

SJØMANNSORGANISASJONENE I NORGE

Det kgl. Finansdepartement

Postboks 8008 Dep.

0030 OSLO

FINANSDEPARTEMENTET	
12. JUN. 2006	
Saksnr.	05/351-23
Arkivnr.	/

Deres ref.:

Vår ref.: 2006/00252 HJ

Dato: 09.06.2006

NOU - 2006: 4 REDERISKATTEUTVALGET

HØRINGSUTTALELSE FRA SJØMANNSORGANISASJONENE I NORGE.

Uten norske skip, ingen norske sjøfolk

I dag seiler ca 12.300 norske sjøfolk i internasjonalt konkurranseutsatt skipsfart. Hele 10.200 av disse arbeider på skip under norsk flagg (NOR og NIS). Tallenes tale er klar - **uten norsk eid og norsk drevet skipsfart finnes det knapt noe arbeidsmarked for norske sjøfolk.**

Dette bildet forsterkes ytterligere når man ser på hvor norsk ungdom får sin praktiske maritime opplæring. Offshore-rederiene fungerer i praksis som en opplæringsbase for hele skipsfarten og den maritime næringen. Jo større andel av bemanningen som er norsk, desto større er muligheten for å legge til rette for opplæringsstillinger om bord. Jo sterkere det norske innslaget i rederiets virksomhet er, desto større engasjement viser man for investering i norsk kompetanse.

Utviklingen i antall sjøfolk henger tett sammen med hvor konkurransedyktige og stabile vilkår næringen har. Etter at en ny maritim politikk ble innført i 1994, som en dugnad mellom myndigheter, rederier og arbeidstagere, så man en kraftig vekst i næringen. I løpet av tre år ble det 250 flere skip under norsk flagg, 3500 flere norske sjøfolk og 1000 flere opplæringsstillinger til sjøs. Konkurransedyktige rammevilkår og politisk satsingsvilje skapte optimisme og investeringer i næringen. Men den maritime politikken ble snart kasteball i årlige og halvårlige budsjett-forhandlinger. Etter hvert som vilkårene ble forringet gjennom en lang serie negative endringer, og det festet seg et inntrykk av at ordningene var grunnleggende ustabile, ble veksten avløst av usikkerhet og nedgang.

I dag ser vi igjen at konkurransedyktige vilkår skaper vekst. Etter at det er etablert en varig nettolønnsordning med bred politisk støtte, har vi sett en positiv utvikling i sysselsettingen i de aktuelle gruppene, og antallet opplæringsstillinger øker betydelig. Men konkurranse-dyktige vilkår for sjøfolk fører ikke langt når vilkårene for å eie, drive og operere skip i Norge er langt dårligere enn vilkårene i våre naboland. Siden januar 2000 har det blitt 170 færre skip under norsk flagg. Norske rederier må få samme vilkår som sine konkurrenter ellers i Europa.

Besøksadresse: Rosenkrantz' gate 15-17 • Postadresse: Postboks 2000 Vika, 0125 Oslo



Norsk Sjøoffisersforbund
Tlf. 22 00 55 00
Faks 22 00 55 01



Det norske maskinistforbund
Tlf. 24 14 83 70
Faks 24 14 83 80



Norsk Sjømannsforbund
Tlf. 22 82 58 00
Faks 22 33 66 18

Internasjonal skipsfart lar seg ikke beskatte

Internasjonal skipsfart var den første næringen som fikk adgang til å benytte seg av skatteparadiser. Først ute var skipsfarten i Tyskland og Japan, som ikke fikk lov til å bygge opp egne handelsflåter etter andre verdenskrig. Åpne skipsregistre i Panama og på de karibiske øyer ble løsningen, og gunstige skattevilkår var en del av pakken. Utviklingen skjøt fart da USA på 60-tallet også flagget ut i stor stil, og slik møtte både sitt hjemlige kostnadsproblem og behovet for å "skjule" sivile amerikanske skip under annet lands flagg, i en verden preget av kald krig. Etter oljekrisen på 70-tallet benyttet omtrent all internasjonal skipsfart lavkostflagg. Bankene var en viktig pådriver for dette.

I dag er situasjonen at internasjonal skipsfart i praksis ikke lar seg beskatte. Dette bekreftes av Schjelderup-utvalget.

Konkurransen står ikke lenger primært mellom eksotiske øyparadis. Våre naboland i Europa fører en offensiv politikk for å tiltrekke seg skipsfartsvirksomhet, med EUs velsignelse og regi. Den norske rederibeskatningen var konkurransedyktig da den ble innført for ti år siden, men er siden blitt håpløst akterutseilt.

Norge er det eneste skipsfartsland i Europa som har hatt nedgang i flåten de siste årene, i en periode hvor verdensflåten og europeisk skipsfart ellers vokser. For første gang etter innføringen av NIS er nå den norsk kontrollerte flåten under fremmed flagg større enn flåten i NIS. Siden år 2000 har det blitt 3500 færre norske sjøfolk i utenriksflåten. 70-80 % av rederienes nyinvesteringer plasseres utenlands.

Norske sjøfolk ser på nært hold de løpende overlegninger rederiene gjør i forhold til valg av flagg, bruk av utenlandske bemannings- og driftsselskaper etc. Schjelderup-utvalgets flertall oppfatter næringen som stedbundet til Norge, men realiteten er at 40% av norsk kontrollerte skip i offshore service og 60% av bøyelasterne arbeider i dag utenfor norsk sokkel.

Kostnadsulempen og den politiske usikkerheten ved å være lokalisert i Norge er blitt for stor. Den norske ordningen er blitt utidsmessig. Bransjen preges av internasjonal konsolidering, men norsk rederibeskatning tillater ikke oppkjøp av utenlandske rederier. Markedet vil ha helhetlige logistikk-løsninger, men ordningen tillater ikke investeringer i landanlegg. Listen av svakheter kan gjøres lang.

Spørsmålet er hvorvidt man ønsker å ha en norsk skipsfartsnæring eller ikke. Ønsker man det – og her taler Schjelderup-utvalget igjen med en stemme - må Norge gi rederiene samme vilkår som Europa ellers. **En mellomløsning er ingen løsning.**

Nettolønn og sjømannsfradrag

En særskilt sjømannsbeskatning har eksistert siden 1947, av den enkle grunn at sjømannen ikke nyter godt av det offentlige tjenestetilbudet på linje med andre skattytere.

Nettolønnsordningen og den eldre refusjonsordningen ble innført for å sikre arbeidsplasser til sjøs og tilgang på norsk maritim kompetanse. Fra juli i år vil nettolønnsordningen omfatte alle norske sjøfolk på NOR-registrerte skip i konkurranseutsatt fart, med en begrensning til sikkerhetsbemanningen for utenriksfergenes del. Rederiene oppfatter at det nå er ro om nettolønnsordningen, og at de vet hva de har å forholde seg til når de planlegger sine satsinger. Resultatene har ikke latt vente på seg. Rekrutteringen har økt betraktelig, med 1600 opplæringsstillinger i år mot 1000 for to år siden, og det er underskudd på arbeidskraft innenfor enkelte segmenter. Måltrettet rekrutteringsarbeid og sysselsettingsgarantier fra rederiene vitner om at rederiene nå våger å satse langsiktig. Til tross for dette velger likevel flertallet i rederiskatteutvalget å gå inn for å fjerne nettolønnsordningen og sjømannsfradraget.

Den maritime klyngen er avhengig av den praktisk maritime kompetanse norske sjøfolk representerer. Slik vil det være også i fremtiden. Nøkkelen til klyngens internasjonale suksess ligger nettopp i det tette, helhetlige kompetansemiljøet næringen utgjør. Dette illustreres også av arbeidet til Stiftelsen norsk maritim kompetanse, som forvalter kompetansefondet rederiene betaler inn til som gjenytelse for nettolønnsordningen. Stiftelsen yter tilskudd til tiltak for kompetanseutvikling i hele den maritime næringen, og er et godt eksempel på hvilke resultater en dugnad mellom næringen og myndighetene kan gi.

Sjøfolk bor i dag spredt over hele landet, mange i næringssvake områder i distriktene, hvor mulighetene for alternativ sysselsetting er begrenset. Ofte er offentlig virksomhet stedets største arbeidsgiver. Schjelderup-utvalgets flertall mener omstillingskostnadene dersom sjøfolkenes arbeidsplasser forsvinner ikke vil være av nevneverdig betydning. Dette stemmer dårlig overens med virkelighetsbildet hos ordførere langs hele kysten, som gjentatte ganger har mobilisert til støtte for sjøfolkenes konkurransevilkår.

Sjømannsorganisasjonene opplever at Regjeringens politikk på dette området er avklart, med støtte fra stortinget, og ser ikke behov for å gå dypere inn i problemstillingen.

Europeiske vilkår for rederiene

Utvalget er enig om at dagens rederibeskatning innebærer et press i retning av utflytting av norske rederier. Sjømannsorganisasjonene slutter seg til mindretallets syn om at skipsfarten fortsatt bør være en viktig næring i Norge, og at norsk rederibeskatning må utformes som i Europa. Nedgangen i flåten viser at det haster. En europeisk rederibeskatning må innføres gjennom statsbudsjettet for 2007.

Et av de første grepene Regjeringen Stoltenberg tok, var å utvide nettolønnsordningen for norske sjøfolk, og dermed sikre viktige arbeidsplasser og uvurderlig kompetanse langs hele kysten.

Regjeringen har lagt vekt på at den vil føre en aktiv næringspolitikk, og har utpekt skipsfarten til satsingsområde. Vi forutsetter at Regjeringen vil holde seg til den kursen den har staket ut, og innføre en rederibeskatning på linje med Europa ellers. Vi viser her til EU sin grønnbok "*Towards a future Maritime Policy for the Union -European vision for the oceans and seas*"

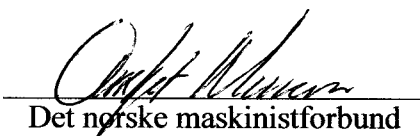
Der kommisjonen vil ta opp kampen mot utflagging og avmønstring av europeiske sjøfolk, foreslås langsiktige rammebetingelser med ønske om et felles skipsregister og konkurranseregler. Redusert tonnasjeskatt og skattefritak for sjøfolk skal også videreføres.

Uten å følge EU sin policy, blir alle andre gode tiltak for å styrke næringen kun et slag i luften, og vi vil bygge ned det vi har brukt generasjoner på å bygge opp.

Med hilsen



Norsk Sjømannsforbund
Erik Bratvold



Det norske maskinistforbund
Arnljot Muren



Norsk Sjøoffisersforbund
Hans Sande