsinnspillene fra en rekke høringsinstanser. Flere høringsinstanser hevder imidlertid at rederier vil tilpasse virksomheten i et betydelig større omfang enn det departementet har forutsatt. Departementet legger vekt på at ordningen skal bidra til norsk maritim virksomhet og høringsinstansenes innspill vil bli vurdert nærmere i det videre arbeidet med forskriften. Departementet vil legge særlig vekt på at organisasjoner som mottar støtte under ordningen skal ha vesentlig norsk tilknytning.

Flere høringsinstanser har uttrykt bekymring for at forslaget vil føre til færre norske sjøfolk. Departementet vurderer at endringen vil bidra til at flere sjøfolk som betaler skatt og/eller trygdeavgift til Norge kan bli omfattet av ordningen. At ordningen åpnes for flere skip kan også bidra til at sysselsettingsgrunnlaget for norske sjøfolk vil øke. Departementet legger vekt på at ordningen, som i dag, kun skal omfatte sjøfolk som betaler norsk skatt og/eller trygdeavgift, har rett til norsk sjømannsfradrag, og er medlem av Maritim Pensjonskasse. Krav om norsk tilknytning må

likevel balanseres mot statsstøtterettslige hensyn.

ESA har opplyst at støtteordninger til maritim transport, herunder sysselsettingsordninger for sjøfolk, ikke kan diskriminere mellom EU-/EØS-flagg dersom de skal å være i samsvar med Europakommisjonens praksis og retningslinjer. Departementet vurderer følgelig at det er nødvendig å endre ordlyden i loven, slik at den ikke avgrenser ordningen til NOR og NIS-registrerte skip. Ettersom departementet vil arbeide videre med den endelige innretningen av ordningen, vurderes at LOs forslag om å vedta en registernøytral lovtekst som det mest hensiktsmessige. Endringen legger til rette for at ordningen vil kunne omfatte sjøfolk som arbeider på skip med EU-/EØS-flagg, og innebærer at kretsen av hvem som defineres som tilskuddsmottakere i lovens § 2 kan bli utvidet. Departementet foreslår på det grunnlag å endre forslaget som var på høring, til det som ble foreslått av LO i høringsrunden. Det betyr at skipsregistrene som omfattes av ordningen vil fastsettes nærmere i forskrift.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

I 2024/2025 var omtrent 14 100 sjøfolk inkludert i ordningen, fordelt på om lag 650 skip og 210 rederier. I 2025 ble det utbetalt om lag 2,5 milliarder kroner i tilskudd. Departementet vurderer at forslaget i denne proposisjonen kan medføre en økning i antall sjøfolk under ordningen. Bevilgningen til ordningen 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. Departementet anslår på usikkert grunnlag at endringen vil øke bevilgningsbehovet med om lag 70 millioner kroner. Anslaget er basert på forventet økning i antall tilskuddsberettigede sjøfolk som vil være omfattet av ordningen som følge av endringen. Departementet kjenner til at det i dag arbeider om lag 430 personer med rett til norsk særskilt fradrag for sjøfolk på utenlandske skip, og som følgelig kan bli omfattet av ordningen. Departementet har imidlertid ikke oversikt over hvor mange av disse som arbeider på skip registrert i EU/EØS eller på skip registrert i tredjeland. Dette er derfor et øvre estimat.

Betingelsene for sjøfolk og skip under norsk flagg i ordningen endres ikke. 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, slik flere av høringsinstansene påpeker, at det først og fremst er rederier med skip omfattet av tilskuddsmodellen «NIS generell» som vil kunne tilpasse virksomheten og flagge om til annet EU-/EØS-register. Dette kan forutsettes ettersom støttenivået i NIS generell er lavere enn i de øvrige modellene. NIS generell har et tak på 26 prosent av tilskuddsgrunnlaget per ansatt, mens øvrige tilskuddsmodeller, inkludert den nye modellen for skip med EU-/EØS-flagg, har et maksimalt støttebeløp per arbeidstaker per år på kr 225 000 per år. Enkelte høringsinstanser har pekt på at rederier med skip i ordningen for «NIS konstruksjons-skip» kan velge EU-/EØS-flagg dersom krav til opplæringsstillinger mellom de to modellene ikke likestilles. Departementet deler denne vurderingen.

Det er imidlertid krevende å anslå sannsynligheten for og omfanget av slike mulige atferdsendringer hos støttemottakerne. Skip omfattet av tilskuddsmodellen NIS generell er i hovedsak bemannet med utenlandsk mannskap, noe som kan indikere at det er flere forhold enn tilskuddet som påvirker rederienes valg om å ha disse skipene i NIS. Departementet merker seg imidlertid at flere høringsinstanser er tydelige på at rederier vil tilpasse virksomheten i stort omfang. Dersom samtlige rederier i «NIS» generell foretar denne typen virksomhetstilpasninger, vil dette medføre en bruttonedgang i NIS på 78 skip. Antallet sjøfolk i ordningen forventes ikke å bli påvirket. Endringen innebærer også behov for oppdateringer i Sjøfartsdirektoratets elektroniske system for behandling av søknader.

5 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. Departementet har merket seg at det har kommet mange høringssvar som gjelder den fremtidige innretningen av tilskuddsordningen, og at flere mener det vil ha store negative konsekvenser å innføre den foreslåtte modellen for EØS-registrerte skip. Departementet vil i forbindelse med forskriftsarbeidet vurdere innspillene nærmere, og hvordan den endelige innretningen skal bli.

Departementet vil på den bakgrunn tidligst sette loven i kraft etter at det er oppnådd enighet med ESA om notifiseringen av en fremtidig ordning.

6 Merknader til lovforslaget

Til § 1

Lovens formålsbestemmelse endres ettersom sjøfolk med arbeid på skip med EU-/EØS-flagg omfattes av ordningen. Henvisningen til *norsk* maritim virksomhet i første punktum er ny, og foreslås innført for å fremheve at ordningen fremdeles skal ha som formål å legge til rette for aktivitet i norsk maritim næring. I andre punktum fastsettes at ordningen skal sikre maritim kompetanse og rekruttering av sjøfolk. Bestemmelsen angir at ordningen skal bidra til å sikre maritim kompetanse og rekruttering av sjøfolk generelt, fremfor kun å fremheve norsk kompetanse. Med dette er formålsparagrafen i samsvar med gjeldende regler som likestiller andre EØS-borgere med norske sjøfolk under ordningen. Videre er ordlyden i formålsparagrafen mer i tråd med hva som faktisk er målsettingen med ordningen: å sikre maritim kompetanse og rekruttering av sjøfolk. Departementet viser til merknadene i punkt 3.2.

Til § 2

Paragraf 2 fastsetter de ytre grensene for ordningens virkeområde ved å angi hvem som kan være tilskuddsmottakere. Bestemmelsen endres fra kun å gjelde organisasjoner med drift av skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) til å gjelde skipsregister som nærmere fastsettes i forskrift. Det vises for øvrig til merknadene i punkt 3.3.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

I

I lov 22. mai 2017 nr. 28 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1. *Formål*

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*.

§ 2 skal lyde:

§ 2. *Tilskuddsmottakere*

Tilskudd kan gis til organisasjoner som har drift av skip registrert i *skipsregistre som nærmere fastsettes i forskrift*.

II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.
