

28.august 2006

Det kongelige finansdepartement
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Vedr. høring om endringer i Svalbardbeskatningen.

Finansdepartementet har med virkning fra 1.1.2006 økt skattesatsen for bruttolønnstrekkordningen på Svalbard fra 8 pst til 12 pst. I tillegg kommer en trygdeavgiftssats på 7,8 pst, noe som bringer den totale beskatning av bruttoinntekt opp til 19,8 pst. Frem til 2004 var skattesatsen 6 pst. og totalbeskatningen 13,8 pst.

I en årrekke har Svalbard vært et område nærmest uten skatt og avgifter, men de som har bodd og arbeidet på Svalbard de siste 10-15 år har merket en til dels betydelig økning i både direkte og indirekte beskatning.

Siden et av regjeringens overordnede mål på Svalbard er at Longyearbyen skal være et robust og livskraftig familiesamfunn, har behovet for økt og bedret infrastruktur stadig blitt større. Med en befolkning på bare ca. 1600-1800 mennesker, hvorav ca en fjerdedel er barn og ungdom under 18 år, sier det seg selv at befolkningen ikke er i stand til å alene betale for barnehager, skole, idrettsanlegg, veier og andre nødvendige samfunngoder.

Avstanden til fastlandet og kostnader til transport gjør sannsynligvis slike investeringer mye dyrere enn i et tilsvarende lokalsamfunn på fastlands-Norge.

De gunstige skattereglene, rimelige boforhold i arbeidsgivers bolig, subsidiert mat og gratis hjemreiser gjorde Svalbardsamfunnene attraktive for dyktige arbeidstakere på siste halvdel av 1900-tallet. Med økt tilgjengelighet og privatisering startet den langsomme tilnærming til forhold på fastlandet, spesielt med økte priser på bolig, flyreiser og mat.

Så lenge skatten var lav, var denne likevel fortsatt et incitament for ulike typer arbeidskraft til å søke seg til stillinger på Svalbard.

I løpet av de siste årene har det direkte og indirekte skattetrykket blitt så stort at både enkeltpersoner og barnefamilier sitter igjen med mindre penger enn om de hadde hatt tilsvarende arbeidsforhold på fastlandet.

Arbeidsgivere opplever at det er blitt vanskeligere å besette stillinger med høyt kvalifisert personell, samtidig som flere har sluttet i sine stillinger på Svalbard for å tiltre i bedre lønnede jobber på fastlandet.

For de som ukependler til gruvene i Svea eller som har arbeid som medfører lange friperioder, har det etter hvert blitt billigere å fly ned til hjemstedet på fastlandet i friperiodene enn å betale for dyr bolig og mat i Longyearbyen. En fremtidig mulig omlegging til 14-14 dagers pendling vil ytterligere forsterke flukten til fastlandet.

Dette vil kunne bety redusert omsetning i butikkene i lokalsamfunnet, nedlegging av servicefunksjoner, reduksjon i barnefamilier og en økt strøm av sesongarbeidere. En av de aktørene som vil tjene på en slik ordning er SAS Braathens, som det siste året har hatt en betydelig reduksjon i ledig setekapasitet mellom Oslo/Tromsø og Longyearbyen.

Skatten.

Selv om vi har opplevd en dobling av bruttoskatten siden 2003, fra 6 til 12 pst, har arbeidstakere på Svalbard ikke blitt kompensert i form av fradragsmuligheter på inntekt fra Svalbard.

Beregninger viser at den foreslåtte økning av barnetrygden med et ”finnmarkstillegg” og det generelle skattefradrag på 7200 kroner bare til en viss grad kompensere for den økte skatten.

Finansdepartementet har uttalt at skatteøkningen ikke er ment å skulle gi noen økt inntekt til Staten, men har som formål å utjevne forskjellen mellom arbeids- og kapitalinntekt, den såkalte skjermingsmetoden. Vi finner det derfor svært urimelig at et så sårbart samfunn skal pålegges det som etter vår mening er en svært urimelig skatteøkning.

Så vidt aksjonsgruppa kjenner til, har det i svært liten grad vært saker der selskaper eller enkeltpersoner har søkt å utnyttet skattesystemet på Svalbard til egen vinning, og at det derfor ikke skulle være noen grunn til å ”straffe” resten av befolkningen med høyere skattesatser. Vi mener at det svært enkelt vil kunne innføres lover og regler som vil kunne oppdage og beskatte slike forsøk på unndragelser, ikke minst siden Svalbardsamfunnet både er lite og svært gjennomskiktig, på alle måter.

”Klasseforskjell”

Arbeidstakerne på Svalbard kan grovt sett delses inn i to hovedgruppen, de statsansatte og de som er ansatt i privat virksomhet. De statsansatte vil i praksis si alle ansatte i Store Norske, skoleansatte, Sysselmannens ansatte, Norsk Polarinstitut, Avinor, UNIS og en rekke mindre statseide etater.

Alle disse har fordeler av subsidierte reiser, gratis eller billig bolig/bil og ”Svalbardtillegg”. Da størrelsen på skatten ble kjent, fikk blant annet ansatte i både Store Norske og hos Sysselmannen umiddelbart en lønnsøkning som tilsvarte skatteøkningen.

Det gamle klasseskillet mellom arbeidere, funksjonærer og offentlig ansatte forsvant på 1980-tallet. I dag ser vi begynnelsen på et økonomisk klasseskille, der de offentlige ansatte er de ”rike og privilegerte”. Selv om alle må betale høyere skatt og økende gebyrsatser, må de privat ansatte også slite med uforandret lønn og høye bo- og levekostnader.

Vi har pr i dag ikke noe sosialkontor på Svalbard, men behovet kan melde seg etter hvert.

Indirekte skatter/avgifter.

Matvarer

Selv om Svalbard er fritatt for MVA, spises denne besparelsen opp av høye transportkostnader og høyt svinn, spesielt på matvarer, som enten går ut på dato eller blir ødelagt av kulde eller transportskader. En gjennomsnitts ”handlekurv” er betydelig dyrere på Svalbard enn i tilsvarende forretning på fastlandet, og forskjellen utgjøres i hovedsak av ferskvarer og ”sunne varer” som frukt, grønnsaker, meieriprodukter og fersk fiskemat. Det er et paradoks at de mest usunne produkter, som alkohol og tobakk er blant de varene som er lettest tilgjengelig og som også ligger betydelig lavere i pris enn på fastlandet.

Porto:

Selv om Svalbard skal være fritatt for mva og avgifter, valgte Staten å ikke fjerne mva på porto. Over natten ble det bestemt at det i Norge (og på Svalbard) skulle være noe man kalte et ”nasjonalt enhetlig portosystem”, som medførte at man på Svalbard i realiteten betaler mer i

porto enn på fastlandet. Systemet er imidlertid ikke mer enhetlig enn at man har lagt på en ekstraavgift på kr. 160,- pr. forsendelse av pakkepost både til og fra Svalbard.

Hvis pakken sendes fra utlandet omgår man selvsagt en slik avgift. Dette har medført store ekstrautgifter for næringsdrivende/butikker som er avhengig av varer sendt som pakkepost. Alternativet er båtfrakt, men dette er svært dyrt for små forsendelser, tar lang tid, og er til dels ikke-eksisterende i vinterhalvåret pga isforholdene.

Bilavgifter:

Biler som kjøpes til og registreres på Svalbard er fritatt offentlige avgifter. Transport av bil fra Tromsø til Longyearbyen koster ca 3500 hver vei. For registrerte biler på Svalbard betales en årlig avgift til Svalbard Samfunnsdrift på ca kr 2400,-. Tilfeldigvis er dette det samme beløp som Staten innkrever i årsavgift på fastlandet, minus MVA.

I området rundt Longyearbyen er det til sammen ca 50-55 km vei, og det meste av dette er relativt dårlig vedlikeholdt grusvei.

Etter loven kan det søkes om å ta avgiftsfrie biler med ned til fastlandet for en periode av inntil 3 måneder hvert år. Bilen får da "hvite skilter" for en tidsbegrenset periode. Selv om man allerede har betalt veiavgift på Svalbard, krever Biltilsynet likevel inn ny avgift for bilen på kr. 1400, alt. kr 2800, avhengig om bilen er tatt ned etter eller før 1. juli.

Ved å bruke sin egen bil på ferie på fastlandet noen uker om sommeren, belastes dermed bileiere på Svalbard med opp til 10.000 kr. i meromkostninger.

Det synes noe paradoksalt at dersom noen tar med seg en utenlandsk registrert bil inn til Norge, kan man uten vansker kjøre på norske veier i 6-12 måneder uten å bli avkrevet noen tilleggsavgift.

Transport:

Eneste mulighet for passasjertransport mellom Svalbard og fastlandet er med rutefly. Bortsett fra en kort periode for 2-3 år siden, da Norwegian forsøkte seg på flygninger mellom Tromsø og Longyearbyen, har SAS Braathens vært enerådende. Dette har medført at selskapet har styrt sin rutetabell nesten utelukkende etter økonomiske kriterier. Et økt antall turister som enten har bestilt lang tid i forveien, eller som flyr på bonuspoeng, legger beslag på alle billige billetter. En tur-retur reise mellom Longyearbyen og Tromsø kan fort koste 4000 kr. pr person dersom man må reise på kort varsel, f.eks ved sykdom/død i familien eller andre reiseformål som ikke kan planlegges i god tid.

De til enhver tid nesten fulle fly har i flere år ført til sterke forsinkelser i postforsendelser og ferskvarer/mat. Dette har medført tap av inntekt og økte kostnader for de som er avhengig av denne transporten.

Gebyrer:

Det er etter hvert innført gebyrer på alle type tjenester fra Svalbard Samfunnsdrift/Bydrift, blant annet i byggesaker. I likhet med forholdene på fastlandet er gebyrsatsene faste, og ikke knyttet opp til den aktuelle arbeidsmengde i hver enkelt sak.

De stadig økende gebyrer og priser på elektrisitet, vann, fjernvarme, renovasjon og lignende har gitt befolkningen i Longyearbyen ytterligere reduksjon av lønningsspenen.

Lokaldemokrati.

Det har bredt seg en stor grad av frustrasjon og avmakt blant lokalpolitikere og andre med et politisk og sosialt engasjement. Følelsen av ikke å bli hørt og ikke bli tatt på alvor, har gjort at mange kvier seg for å ta offentlige verv. Lokalbefolkningen kjenner forholdene på Svalbard best, og krever å bli tatt på alvor når de roper et kraftig varsko.

Konklusjon:

Aksjonsgruppa mot skatteøkning på Svalbard vil på det sterkeste anmode regjeringen ved finansdepartementet å reversere i skattesaken, slik at bruttobeskatningen kommer ned på samme nivå som før 2004, dvs 6 pst. Subsidiært krever vi at den siste skatteøkningen fra 8 til 12 pst oppheves.

En ordning med et generelt skattefradrag og en økning av barnetrygden viser seg bare delvis å kompensere for skatteøkningen, og vil favorisere enkelte arbeidstakergrupper fremfor andre. Vi ser klare tegn på at Svalbardsamfunnet er i ferd med å gå i oppløsning som et livskraftig familiesamfunn, og ber på det innstendigste om at regjeringen snur i skattespørsmålet før det er for sent.

På vegne av
"Aksjonsgruppa mot skatteøkningen".

Jon Sandmo

Pb. 144
9171 Longyearbyen.