

Samlet oversikt

Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid

Regjeringens maritime strategi



Maritim strategi

”Regjeringens hovedmål for den maritime næringen er bærekraftig vekst og verdiskaping”

Arve Kambe
Storingsrepresentant, Høyre
Leder av arbeids- og sosialkomiteen

Hovedmål i maritim strategi

- Flere skip som seiler under norsk flagg
- Grønnere skipsfart
- Forskning, utdanning og innovasjon
- Samarbeid blant bedriftene som lever av havet er noen av grepene i ny strategi
- Forenkling
- infrastruktur
- Skatter og avgifter

Blå vekst for grønn fremtid

- 112.000 personer
- 175 milliarder i omsetning
- Hele landet, men 20-30% på Vestlandet
- Færre norske skip, flere norske skip på utenlandsk flagg
- Godstransport langs kysten skjer i økende grad på utenlandsk flagg
- Fall i oljepris for offshoreflåten

Hovedgrep

- **Regjeringen vil myke opp fartsområdebegrensningene for NIS-skip**
- **Styrke tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.**
- **Styrke maritim utdanning**
- **Dette vil bidra til flere norskregistrerte skip og sikre tilstrekkelig tilgang på norsk operativ maritim kompetanse**
- **Stabil skatte- og avgiftspolitik**

Sjøfartsdirektoratet

- Norge er verdens tiende største nasjon målt i tonnasje, og nr. 7 på antall skip
- sikre en effektiv og kundeorientert sjøfartsadministrasjon
- konkurransedyktige skipsregistre
- digitale tjenester, tilgjengelighet og service

Styrke maritim utdanning

- MARKOM2020 og MARFAG2020
- Maritim utdanning på videregående er for oppstykket (utstyr, lærere, elever, kvalitet)
- Fagskoler skal overføres til statlig finansiering
- 2015: 4 rekrutteringsstillinger til maritim utdanning som kan brukes til f.eks doktorgrader. Fremover kommer det mer.
- Maritimt utstyr er dyrt. Kommer mer.
- Økt lærlingetilskudd
- Krav til lærlinger ved offentlige anbud

Miljø

- Nox-fondet videreføres etter 2017
- Økt bruk av LNG
- Landstrøm – ENOVA
- Det vil bli innført vrakpant
- Nasjonal havnestrategi for mer effektive havner og miljørabatter

Norske sjøfolk

- Norsk kontrollerte skip : 46 000 sjøfolk.
- Ca 18 000 av disse er nordmenn. Stabilt i NOR, redusert i NIS (10% er norske i NIS)
- Maritim offshore og innenriks rutefart er de viktigste

Ny forskrift

- **Forslag om ny forskrift om tilskudd til sysselsetting av sjøfolk og endringer i forskrifter som regulerer fartsområde**
- **Forrige uke, frist 30.10.2015**

Fartsområdene – regjeringens forslag

- Bidra til å øke antall skip i NIS, unngå at flere skip flagger ut, og samtidig avverge omflagging fra NOR til NIS
- Oppmykninger i dagens fartsområdebegrensning i NIS-loven § 4 for lasteskip i kystfart (fraktefart), konstruksjonsskip i petroleumsvirksomhet og passasjerskip i utenriksfart. Og Svalbard.
- Forslaget gjennomfører fartsområdeutvalgets tilrådninger

Passasjerskip i utenriksfart

- fjerner fartsområdebegrensningen for passasjerskip som går i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn utenfor Norden
- Opprettholder fartsområde begrensningene mellom norsk og utenlandsk havn innenfor Norden

Nærskipsfart – NIS - fartsområde

- Oppmykning av fartsområdebegrensningen for fraktefart mellom norske havner, der en vesentlig del av lasteskipets virksomhet skjer utenfor norske farvann.
- Alle typer NIS-registrerte lasteskip
- For lasteskip hvor den vesentlige delen av virksomheten skjer utenfor norske farvann, dvs. over 50 % av virksomheten, åpnes det i forslagets nye bestemmelse i § 2 for at disse lasteskipene kan føre last mellom norske havner enten a) som del av en regulær rute mellom Norge og utenlandsk havn; eller b) leilighetsvis i inntil 3 måneder.
- Dagens ordning, der lasteskip som er ”bygget eller utrustet for å transportere spesielle typer last” under særskilte betingelser kan føre last mellom norske havner, videreføres uendret
- Sjøfartsdirektoratet blir kontrollinstans

Konstruksjonsskip i petroleumsvirksomhet

- Seismiske fartøy har i dag unntak fra fartsområdebegrensningene og fortsetter med det
- Nå foreslår regjeringen at også konstruksjonsskip i petroleumsvirksomhet kan flagge til NIS
- Med konstruksjonsskip menes ”et fartøy som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger”. Et konstruksjonsskip vil således defineres ut ifra sin virksomhet på norsk kontinentalsokkel.
- Ikke andre skip enn dette på sokkelen skal kunne flagge til NIS (driftsoppgaver)

Nettolønnsordningen

- Lovfestes i 2016
- Blir en helt ny forskrift, med felles tilskuddsgrunnlag for NOR og NIS med ulike nivåer. Taket opprettholdes som prinsipp.
- fjerne grensen for maksimal utbetaling for NOR-skip i kystfart, utenriksferger i NOR og NOR-skip som betjener strekningen Bergen-Kirkenes.
- Videre vil seilskip i NOR over 498 bruttotonn innlemmes i en tilsvarende tilskuddsordning som kystruten Bergen-Kirkenes.

Nettolønnsordningen - NIS

- egen tilskuddsordning for utenriksferger i NIS og konstruksjonsskip i NIS.
- For øvrige NIS-skip etableres en felles ordning med et samlet støttenivå tilsvarende dagens NIS-ordning
- beregningsgrunnlaget endres fra å basere seg på en prosent av (9,3 eller 12%) av den refusjonsberettigedes bruttoinntekt til en prosent (26 %) av innbetaling av norsk forskuddstrekk av skatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift
- Krav til norsk minimums-bemannning på NIS skip fjernes og det gis tilskudd fra første sjømann,
- kravene til opplæringsstillinger videreføres (snitt)
- Men: konstruksjonsskip skal fortsatt ha krav til norsk minimumsbemanning

Andre tiltak

- Ny farledsbevisordning
- Effektivisering av Lostjenesten, anbud
- Styrket Kystverket
- GIEK
- Eksportkreditt
- Innovasjon Norge
- Rederiskatteordningen videreføres
- Arveavgift og formueskatt