

JIM/

Ålesund 15. juni 2006

Finansdepartementet

HØRING – NOU 2006: 4 - REDERISKATTEUTVALGET

Fiskebåtredernes Forbund behandlet høringen av NOU 2006: 4 – Rederiskatteutvalget – på et styremøte i går. Det ble fattet følgende uttalelse:

"Fiskebåtredernes Forbund viser til Finansdepartementets høring av NOU 2006: 4 – Rederiskatteutvalget – om forslag til endringer i beskatningen av norsk utenriks sjøfart. Utvalget deler seg i et flertall og et mindretall. Utvalgets flertall konkluderer med at rederiskatteordningen, tilskuddsordningene for sysselsetting av sjøfolk og sjømannsfradraget (inkludert fiskerfradraget) bør avvikles. Mindretallet støtter ikke flertallets konklusjoner, og tilrå at den gjeldende rederiskatteordningen legges om til en tonnaseskattemodell etter mønster av de øvrige europeiske rederiskatteordningene. Mindretallet ønsker ikke å konkludere vedrørende flertallets forslag om endringer i sjømannsfradrag, refusjons- og nettolønnsordning.

Fiskebåtredernes Forbund vil understreke at skatteordningene for skipsfarten har stor betydning også for fiskeflåten. Selv om høy oljepris og positive utsikter i petroleumssektoren er hovedårsaken til at Norge opplever en investeringsboom i spesielt offshoreflåten, bidrar offentlige støtteordninger som den særskilte rederiskatteordningen og tilskuddsordningene for sysselsetting av sjøfolk til å forsterke investeringsboomen i skipsfarten. Samtidig fører tilskuddsordningene til at mer av etterspørselen etter sjøfolk retter seg inn mot det norske arbeidsmarkedet. Fiskebåtredernes Forbund har beregnet at Norge i løpet av kort tid vil mangle rundt 2.000 kvalifiserte fiskere/sjøfolk.

Fiskeflåten, som ikke nyter godt av de statlige støtteordningene, er i ferd med å tape kampen om den kvalifiserte norske arbeidskraften. Store deler av fiskeflåten er ikke i økonomisk stand til å konkurrere med de betingelser som blant annet offshoreflåten tilbyr når det gjelder lønns- og arbeidstidsbestemmelser. At offshoreflåten får bunkersen betalt av oljeselskapene, mens fiskeflåten må bære belastningen av økte bunkerspriser fullt ut, har den siste tiden ytterligere økt forskjellene i lønnsnivå mellom fartøygruppene. Utviklingen fører til at fiskeflåten blir tvunget til å ta om bord mindre kvalifisert arbeidskraft, eller at fiskeflåten må ansette utlendinger. Dette er en utvikling som verken kan være i næringens eller myndighetenes interesse. Det er dessuten lovbegrensninger i fiskeflåtens adgang til å ansette utenlandsk arbeidskraft.

Fiskebåtredernes Forbund mener at myndighetene må likestille rammebetingelsene til fiskeflåten og den øvrige skipsfarten. Fiskeflåten er avhengig av å levere sine produkter i et internasjonalt varemarked, og er på lik linje med skipsfarten utsatt for internasjonal konkurranse. Fiskeflåten konkurrerer dessuten med skipsfarten i arbeidsmarkedet. Dette innebærer at fiskeflåten må få tilgang til samme skatte- og tilskuddsordninger som annen skipsfart.

Fiskebåtredernes Forbund mener at fiskeflåten må inkluderes i nettolønnsordningen så lenge den blir opprettholdt for andre sammenlignbare fartøygrupper. Forbundet har beregnet at en innlemmelse av fiskeflåten i nettolønnsordningen vil ha en kostnadsramme på vel 1,25 mrd. kroner. Det tilsvarer omtrent dagens utgifter til tilskuddsordningene for sysselsetting av

sjøfolk. Fiskebåtredernes Forbund vil likevel understreke at en utvidelse av nettolønnsordningen til også å omfatte fiskeflåten ikke vil løse den fundamentale utfordringen næringene står overfor når det gjelder tilgangen på kvalifisert norsk arbeidskraft. Det vil imidlertid gi fiskeflåten anledning til å konkurrere om arbeidskraften på like vilkår med annen skipsfart. Den eneste fremtidsrettede løsningen er derfor en avvikling av slike støtteordninger, både nasjonalt og internasjonalt.

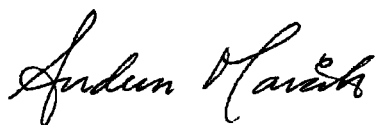
Av tilsvarende grunn mener Fiskebåtredernes Forbund at det er nødvendig å inkludere fiskebåtrederier i den særskilte rederiskatteordningen. Som en konsekvens av innføringen av rederiskatteordningen ble avskrivingsraten for skip redusert fra 20% til 14%. Fiskeflåten ble omfattet av innstramningen i avskrivingsraten, men fikk ikke nytte fordelene av den særskilte rederiskatteordningen. Et alternativ til å inkludere fiskeflåten i rederiskatteordningen kan likevel være å gjeninnføre den gamle avskrivingsraten på 20% for fiskefartøyer.

Når det gjelder spørsmålet om en avvikling av fiskerfradraget og sjømannsfradraget, er Fiskebåtredernes Forbund uenig i at disse ordningene skal fjernes. Ordningene virker direkte på mannskapet, og er svært viktige for å opprettholde rekrutteringen til sjøs. Det blir stadig vanskeligere å rekruttere ansatte til stillinger som innebærer langvarig fravær fra familie og venner, og fiskerfradraget og sjømannsfradraget virker positivt i rekrutteringssammenheng.

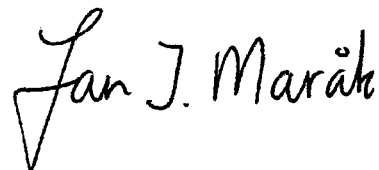
Som en oppsummering vil Fiskebåtredernes Forbund på prinsipielt grunnlag gi støtte til utvalgsflertallets forslag om å avvikle den særskilte rederiskatteordningen og tilskuddsordningene for sjøfolk. Forbundet ser samtidig at Regjering og Storting langt på veg har låst seg opp til å videreføre ordningene i denne stortingsperioden, og det er på denne bakgrunn Fiskebåtredernes Forbund mener at det er nødvendig å inkludere fiskeflåten og fiskerne i ordningene. Når det gjelder fiskerfradraget og sjømannsfradraget, bør disse videreføres.

Vedlagt følger et notat som beskriver de utfordringer som fiskeflåten står overfor når det gjelder rekrutteringen de nærmeste årene. Dette er utfordringer som i stor grad kan tilskrives støtteordningene som er innført for norsk skipsfart.

Vennlig hilsen
FISKEBÅTREDERNE FORBUND
Sekretariatet



Audun Maråk



Jan Ivar Maråk

Kopi: Fiskeri- og kystdepartementet

NOTAT

KRAV OM LIKEBEHANDLING AV FISKERE/FISKEFLÅTEN OG SJØFOLK/SKIPSFARTEN I SKATTESAMMENHENG

Sammendrag

Det er en økende etterspørsel etter kvalifisert arbeidskraft til sjøs. Spesielt er behovet stort i offshoreflåten, hvor det er kontrahert et rekordartet antall fartøyer de siste par årene. Veksten skyldes både en generell optimisme i petroleumssektoren, og statsstøtte til næringen gjennom den såkalte rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.

Skipsfarten har utviklet seg til å bli en av de mest subsidierte næringene i Norge, mens fiskeflåten har gått fra å være en sterk statsstøttet næring til en tilnærmet subsidiefri næring.

Tilskuddsordningen for sjøfolk fører til at en stor andel av personellbehovet i offshoreflåten vil bli forsøkt dekket med norsk mannskap. Det er ikke tilstrekkelig rekruttering til sjømannsyrtet til å tilfredsstille etterspørselen etter arbeidskraft, og det vil innebære økt konkurranse om den best kvalifiserte arbeidskraften mellom ulike fartøygrupper. Det er beregnet at sjøfartsnæringene i løpet av kort tid vil mangle rundt 2.000 fiskere/sjøfolk. Samtidig vil den økte arbeidskraftsetterspørselen føre til større press i retning av bedre lønns- og arbeidsvilkår, og dermed økte kostnader for flåten.

Store deler av fiskeflåten har problemer med å konkurrere med den statsstøtta skipsfarten om den kvalifiserte arbeidskraften, og har det siste året opplevd en flukt av personell over til spesielt offshoreflåten. Det er stor frustrasjon i fiskeflåten over at de må konkurrere under så ulike rammevilkår som tilfellet er i dag.

Fiskeflåten kan møte konkurransen på ulike måter. Et alternativ er at fiskeflåten får tilgang til de samme gunstige støtteordningene som annen skipsfart. En innlemmelse av fiskeflåten i nettolønnsordningen vil ha en kostnadsramme på minst 1,25 mrd kroner. Et annet alternativ vil være å øke andelen av utenlandsk mannskap på norske fiskefartøyer. Det blir imidlertid et paradoks dersom subsidieringen for å øke andelen av norsk mannskap på for eksempel offshorefartøyer, fører til at fiskeflåten i større grad blir tvunget til å ta om bord utenlandsk arbeidskraft. Et tredje alternativ er å øke lønnsevnene i fiskeflåten gjennom en enda sterkere effektivisering av driften enn det de tidligere strukturordningene har gitt grunnlag for. Regjeringen har imidlertid så langt ikke signalisert at den ønsker en utvikling i retning av enda mer liberale strukturordninger i fiskeflåten, og dette er vel heller ikke i næringens interesse. Et fjerde alternativ er å iverksette ulike "kostnadsreducerende" tiltak overfor fiskeflåten. Dette kan være en kraftig økning av fiskerfradraget, økte avskrivingssetter for skip, bedre provianteringsordninger m.m.

Vi mener at det er nødvendig å likestille rammebetingelsene til fiskeflåten og den øvrige skipsfarten. Fiskeflåten er avhengig av å levere sine produkter i et internasjonalt varemarked, og er på mange måter like utsatt for internasjonal konkurranse som annen skipsfart. Fiskeflåten konkurrerer dessuten med annen skipsfart om den samme arbeidskraften. Dette innebærer at enten må fiskeflåten få tilgang til samme ordninger som den skipsfarten vi konkurrerer med, eller så må de konkurransevridende støtteordningene avvikles.

Innledning

Fiskerinæringen mottok på 1970 og 1980-tallet store statlige overføringer i regi av Støtteavtalen mellom Staten og Norges Fiskarlag, og støtten nådde en topp i 1981 da fiskerinæringen mottok nesten 1,4 mrd. i direkte overføringer fra Staten. I disse årene utgjorde overføringene fra Staten rundt 20% av førstehåndsverdien fra fiskeriene. Statsstøtten ble i løpet av noen få år tidlig på 90-tallet kraftig redusert, og den tradisjonelle fiskerinæringen er nå i praksis tilnærmet subsidiefri.

Samtidig med at den direkte statsstøtten til fiskeflåten langt på vei er bortfalt, har den øvrige skipsfarten gått motsatt vei. I følge den nylig avgitte rapporten fra Rederiskatteutvalget (NOU 2006:4 – om forslag til endringer i beskatningen av norsk utenriks sjøfart) er samlet statlig støtte til skipsfartsnæringen beregnet til vel 5 milliarder kroner i 2005. Tabellen nedenfor illustrerer hvordan Finansdepartementet har beregnet statsstøtten til henholdsvis skipsfarten og fiskeflåten (tall i millioner kroner):

	Skipsfarten	Fiskeflåten
Den særlige rederiskatteordningen	1.480	-
Sjømanns-/fiskerfradrag	350	200
Skattefrie naturalytelser for sjøfolk	205	-
Fritak for mineraloljeavgifter	575	260
Taxfree salg på ferjer	1.300	-
Høy avskrivingsrate på skip	65	45
Tilskuddsordningen for sjøfolk	1.060	-
Sum	5.035	505

En del av postene som Finansdepartementet har beregnet som statsstøtte for skipsfarten og fiskeflåten kan diskuteres. I denne sammenheng er det imidlertid ikke det en relevant problemstilling. Det som er viktig er den særskilte subsidieringen av skipsfarten gjennom rederiskatteordningen med 1.480 millioner kroner, og tilskuddsordningen for sjøfolk til 1.060 millioner kroner.

Fiskeflåten opplever i dag en sterk konkurranse fra den øvrige skipsfarten om den kvalifiserte arbeidskraften, og ikke minst offshoreflåten har tappet fiskeflåten for nøkkelfolk de siste årene. Det er samtidig grunn til å forvente at behovet for norske sjøfolk i offshoreflåten vil øke sterkt de nærmeste årene som følge av de mange nykontraheringene, og dette er en utfordring fiskeflåten er nødt til å møte.

Den sterke statlige subsidieringen av spesielle fartøygrupper bidrar til at denne flåten kan tilby bedre lønns- og arbeidstidsbestemmelser, og den bidrar til at behovet for sjøfolk blir større på grunn av økte kontraheringer av fartøyer. Økt etterspørsel etter arbeidskraft fører igjen til at rederiene må tilby bedre arbeidstids- og lønnsbetingelser for å tiltrekke seg den nødvendige arbeidskraften. Dersom ikke fiskeflåten skal bli skadelidende i denne situasjonen, må enten tilgangen på kvalifisert personell økes, eller så må fiskeflåten være i stand til å ta opp konkurransen med den øvrige skipsfarten. Dette innebærer enten at fiskeflåten må øke lønnsnivået gjennom en enda kraftigere strukturering, eller gjennom statlig subsidiering som den øvrige skipsfarten nyter godt av. Alternativt må støtteordningene til den øvrige skipsfarten avvikles.

Skatteordninger for skipsfarten og fiskeflåten

Skipsfarten, inklusive fiskeflåten, hadde før skattereformen i 1992 gode muligheter til å opparbeide skattemessige reserver, både på inntekts- og utgiftssiden. På utgiftssiden kunne rederiene avskrive skip med 25%, som langt oversteg det faktiske verdifallet. Ved salg av skip kunne beskatningen av salgsgevinsten utsettes i inntil 8 år, eller alternativt kunne gevinsten nedskrives på nyinvesteringer i skip innen de neste 9 årene. I tillegg var det gunstige regler om kontraktsavskrivninger og adgang til avsetninger til klassifiseringsfond. Disse ordningene førte til et lavt samlet skattenivå for næringen, til tross for at de formelle skattesatsene var høye.

I forbindelse med skattereformen ble det foretatt betydelige endringer i regelverket. Avskrivings-satsene ble redusert, avsetningsordningene forsvant og gevinstbeskatningen ble skjerpet. Som følge av at skattegrunnlaget nå ble bredere, ble også skattesatsen redusert fra noe over 50% til 28%. I perioden 1992 – 96 var skipsfarten og fiskeflåten underlagt samme skatteregler som det øvrige næringslivet, selv om en avskrivings-sats på 20% for skip fortsatt var ansett å være gunstig i forhold til den faktiske verdiforringelsen. Det såkalte Aarbakke-utvalget hadde i tilknytning til skattereformen opprinnelig foreslått en avskrivings-sats for skip på 10%, mens Regjeringen fremmet et forslag på 14%, og Stortinget vedtok en avskrivings-sats på 20%.

Under utarbeidelsen av maritim melding (St. meld. nr 28 (1995-96)) foreslo en ide- og ressursgruppe underlagt Næringsdepartementet en gjeninnføring av adgangen til kontraktsavskrivninger og gunstigere gevinstbeskatning for skip. Regjeringen fulgte imidlertid ikke opp forslaget fra gruppen, men foreslo i stedet en avskrivings-sats for skip på 23%. Flertallet på Stortinget ville det imidlertid annerledes, og med virkning fra 1. januar 1996 ble det vedtatt en beskatning av skipsfarten som innebar at det som hovedregel ikke skulle betales skatt på overskudd så lenge dette ble beholdt i rederiet. Innføringen av rederiskatteordningen ble senere brukt som argument for å redusere avskrivings-satsen for skip fra 20% til 14% med virkning fra 2001. Fiskeflåten ble holdt utenfor den gunstige rederiskatteordningen, samtidig som den ble rammet av innstramningen i avskrivingsreglene.

Etter gjennomføringen av skattereformen ble det innført en tilskuddsordning for sysselsetting av norske sjøfolk som en midlertidig ordning i 1993. Ordningen ble utvidet til en mer omfattende ordning fra 1994. Det har senere vært mange endringer i ordningen når det gjelder hvilke fartøygrupper som faller inn under ordningen. Utgiftene til ordningen steg betraktelig etter innføringen av nettolønnsordningen for utenlandsferjene i 2002, og senere for skip i petroleumsvirksomhet i 2003. Fiskeflåten har hele tiden vært holdt utenfor ordningene.

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk finansieres gjennom en overslagsbevilgning, og Stortinget fastsetter hvert år hvilke skip og sjøfolk som skal være innenfor ordningene. Innretningen av ordningen er todelt. Den ene er basert på en refusjonsordning for en prosentvis andel av rederiets lønnsutgift for visse grupper sjøfolk på aktuelle skip. Lasteskip, passasjerskip og slepebåter som driver transport utenfor havnene og ikke i petroleumsvirksomhet mottar 12% refusjon, mens enkelte spesialskip i petroleumsvirksomhet og brønnbåter mottar refusjon på 9,3%.

Den andre ordningen er en nettolønnsordning der staten refunderer rederiets innbetaling av skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for visse grupper av sjøfolk på aktuelle skip. nettolønnsordningen gjelder for tiden skip i petroleumsvirksomhet i NOR, og passasjerskip i utenriksfart i NOR. Fra 1. juli 2006 vil NOR-skip i ordningen med prosentvis refusjon gå over i nettolønnsordningen, mens nettolønnsordningen for passasjerskip i utenriksfart vil begrenses til å gjelde sikkerhetsbemanningen i henhold til skipenes alarminstruks.

Fiskeflåten har dermed i løpet av en kort periode på vel 10 år gått fra å være i en situasjon med gunstige skatteregler og store statlige overføringer, til en situasjon med innskjerpede skatteregler og i praksis ingen statlige overføringer. Store deler av den øvrige skipsfarten derimot har fått mer enn kompensert bortfallet av gunstige avskrivingsregler og avsetningsordninger m.m. gjennom innføringen av statlige støtteordninger som rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sjøfolk.

Konsekvenser av støtten til skipsfarten

I samsvar med økonomisk teori er det grunn til å anta at både tilskuddsordningen for sjøfolk og rederiskatteordningen fører til større investeringer i de fartøygrupper som er omfattet av ordningene enn det som ellers ville vært tilfellet. Tilskuddsordningene for sjøfolk ved at de reduserer driftskostnadene for rederiet, slik at rederiet blant annet kan leve med lavere dagrater (større overkapasitet på skip) enn uten denne ordningen. Den særskilte rederiskatten fordi det blir relativt dyrere å ta penger ut av selskapet for å investere dem i annen virksomhet, enn å investere dem i samme virksomhet. Klarest ser vi dette gjennom byggeboomen i offshoreflåten, men også de siste investeringene i nye utenriksferjer kan langt på vei tilskrives de statlige støtteordningene.

Det vil selvsagt være for enkelt å hevde at de mange kontraheringene av offshorefartøyer den siste tiden utelukkende skyldes de statlige støtteordningene. Det er de generelt gode tidene i petroleumsvirksomheten og stor optimisme om økt aktivitet i nordområdene som er hovedårsaken til de mange kontraheringene. Det kan imidlertid ikke være tvil om at også de statlige støtteordningene bidrar til investeringsboomen.

I følge tall fra Salgs- og markedsorganisasjonen "Norske skipsverft" var det 44 såkalte ankerhåndteringsfartøyer (AHTS) under bygging på verdensbasis ved utgangen av januar 2006, hvorav 14 var under bygging ved norske verft. De aller fleste av disse fartøyene blir levert i 2006 og 2007. Samtidig var det totalt 79 såkalte plattformsupplyfartøyer (PSV) under bygging, hvorav 39 bygges ved norske verft. Rundt 50 av disse fartøyene skal leveres i 2006. Antall skip under bygging utgjør for begge kategorier rundt 18% av verdensflåten av de aktuelle skipstypene. I tillegg var det 16 såkalte "Offshore constructions vessels" under bygging, hvorav 10 bygges ved norske verft. Etter at disse tallene forelå har det kommet et tjuetalls nye kontraheringer av offshorefartøyer, bare ved norske verft. Det er derfor grunn til å anta at det er rundt 80 offshorefartøyer som er under bygging eller planlegges bygget ved norske verft i løpet av de nærmeste 2 årene. I tillegg har mange offshorefartøyer vært ferdigstilt det siste året.

Det skal samtidig bemerkes at det historisk har vært sterke svingninger i byggetakten av offshorefartøyer, og det var nesten like stor aktivitet i dette markedet tidlig på 80-tallet som i dag. Det har likevel vært rekordmange leveringer av PSV-fartøyer de siste 4 årene, og antall fartøyer har derfor vokst sterkt. Det er også spesielt at så mange norske rederier er tungt inn i denne satsingen.

Det mest interessante for vår analyse er mannskapsbehovet disse fartøyene vil ha. Grovt regnet sysselsetter et PSV-fartøy 24 sjøfolk, mens et AHTS-fartøy sysselsetter 26 – 28 sjøfolk. Et OCV-fartøy sysselsetter samtidig mellom 40 og 50 sjøfolk, i tillegg til andre typer arbeidere. Dette innebærer at bare de fartøyene som skal bygges i offshoresektoren ved norske verft vil ha behov for langt over 2000 nye sjøfolk de nærmeste par årene.

Det neste spørsmålet er så hvor mange av disse sjøfolkene som blir norske. Det vil avhenge av flere forhold, og ikke minst hva som skjer med hensyn til tilskuddsordningene for sjøfolk. Generelt vil det være slik at norske rederier som opererer på norsk sokkel bruker norske sjøfolk, mens innslaget av norske sjøfolk på fartøyer i andre lands soner kan være mindre.

Samtidig er vi kjent med at enkelte norske rederier vurderer å flagge nye båter med utenlandsk flagg fordi det er mangel på norske sjøfolk. I tillegg vet vi at enkelte utenlandske operatører delvis bruker norsk mannskap.

Det er vanskelig på bakgrunn av kontraheringene å fastslå nøyaktig hvor stor etterspørselen etter norske sjøfolk blir de nærmeste årene. En slik beregning må også ta hensyn til avgang av sjøfolk gjennom pensjonering eller andre forhold. Vi kan imidlertid konkludere med at kontraheringene normalt vil føre til en kraftig økning i etterspørselen etter sjøfolk, og at mye av etterspørselen med dagens støtteordninger vil rette seg inn mot det norske arbeidsmarkedet. Det bør også nevnes at en utvikling mot stadig gunstigere arbeidstidsbestemmelser i offshoreflåten vil trekke i samme retning. En forsiktig beregning antyder at sjøfartsnæringene i løpet av kort tid vil mangle rundt 2.000 fiskere/sjøfolk.

Tabellen under viser utviklingen i de ulike ordningene som kommer inn under tilskuddsordningene for sjøfolk. Tallene for sjøfolk og antall skip er hentet fra Sjøfartsdirektoratet, og viser situasjonen for 5. termin i perioden 1998 – 2005. Vi merker oss at Skattedirektoratet har delt det inn i 4 ulike ordninger: Sjøfolk i ordinær ordning (12% refusjon), sjøfolk i særskilt ordning (9,3% refusjon), ordningen for passasjerskip (nettolønn) og skip i petroleumsvirksomhet (nettolønn). Bevilgningene (eller det som er utbetalt til ordningene) i andre kolonne er hentet fra statsbudsjettene de enkelte år.

År	Bevilgning i mill. kroner	Sjøfolk i ordinær ordning	Sjøfolk i særskilt ordning	Sjøfolk på passasjerskip	Sjøfolk på offshore-fartøyer	Sjøfolk totalt	Skip i ordningene
1994	249						
1995	364						
1996	361						
1997	471						
1998	425	7.405	1.302			8.707	578
1999	318	7.491	1.307			8.798	561
2000	307	6.686	1.214			7.900	491
2001	305	6.492	1.052			7.544	480
2002	325	5.638	1.046	1.823		8.507	423
2003	690	2.304	1.009	2.184	3.981	9.478	435
2004	1.020	2.167	844	2.201	3.980	9.192	408
2005	1.110	1.667	630	2.586	4.606	9.489	383
2006	1.225						

Vi merker oss at antall fartøyer som er omfattet av ordningen er redusert fra 578 fartøyer i 1998 til 383 fartøyer i 2005. Når det gjelder antall sjøfolk som er omfattet av ordningen har dette vært noenlunde stabilt i perioden, dog med en liten økning.

Det er samtidig verdt å merke seg den kraftige veksten i utgiftene til ordningen fra 2003 og utover. Det har sammenheng med innføringen av nettolønnsordning for passasjerskip (utenlandsferjene) og skip i petroleumsvirksomhet. Vi ser da at sjøfolk som tidligere kom inn under den ordinære ordningen, er flyttet over til de langt mer kostbare nettolønnsordningene.

En annen interessant observasjon fra Skattedirektoratets tallmateriale er at det har vært en markant økning i sjøfolk og skip som kommer inn under ordningen med skip i petroleumsvirksomhet. Mens det var 3.981 sjøfolk som kom inn under ordningen i 2003, 3.980 i 2004, er dette steget til 4.606 sjøfolk i 2005. Samtidig er antall offshorefartøyer under ordningen steget fra 142 fartøyer i 2004, til 164 fartøyer i 2005. Dette bekrefter inntrykket av

økt etterspørsel etter sjøfolk fra offshoreflåten, og det er fra denne sektoren fiskeflåten i første rekke møter økt konkurranse.

Hvordan skal fiskeflåten møte utfordringen

Fiskeflåten må være forberedt på økt konkurranse om mannskapet. Fiskeflåten må også forvente at konkurransen fra offshoreflåten vil spre seg videre nordover langs kysten i tråd med økt oljeaktivitet i nordområdene. Hittil har konkurransen vært sterkest på Vestlandet, men det kommer stadig inn meldinger om at også flere nordnorske rederier merker konkurransen fra offshoreflåten. Med unntak av ringnotflåten, som har hatt god lønnsomhet de siste årene, har fiskeflåten vært taperen i denne konkurransen.

For fiskeflåten vil det være en uholdbar situasjon dersom den, blant annet på grunn av statlige støtteordninger, utvikler seg til å bli et "andre valg" for sjøfolk. Det vil i så fall kunne innebære at fiskeflåten mister mannskapet så snart de blir "attraktive" for den øvrige skipsfarten.

Den beste løsningen på økt etterspørsel etter sjøfolk vil være å øke rekrutteringen til yrket. Nå er det likevel slik at arbeid til sjøs bare er førstevalget for en liten andel av dagens ungdom, og med gode tider i arbeidsmarkedet generelt er det ingen grunn til å forvente at dette bildet vil endre seg vesentlig på kort sikt. Spørsmålet blir heller om vi greier å erstatte de som går ut av sjømannsyret grunnet nådd pensjonsalder m.m.

Mye tyder derfor på at det økte behovet etter arbeidskraft må dekkes inn gjennom ansettelse av utenlandske sjøfolk. Utfordringen vi dermed står overfor vil være om det er fiskeflåten som må øke sin andel av utenlandsk arbeidskraft innenfor de begrensninger som i dag foreligger, eller om det er den øvrige skipsfarten som vil måtte dekke større deler av sitt arbeidskraftsbehov i utlandet.

Skal fiskeflåten "vinne" kampen om den norske arbeidskraften må fiskeflåten kunne tilby mannskapet konkurransedyktige arbeids- og lønnsbetingelser. På grunn av normalt større regularitet i driften i skipsfarten enn i fiskeflåten, må trolig lønnsbetingelsene i fiskeflåten være vesentlig bedre enn i andre fartøygrupper. Mannskapet er stadig mer opptatt av å vite når de skal arbeide og når de har fri, ikke minst for å kunne planlegge ferier, og dette er av naturgitte årsaker vanskeligere å etterkomme i fiskeflåten. Større usikkerhet med hensyn til lønnsinntjeningen i fiskeflåten trekker i samme retning.

I dag står vi overfor en situasjon der store deler av fiskeflåten mister mannskap til annen skipsfart. Det er en bekreftelse på at det i dagens konkurransesituasjon er nødvendig å tilby mannskapet bedre betingelser i fiskeflåten. Problemet er imidlertid at lønnsomheten for mange fartøygrupper i fiskeflåten ikke har gitt rom til økte lønninger til mannskapet. Denne utfordringen har vært mye av bakgrunnen for at fiskeflåten har vært så opptatt av å få på plass effektive strukturordninger. Økt driftsgrunnlag for hvert enkelt fartøy har vært en forutsetning for å øke inntjeningen på fartøyene, og dermed være i stand til å tilby mannskapet en tilstrekkelig høy "lønn" til at de har mulighet til å ta ut like stor fritid som ansatte i for eksempel offshoreflåten.

Det vil samtidig være slik at jo sterkere etterspørselen etter sjøfolk blir fremover, desto vanskeligere blir det å få tak i sjøfolk, og dette vil etter hvert føre til at det blir nødvendig å tilby mannskapet stadig bedre lønns- og arbeidsbetingelser. Dette innebærer samtidig at de statlige støtteordningene til skipsfarten som fører til økt etterspørsel etter sjøfolk, vil føre til at fiskeflåten må bli enda mer effektive og lønnsomme for å opprettholde konkurranseevnen i arbeidsmarkedet. De statlige støtteordningene til skipsfarten vil dermed føre til krav om enda mer effektive strukturordninger for fiskeflåten. I en situasjon der Regjeringen har innført strukturfrys i fiskeflåten er det lite som tyder på at dette er en ønsket utvikling.

Et alternativ til en større effektivisering i fiskeflåten vil være å velte en del av kostnadene over på Staten, for eksempel gjennom å komme inn under de statlige støtteordningene som andre fartøygrupper er tilgodesett med. Dette gjelder i første rekke rederiskatteordningen og nettolønnsordningen for sjøfolk. Norske myndigheter har tidligere avvist et krav fra fiskeflåten om å bli omfattet av rederiskatteordningen. Det er heller ikke laget beregninger som indikerer hvor mye det vil koste å utvide denne skatteordningen til også å omfatte fiskeflåten. I vurderingen av om dette er en farbar vei må det også tas med i betraktningen at "Rederiskatteutvalget" nylig har foreslått å avvikle hele ordningen.

Det er imidlertid i første rekke konkurransen om arbeidskraften som bekymrer fiskebåtrederiene for tiden, og derfor vil en innlemmelse av fiskeflåten i tilskuddsordningene for sjøfolk være mer målrettet enn rederiskatteordningen. Vi har derfor forsøkt å beregne hvor mye det vil koste å utvide nettolønnsordningen til også å omfatte heltidsansatte fiskere på fartøyer over 8 meter. Vi legger Budsjettnemndas tall for helårsdrevne fartøyer i 2004 til grunn for beregningene i tabellen nedenfor. Disse fartøyene stod for 89% av førstehåndsverdien i fisket dette året. Kolonnen for lønnsutbetaling pr fisker viser gjennomsnittlig total arbeidsgodtgjørelse pr fisker i den aktuelle fartøygruppen, mens produktavgiften viser innbetalt produktavgift pr fisker.

Det bør samtidig bemerkes at det er vanskelig å beregne denne kostnaden nøyaktig. Det har sammenheng med at nettolønnsordningen innebærer at rederiets innbetaling av skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift blir refundert fra Staten. Skattetrekket representerer alt forskuddstrekk i lønnsutbetalingene, noe som også innebærer at uvedkommende forhold som for eksempel den ansattes formuesforhold vil være avgjørende for hvor stor refusjonsbeløpet blir. Beregningene gir likevel et anslag på hvilket beløpet det er tale om. For enkelthets skyld har vi antatt at innbetalt produktavgift behandles som innbetalt arbeidsgiveravgift.

Fartøygruppe	Antall fartøyer	Antall fiskere	Lønnsutbetaling pr fisker	Produktavgift pr fisker	Nettolønn – mill. kroner
Konv. 8 – 9,9 m	354	425	191.192	14.442	34
Konv. 10-14,9m	757	1.363	270.419	22.395	136
Konv.15-20,9m	184	626	289.522	23.605	63
Konv.21-27,9	47	277	352.669	31.158	42
Kystreke 8-12,9m	33	33	344.301	29.944	5
Kystreke 11-27,9m	112	246	390.124	37.877	39
Kystnot 8-12,9m	34	68	195.708	16.643	5
Kystnot 13-21,35m	63	334	378.065	36.634	53
Kystnot 21,35-27,49	76	593	410.933	44.141	107
Sum kystflåten	1.660	3.965			484
Konv. over 28 m	38	969	288.551	30.776	97
Fabrikkskip	15	782	248.160	28.432	70
Torsketrål	31	775	332.514	39.606	109
Småtrål	20	362	367.834	45.564	54
Reketrål	8	283	258.660	30.516	26
Seitrål m.m.	14	307	176.867	22.723	22
Ringnot	40	524	545.752	75.868	121
Kolmuletrål	46	860	604.307	98.324	215
Industritrål	41	373	302.459	39.321	37
Sum havfiskeflåten	253	5.235			751
Sum totalt	1.913	9.200			1.235

En utvidelse av nettolønnsordningen til også å omfatte heltidsfiskere på fiskefartøyer over 8 meter vil i vår beregning komme på rundt 1.235 mill. kroner, eller med andre ord ca en dobling av dagens utgifter til tilskuddsordningene for sysselsetting av sjøfolk. I tillegg må det tas hensyn til at også en del deltidsfiskere, samt fiskere på fartøyer under 8 meter, vil måtte komme inn under ordningen. Kostnaden ved å inkludere fiskeflåten i nettolønnsordningen vil dermed høyst sannsynlig bli høyere.

Det bør også nevnes at det kan finnes alternative "statlige støtteordninger" overfor fiskeflåten som kan være mindre omfattende enn det å komme inn under rederiskatteordningen eller tilskuddsordningene for sjøfolk. Det kan være å heve fiskerfradraget og øke avskrivingsraten for fiskefartøyer. Slike tiltak vil imidlertid neppe kunne kompensere for den urimeligheten fiskeflåten i dag står overfor. Det kan også nevnes at begge disse tiltakene tidligere er foreslått overfor myndighetene, uten at næringen har fått gjennomslag for kravet med unntak av en mindre økning i fiskerfradraget. Fiskerfradraget ble sammen med sjømannsfradraget økt fra kr. 70.000,- til kr. 80.000,- med virkning fra inntektsåret 2003, etter at det hadde stått uendret siden 1992.

Likebehandling mellom fiskeflåten og skipsfarten

Fiskerinæringen har ved flere anledninger krevd en større grad av skattemessig likebehandling mellom fiskeflåten og den øvrige skipsfarten, og spørsmålet har vært behandlet både i Regjeringen og i Stortinget. I St. meld. nr. 31 (2003-2004) (Skipsfartsmeldingen) sies det blant annet følgende om dette:

"Regjeringen anser fiskeflåten for å være en viktig del av den samlede maritime kompetansen i Norge. At fiskebåtreidere sammenligner sine rammebetingelser med annen maritim virksomhet er naturlig, først og fremst med tanke på konkurranse om å rekruttere mannskap og kompetanse. En rekke problemstillinger er likevel ulike for fiskeflåten og annen skipsfart. Dette gjelder både i forhold til nasjonale og til internasjonale rammebetingelser.

Når det gjelder de nasjonale rammebetingelsene er det hovedsakelig konkurransesituasjonen i forhold til de øvrige flåtegruppene innenfor fiskerinæringen som må vurderes.

Den norske fiskeflåten virker i et marked der de har fått eksklusiv adgang til å fiske på nasjonale ressurser, og har således et beskyttet næringsgrunnlag. Skipsfarten opererer i et åpent, globalt marked med stor internasjonal konkurranse. Det er derfor vesentlig forskjell i disse rammebetingelser.

Internasjonalt regelverk legger på samme måte som i Norge til grunn at dette er separate næringer. EUs retningslinjer for statsstøtte er spesielle med hensyn til støtte til verfts- og skipsfartsnæringen. I EØS-avtalen er det åpnet for særlige støtteordninger for skipsfartsnæringen. Fiskefartøyer er eksplisitt utelukket fra støtteordningene i retningslinjene for ordningene. Fiskerinæringens internasjonale rammebetingelser er av en annen natur og gjelder innenfor rammen av en helhetlig fiskeripolitikk. EØS avtalens protokoll 9 artikkel 4 sier at konkurransevidene statsstøtte til fiskerisektoren skal avskaffes. I en felleserklæring om fortolkningen av artikkel 4 sies det:

«Selv om EFTA-statene ikke vil overta Fellesskapets regelverk om fiskeripolitikken, er det forståelsen at når det vises til støtte gitt av statsmidler, skal en mulig konkurransevidning vurderes av avtalepartene i sammenheng med artikkel 92 og 93 i EØF-traktaten og i forhold til relevante bestemmelser i

Fellesskapets regelverk om fiskeripolitikken og innholdet i felleserklæringen om artikkel 61 nr. 3 bokstav c) i avtalen.»

Rammebetingelser og støtte til fiskerinæringen må derfor vurderes i en annen kontekst enn rammebetingelsene og støtte til de øvrige næringer. Konsekvensene av et galt eller for høyt støttenivå vil kunne være utjevningsavgifter på fiskeproduktene. I forhold til EU er det derfor særlig regelverket vedrørende strukturordninger for fiskerinæringen og forholdet til de generelle statsstøttereglene som vil være sammenligningsgrunnet for regelverksutviklingen på dette feltet i Norge.

Det er således en del sentrale forskjeller mellom fiskeflåten og handelsflåten. Det er imidlertid reist en rekke problemstillinger når det gjelder fiskeflåtens rammebetingelser. Regjeringen vil derfor vurdere fiskeflåtens rammevilkår med henhold til både kyst- og havfiskeflåten. Dette vil Regjeringen komme tilbake til Stortinget med på egnet måte."

Regjeringen kom tilbake til spørsmålet i St.meld.nr.19 (2004-2005) om Marin næringsutvikling. Her heter det:

"Regjeringen la våren 2004 frem St.meld. nr. 31 (2003-2004) Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer, der viktige temaer som hvordan vi kan opprettholde og øke kompetanse, kvalitet og verdiskaping i den norske maritime sektor ble drøftet. I arbeidet med meldingen oppsto det debatt også om fiskeflåtens økonomiske rammebetingelser, først og fremst med tanke på konkurranse om arbeidskraft mellom marin og maritim virksomhet.

Regjeringen la derfor i skipsfartsmeldingen frem sitt syn på fiskeflåtens rammebetingelser i forhold til skipsfarten:

«Den norske fiskeflåten virker i et marked der de har fått eksklusiv adgang til å fiske på nasjonale ressurser, og har således et beskyttet næringsgrunnlag. Skipsfarten opererer i et åpent, globalt marked med stor internasjonal konkurranse. Det er derfor vesentlig forskjell i disse rammebetingelser.

Internasjonalt regelverk legger på samme måte som i Norge til grunn at dette er separate næringer. EUs retningslinjer for statsstøtte er spesielle med hensyn til støtte til verfts- og skipsfartsnæringen. I EØS-avtalen er det åpnet for særlige støtteordninger for skipsfartsnæringen. Fiskefartøyer er eksplisitt utelukket fra støtteordningene i retningslinjene for ordningene. (...)»

Fiskeflåten er imidlertid mangeartet. Ulike fartøystørrelser vil ha ulik mannskapsstruktur, avlønningssystemer og arbeidsforhold. De vil naturlig nok ha behov for ulik kompetanse. Jo større fartøy, jo større likhet med skipsfartsnæringen, både med hensyn til kompetanse, type arbeidskraft og arbeids- og lønnsforhold.

Regjeringen anser fiskeflåten for å være en viktig del av den samlede maritime kompetansen i Norge, men finner likevel at fiskeflåten står overfor andre utfordringer enn skipsfart både i forhold til nasjonale og internasjonale rammebetingelser. Det er således ikke aktuell politikk å innføre tilskuddsordninger for fiskeflåten som tilsvarer ordningene for skipsfarten.

Utviklingen i rente- og valutasituasjonen de to siste årene har vært positiv, og har gitt grunnlag til fornyet optimisme også i fiskeflåten. Det er viktig å utnytte denne situasjonen, og vurdere hvilke sentrale rammebetingelser som må tilrettelegges

fremover. Regjeringen mener at den viktigste utfordringen er å fortsette arbeidet med muligheten for å øke driftsgrunnlaget for det enkelte fartøy gjennom de iverksatte strukturtiltakene. Samtidig må innsatsen innenfor bedre fangsthåndtering og produktutvikling styrkes, og det skal arbeides videre med å oppnå forbedret adgang til viktige markeder. Alt dette vil dra i retning av økt lønnsomhet for fiskeflåten.

For å kunne konkurrere med skipsfarten om godt kvalifisert mannskap, mener Regjeringen dette er et viktigere arbeid enn å tilpasse fiskeflåtens rammebetingelser til skipsfart for øvrig.

Norge forholder seg til internasjonalt regelverk, som legger til grunn at fiskeflåten og skipsnæringen er separate næringer med ulike utfordringer og med ulike rammebetingelser.

Det er således ikke aktuell politikk å etablere like skatte- og avgiftsordninger eller tilskuddsordninger for fiskeflåten som i skipsfarten. Dette gjelder blant annet tilskuddsordningene for sjøfolk, rederiskatt og regelverket for proviantering."

Regjeringen og Stortinget har med andre ord vært negative til å utvide tilskuddsordningene for sjøfolk og/eller rederiskatteordningen til å omfatte også fiskeflåten. Begrunnelsen har i første rekke vært at konkurransesituasjonen for fiskeflåten er oppfattet å være annerledes enn for skipsfarten. Det blir blant annet vist til at den norske fiskeflåten virker i et marked der de har fått eksklusiv adgang til å fiske på nasjonale ressurser, og således har et beskyttet næringsgrunnlag, mens skipsfarten opererer i et åpent, globalt marked med stor internasjonal konkurranse. Det pekes ellers på at det i EØS-avtalen er åpnet for særlige støtteordninger for skipsfartsnæringen, mens konkurransevidene statsstøtte til fiskerisektoren skal avskaffes. Regjeringen mener ellers at fiskeflåten bør kunne møte konkurransen fra skipsfarten om den kvalifiserte arbeidskraften gjennom tiltak som øker lønnsomheten, og nevner spesielt strukturordninger, produktutvikling og bedret markedsadgang.

Vi mener at myndighetene ikke har gitt en tilfredsstillende argumentasjon for å holde fiskeflåten utenfor ordningene. Vi tviler sterkt på at statsstøttereglene i EØS-avtalen hindrer en innlemmelse av fiskeflåten i de aktuelle ordningene. Det er også misvisende når Regjeringen hevder at fiskeflåten har et beskyttet næringsgrunnlag, og ikke på samme måte som annen skipsfart er utsatt for konkurranse. Det faktiske forhold er at fiskeflåten må operere innenfor et begrenset næringsgrunnlag, og at fiskeflåten selger sine produkter i et konkurranseutsatt internasjonalt matvaremarked. Fiskeflåten konkurrerer samtidig med annen skipsfart i arbeidsmarkedet.