



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Prop. 41 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

*Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 16. desember 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og fiskeridepartementet legger med dette frem forslag til en ny lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

Lovforslaget er en oppfølging av Sundvolden-erklæringen og regjeringens maritime strategi som ble lagt frem sommeren 2015 hvor det fremgår at regjeringen vil lovfeste tilskuddsordningen.

Lovutkastet som legges frem er utformet som en hjemmelslov, med generelle bestemmelser om formål, tilskuddsmottakere og beregning av tilskudd. Videre inneholder lovutkastet hjemmel for at departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kontroll og innretningen av tilskuddsordningen. Loven gir dermed en lovfestet rett til et tilskudd, mens omfanget av støtten som gis fortsatt bestemmes gjennom Stortingets årlige budsjettvedtak.

Innretningen av tilskuddsordningen, som virkeområde, krav til opplæringsstillinger, de ulike støttenivåene, søknad og dokumentasjon, utbetaling, samt bestemmelser om tilsyn, kontroll og sanksjoner ved brudd på regelverket, mv. følger av forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, som ble fastsatt med virkning fra 1. mars 2016. Forskriften er fastsatt med hjemmel i Stortingets budsjettvedtak. En lovfesting vil endre forskriftenes hjemmelsgrunnlag til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

2 Bakgrunn og behovet for lovfesting

Det norske lønnsnivå, skatter og sosiale avgifter for sjøfolk er høyere enn det som råder internasjonalt. For å kompensere for dette, ble det i 1993–1994 innført en tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk. Denne første tilskuddsordningen var utformet som en refusjonsordning med en prosentvis refusjon av rederiets lønnsutgift (refusjonsordningen). Senere ble tilskuddsordningen utvidet med en ordning hvor det ble gitt full refusjon av rederiets innbetaling av norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift (nettolønnsordningen). Tidligere tilskuddsordning var i praksis derfor to ordninger: en nettolønns- og en refusjonsordning, hjemlet i forskrift av 21. desember 2005 nr. 1720 om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med hjemmel i Stortingets årlige budsjettvedtak.

Tilskuddsordningen har over tid utviklet seg til et viktig virkemiddel for å bevare Norges posisjon som en ledende maritim nasjon. Antallet sjøfolk som omfattes av ordningen har vært relativt stabilt de siste årene. I 2015 var ca. 11 900 sjøfolk inkludert i ordningen, fordelt på om lag 120 redier. Andre sammenlignbare stater har liknende ordninger.

Regjeringen legger til grunn at en konkurranse-dyktig tilskuddsordning er en forutsetning for å sikre norsk maritim kompetanse, rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs og at rederiene har konkurransedyktige rammevilkår. Tilskuddsordningen kompenserer delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere fra Norge/EØS. Videre mener regjeringen at lovfesting av tilskuddsordningen vil gi økt forutsigbarhet for rammebetingelsene knyttet til norsk maritim kompetanse.

Det fremgår av Sundvolden-erklæringen at regjeringen vil lovfeste tilskuddsordningen. Dette er videre fastslått i regjeringens maritime strategi og i Prop. 1 S (2015–2016). For å legge til rette for at vi også i fremtiden skal være en ledende sjøfartsnasjon med en stor norsk flåte, slo regjeringen i maritim strategi fast at den også vil styrke tilskuddsordningen.

Etter høring høsten 2015 fastsatte Nærings- og fiskeridepartementet bestemmelser om en styrket tilskuddsordning i forskrift nr. 204 av 26. februar 2016 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Styrkingen gjelder både for skip i NIS og NOR, ved at det etter ulike modeller gis tilskudd av rederiets innbetaling av norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift. Forskriften trådte i kraft 1. mars 2016. Ordningen er i samsvar med EØS-statsstøtteretningslinjer for sjøtransport og ble godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA) 27. april 2016. Lovforslaget innebærer ikke endringer av den fastsatte forskriften.

For å styrke NOR- og NIS-registrenes konkurransekraft har Nærings- og fiskeridepartementet fjernet grensen for maksimal utbetaling for NOR-skip i kystfart, utenriksferger i NOR og NOR-skip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes. Videre er seilskip i NOR over 498 bruttotonn innlemmet i en tilsvarende tilskuddsordning som kystruten Bergen-Kirkenes. Ordningen for petroleumsskip i NOR er videreført, men grensen for maksimal utbetaling er hevet i tråd med forventet prisvekst. For NIS-skip generelt er det etablert en felles ordning med et samlet støttenivå tilsvarende tidligere NIS-ordning. Det er etablert særskilte tilskuddsordninger for henholdsvis NIS passasjerskip i utenriksfart og NIS konstruksjonsskip. Tilskuddsordningen for NIS passasjerskip i utenriksfart er imidlertid ikke trådt i kraft, da ESA i februar 2016 åpnet sak mot Norge for å undersøke fartsområdebegrensningene som gjelder for disse skipene.

Sjøfartsdirektoratet forvalter tilskuddsordningen på grunnlag av forskrift om tilskudd til syssel-

setting av arbeidstakere til sjøs, oppdragsbrev og veiledninger fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet.

Ordningen omfatter:

- tilskudd 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 som inngår i skipets sikkerhetsbemanning på skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes
- tilskudd for arbeidstakere som inngår i skipets sikkerhetsbemanning på seilskip i NOR
- tilskudd for arbeidstakere på skip i NIS
- tilskudd for arbeidstakere som inngår i skipets sikkerhetsbemanning på NIS passasjerskip i utenriksfart – Ikke trådt i kraft
- tilskudd for arbeidstakere på konstruksjonsskip i NIS

3 Høring

3.1 Høring av forslag til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

Forslag til lov om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk ble sendt på høring 17. juni 2016 med frist for kommentarer 26. august 2016. Høringsbrevet ble sendt til følgende instanser:

Arbeids- og sosialdepartementet

Finansdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Kulturdepartementet

Kunnskapsdepartementet

Olje- og energidepartementet

Samferdselsdepartementet

Fiskeridirektoratet

Kystverkets Hovedkontor

Nordisk institutt for sjørett

Advokatforeningen

Det norske maskinistforbund

Fellesforbundet For Sjøfolk

Fiskebåtredernes Forbund

Forbundet Kysten

Hurtigbåtenes Rederiforening

Kystrederiene

Landsorganisasjonen i Norge LO

Maritimt Forum

Norges Rederiforbund

Norsk Sjømannsforbund

Norsk Sjøoffisersforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO
NHO Sjøfart
Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse

Følgende høringsinstanser hadde merknader:

Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge LO
Norges Rederiforbund
Sjømannsorganisasjonene i Norge
Stiftelsen Maritimt Forum

Følgende høringsinstanser kom med hørings svar der de ikke hadde merknader:

Arbeids- og sosialdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Samferdselsdepartementet

3.2 Høringsinstansenes syn

Forslaget til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs er hovedsakelig godt mottatt av de høringsinstanser som har avgitt realitetsuttalelser og det gis i alle innspillene støtte til å lovfeste ordningen. Det gis i uttalelsene uttrykk for at en lovfesting av tilskuddsordningen er viktig for å sikre stabilitet og forutsigbarhet for rammebetingelsene knyttet til norsk maritim kompetanse. Flere uttrykker også tilfredshet med at regjeringen nå følger opp punktet om lovfesting fra maritim strategi og understreker viktigheten av at Nærings- og fiskeridepartementet, som ansvarlig for regjeringens maritime politikk, er det departement som skal forvalte loven og forskriften.

Kystrederiene (tidligere Fraktestartøyenes Rederiforening) mener at en sterk og forutsigbar tilskuddsordning bidrar til norske sjømannsarbeidsplasser og dermed til å opprettholde norsk maritim kompetanse på sjø og land. Kystrederiene påpeker at rekruttering er viktig for næringen, og at deres medlemsrederier følger godt opp med lærlingeplasser ombord. Også i denne sammenhengen er en sterk og forutsigbar nettolønnsordning en viktig forutsetning for rederiene til å kunne fortsette og videreutvikle satsingen på norsk maritim kompetanse.

Det vises videre til at lovfesting betyr forutsigbarhet, som er svært viktig for rederiene. Det er viktig for Kystrederiene at det presiseres i høringsforslaget at Nærings- og fiskeridepartementet fortsatt skal ha det overordnede ansvaret for ordningen.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) støtter en lovfesting av tilskuddsordningen for sjøfolk.

LO viser til at Norge har en sterk maritim klynge med rederier, verft og utstyrsleverandører. Den operative erfaringen på havet som norske sjøfolk har er meget viktig for å opprettholde og videreutvikle næringens konkurransekraft. Videre viser LO til at norske rederier og sjøfolk i mange segmenter er i en konkurranse med rederier som ikke baserer seg på europeiske/norske lønns- og arbeidsvilkår. Tilskuddsordningen er etter LOs syn helt avgjørende for at Norge fortsatt skal være en maritim nasjon med norske sjøfolk på skipene. Det gis i hørings svaret uttrykk for at det er det økonomiske innholdet i ordningen som er avgjørende for sysselsettingen. LO understreker at det er innholdet i statsbudsjettet som har betydning for målsetningene om sysselsetting av norske sjøfolk.

LO mener det er av stor betydning at Nærings- og fiskeridepartementet som har ansvaret for regjeringens maritime politikk er det departementet som skal forvalte loven og forskriften.

Norges Rederiforbund mener en lovfesting av tilskuddsordningen er viktig for å sikre stabilitet og forutsigbarhet for rammebetingelsene knyttet til norsk maritim kompetanse. De uttrykker stor tilfredshet med at regjeringen nå følger opp dette punktet fra regjeringens maritime strategi. Norges Rederiforbund viser til at forslaget til lovtekst i det vesentlige er i tråd med forslaget forbundet utarbeidet i forbindelse med høringen av forskriften om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs høsten 2015, og at de derfor ikke har merknader til forslaget. Norges Rederiforbund uttrykker at lovfesting er et viktig signal om økt forutsigbarhet for ordningen som skal sikre oppslutning om norsk maritim kompetanse. Det er etter Norges Rederiforbund sitt syn avgjørende viktig at dette følges opp ved at det ikke gjøres endringer i forskriften som gis i medhold av loven som svekker lovens formål.

Norges Rederiforbund viser til at de tidligere har påpekt, blant annet i høringsbrevet av 30. oktober 2015 knyttet til oppfølging av fartsområdeutvalgets forslag, at dagens regler ikke sikrer at norsk maritim kompetanse er fullt ut konkurransedyktig innenfor alle segmenter i NOR og NIS. Etter Norges Rederiforbunds syn er norsk maritim kompetanse like viktig uavhengig av hvilket segment sjøfolkene arbeider i og om man har å gjøre med NOR eller NIS.

Sjømannsorganisasjonenes Fellesekretariat (Sjømannsorganisasjonene) har avgitt en felles uttalelse fra Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Det norske maskinistforbund. Sjømannsorganisasjonene støtter å lovfeste tilskuddsordningen. Det påpekes at Norge har en

sterk maritim klynge med rederier, verft og utstyrsleverandører. Den operative erfaringen på havet som norske sjøfolk har, er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle næringens konkurransekraft.

Sjømannsorganisasjonene viser videre til at norske rederier og sjøfolk i mange segmenter er i en konkurranse med rederier som ikke baserer seg på europeisk/norske lønns- og arbeidsvilkår. De skriver at det er en kjensgjerning at norsk lønnsnivå, skatter og sosiale avgifter for sjøfolk er høyere enn det som råder internasjonalt. En robust støtteordning har frem til de siste årene til en viss grad kompensert for denne konkurranseulikheten. Et økende innslag av internasjonale hyrer i norske farvann gjør at den nåværende ordningen på en del områder ikke er konkurransedyktig. Etter Sjømannsorganisasjonene sitt syn er den eneste fornuftige måten konkurranseulikheten kan utjevnes i norske farvann derfor å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår uansett flagg og nasjonalitet. Ettersom dette ikke er tema for høringen, går Sjømannsorganisasjonene ikke ytterligere inn på spørsmålet i høringen.

Sjømannsorganisasjonene konstaterer at lovutkastet i all hovedsak er en ren fullmaktslov og mener at den derfor ikke vil gi noen vesentlig større forutsigbarhet for ordningen enn i dag. De uttrykker at de således hadde ønsket seg en lov med et større materielt innhold. Loven er foreslått lagt inn under Nærings- og fiskeridepartementets ansvarsområde. Ettersom departementet har fagansvar for den maritime næringen i regjeringen, legger Sjømannsorganisasjonene til grunn at denne ansvars plasseringen må være en forutsetning for i det hele tatt å etablere loven.

Sjømannsorganisasjonene viser til at når det gjelder utkast til de enkelte bestemmelser så er det foreslått at ordningen kun gjelder NIS/NOR fartøy, men at det kan gis utfyllende forskrift til loven. Etter Sjømannsorganisasjonenes syn bør ikke loven låses fast til de to norske registrene så lenge de øvrige forutsetninger som i dag følger av ordningen er oppfylt, bl.a. skattemessig boplikt i Norge. Sjømannsorganisasjonene viser til at særlig NOR-registeret i dag er under kraftig press hvor offshorerederier har flagget om til utenlandsk flagg. En annen ordning som skal stimulere til norsk maritim virksomhet, rederiskatteordningen, er flaggnøytral. Tilskuddsloven bør etter Sjømannsorganisasjonenes syn derfor også være flaggnøytral slik at ikke norske sjøfolk på fremmede skip ekskluderes fra ordningen i fremtiden, selv om de i dag ikke omfattes. Eventuelt kan det fremgå uttrykkelig av forskriftshjemme-

len at bestemmelsen i § 2 ved forskrift kan utvides til å gjelde andre skip enn NIS/NOR.

Stiftelsen Maritimt Forum (Maritimt Forum) mener en lovfesting av nettolønnsordningen vil gi en forutsigbarhet i tilskuddsordningen som er svært viktig for næringen. Maritimt Forum støtter derfor en lovfesting slik den er foreslått. De er videre tilfreds med at det i høringsforslaget tydelig understrekes at Nærings- og fiskeridepartementet skal ha det overordnede ansvaret for ordningen.

Maritimt Forum viser til at en forutsetning for å motta tilskudd er at en bidrar til opplæring av norske sjøfolk. Dette gjøres dels gjennom at motaker forplikter seg til å ta om bord kadetter, og dels gjennom finansiering av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK). SNMK betaler ut tilskudd til rederier som tar inn kadetter og gjør det på den måten mer attraktivt å ta om bord personell som ennå ikke kan praktisere selvstendig og som er under opplæring. Næringen tar et stort ansvar for denne delen av opplæringen. I andre 3-årige bachelorutdanninger med krav om praksis, som sykepleie og politi, tar skolen og det offentlige selv ansvar for praksistiden. Maritimt Forum bistår hvert år kadetter med å finne plass hos rederier. Dette er kun mulig med støtte fra SNMK. Maritimt Forum opplever at dette dekkes av § 1 slik det er foreslått formulert i lovforslaget, men vil likevel understreke betydningen av at krav om opplæringsplass og støtte til SNMK blir videreført i forskrift.

4 Departementets vurderinger av høringsinnspillene

Høringsinstansene er i det alt vesentlige enige i departementets lovforslag. Det er etter departementets syn ikke kommet innvendinger til forslaget som tilsier at lovutkastet bør justeres.

Sjømannsorganisasjonene har i sitt hørings svar gitt uttrykk for at tilskuddsloven bør være flaggnøytral slik at støtten skal følge sjøfolkene uavhengig av register. Departementet bemerker til dette at flaggkrav i ordningen er en viktig årsak til at skip er flagget i NOR og NIS. Sjømannsorganisasjonenes forslag vil etter departementets syn kunne stimulere til utflagging slik at NOR og NIS registeret svekkes og redusere antall norske sjøfolk under norske flagg. Statsstøttereigningslinjene i EØS-avtalen innebærer at statsstøtte til sjøfolk bare kan gis til skip med EØS-flagg, jf. statsstøttereigningslinjene part IV maritime transport: pkt. 3.2(2) labourrelated cost.

Antall sjøfolk som mottar sjømannsfradrag er nær 20 000 (tall fra desember 2014). De budsjettmessige konsekvensene av å åpne tilskuddsordningen for skip med EØS-flagg vil trolig være økte utbetalinger under tilskuddsordningen, da det må antas at norske/EØS borgere med skatteplikt til Norge ansatt på utenlandskflaggede skip som ikke i dag inngår i ordningen vil bli del av denne. Basert på tall fra fartsområdeutvalget er det om lag 900 norske sjøfolk på norskeide skip under utenlandsk flagg (deep sea/offshore). En flaggnøytral ordning vil innebære fare for at NOR- og NIS-registrene svekkes og at flere skip flagger ut.

Sjømannsorganisasjonene har i sitt innspill også uttrykt at de hadde ønsket en lov med et større materielt innhold. Sjømannsorganisasjonene har ikke konkretisert nærmere hva slags type bestemmelser de ønsker i loven. Ingen av de andre høringsinstansene har uttrykt et slikt ønske. Lovforslaget er i stor utstrekning fastsatt som en hjemmelslov, hvor det av § 4 fremgår at departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kontroll og innretningen av tilskuddsordningen. Den nærmere utformingen av regelverket er fastsatt på forskriftsnivå. Regler om virkeområde, krav til opplæringsstillinger, de ulike støttenivåene, søknad og dokumentasjon, utbetaling, samt bestemmelser om tilsyn, kontroll og sanksjoner ved brudd på regelverket mv. følger derfor av forskriften som ble fastsatt med virkning fra 1. mars 2016. Loven gir dermed en lovfestet rett til et tilskudd, mens omfanget av støtten som gis fortsatt bestemmes gjennom Stortingets årlige budsjettvedtak. At støttenivået fastsettes av Stortinget, innebærer i prinsippet at det kan ned- og oppjusteres i de årlige budsjettvedtakene. Løsningen med en rammelov og en helhetlig forskrift innebærer, etter departementets syn, at regelverket fremstår som oversiktlig for næringen.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Nærings- og fiskeridepartementet legger til grunn at lovfestingen av tilskuddsordningen ikke vil ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige. En lovfesting av retten til tilskudd har ingen direkte økonomiske virkninger. Støttenivået fastsettes av Stortinget i de årlige budsjettvedtakene.

En lovfesting av en hjemmelslov vil ikke ha vesentlige administrative konsekvenser, verken for det offentlige eller det private. Eventuelle endringer av ordningens virkeområde, innretning,

etc. vil kunne gjennomføres ved forskrifts- endringer.

6 Merknader til de enkelte paragrafene

Paragraf 1 fastsetter på samme måte som forskrift nr. 204 av 26. februar 2016 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs at formålet med tilskuddsordningen 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 rammevilkår. Ordningen sikrer også maritim kompetanse til øvrige deler av den maritime næringsklyngen.

Paragraf 2 fastsetter de ytre grensene for ordningens virkeområde ved å fastslå at tilskudd kan gis til organisasjoner som har drift av skip registrert i norsk ordinært skipsregister (NOR) eller norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tilskuddsmottakere, jf. § 4 under. Forskriftens § 2 angir de gjeldende vilkår som må være oppfylt for å ha rett til tilskudd, herunder hvilke skip som er omfattet av ordningen. Vilkårene gjelder for alle tilskuddsmodellene, jf. forskriftens §§ 8 flg. Gjeldende tilskuddsordning er godkjent av EFTAs overvåkningsorgan ESA og er i tråd med EUs statsstøtteretningslinjer for maritim transport.

Paragraf 3 fastslår at tilskudd beregnes på grunnlag av skatt, trygdeavgift og norsk arbeidsgiveravgift for arbeidstakere som er tilskuddsberettiget etter ordningen. Bestemmelsen er utformet i samsvar med den forenklede ordningen som ble innført ved forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs om et felles tilskuddsgrunnlag for NOR og NIS.

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om beregning av tilskudd, jf. § 4 under. Det følger av forskriftens § 4 annet ledd at norsk forskuddstrekk av skatt skal fastsettes slik at arbeidstakere til sjøs ikke forventes å få noen tilbakebetaling av skatt, jf. forskriftens § 24 om sanksjoner ved ufullstendige eller ukorrekte opplysninger i forbindelse med søknad om tilskudd. Det følger av forskriftens § 4 at tilskuddsordningen er utformet som ulike modeller, jf. §§ 8-15 i forskriften om de ulike modellene og deres støttenivå.

Paragraf 4 fastslår at departementet kan gi forskrift til gjennomføring av loven, herunder nærmere bestemmelser om innretningen av tilskuddsordningen og om plikter og sanksjoner for

private ved kontroll av ordningen. Bestemmelsen viser lovens karakter av å være en hjemmelslov, hvor den nærmere utformingen av regelverket er fastsatt på forskriftsnivå.

Paragraf 5 om ikrafttredelse overlater beslutningen om ikraftsetting til Kongen. Departementet legger til grunn at ikraftsetting vil skje i samme kongelig resolusjon som sanksjon av loven. Gjeldende forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs gjelder også etter at loven har trådt i kraft.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

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

Forslag

til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs

§ 1 Formål

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.

§ 2 Tilskuddsmottakere

Tilskudd kan gis til organisasjoner som har drift av skip registrert i norsk ordinært skipsregister (NOR) eller norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

§ 3 Beregning av tilskudd

Tilskudd beregnes på grunnlag av skatt, trygdeavgift og norsk arbeidsgiveravgift for arbeidstakere som er tilskuddsberettiget etter ordningen.

§ 4 Forskrifter

Departementet kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om innretningen av tilskuddsordningen, som bestemmelser om virkeområde, beregning av tilskudd og forvaltning av ordningen, og om plikter og sanksjoner for private i forbindelse med forvaltningens kontroll av tilskuddsordningen.

§ 5 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Gjeldende forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs gjelder også etter at loven har trådt i kraft.



