



HAP  
HAP00074

Oslo, 30. juni 2006

Nærings- og handelsdepartementet  
Postboks 8014 Dep.  
0030 OSLO

Deres ref.  
200601695/TSX

Vår ref.  
/

## **HØRING - UTKAST TIL ENDRINGER I REGELVERKET FOR REFUSJONSORDNINGEN FOR SJØFOLK**

Det vises til høringsbrev fra departementet av 19. mai 2006 med høringsfrist 30. juni 2006. Forslagene som er sendt på høring er lagt frem på basis av Stortingets vedtatte endringer etter behandling av Innstilling fra næringskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2006.

Vi tillater oss først å komme med noen merknader til forhold knyttet til regelverket for refusjonsordningen for sjøfolk som ikke er direkte behandlet i høringsnotatet.

Høringen er en konsekvens av statsbudsjettet for 2006 som ble vedtatt høsten 2005. Etter vårt syn burde forslaget til endringer derfor ha vært sendt på høring langt tidligere, slik at rederiene tidligere kunne forutberegne sin stilling og gjøre nødvendige tilpasninger.

### **1. Generelt om regelsettet**

Det er på det rene at myndighetene har anledning til å gi forskrifter som gir borgerne rettigheter uten hjemmel formell lov. Forskriften som er hjemlet i Stortingets bevilgningsvedtak, inneholder imidlertid også materielle og prosessuelle bestemmelser som etter vår lovgivningstradisjon normalt har hjemmel i formell lov – enten direkte i loven eller i forskrift med hjemmel i lov. Vi gjentar derfor vår tidligere anmodning om at departementet bør gå inn for å etablere en formell lov for ordningen.

Vi vil videre gjenta vår tidligere innvending om at forholdet mellom forskrift og veiledning fremstår som uklart og unødvendig komplisert. Det er positivt at også

endringer i veiledningene for de ulike ordningene nå er sendt på høring. Vi vil likevel holde fast ved at tilgjengeligheten og brukervennligheten blir dårligere ved at man opprettholder et system med materielle regler, både i forskrift og veiledninger. I denne forbindelse vil vi vise til 2. avsnitt under punkt 2 i høringsnotatet, "Gjeldende regelverk for refusjonsordningen for sjøfolk", der det blant annet heter at "*de årlige veiledninger gir en beskrivelse av forvaltningspraksis og er ment som en hjelp ved utfylling av søknadsskjema*". Etter vår vurdering er dette i beste fall en ufullstendig beskrivelse. Slik det samlede regelverket fremstår, er mange sentrale materielle regler og vilkår for å være dekket av ordningene, plassert i veiledningene. Systemet kompliseres videre ved at regulering også skjer gjennom søknadsskjemaer og veiledninger til utfylling av disse. Det fremgår av høringsnotatet at departementet på enkeltpunkter har forsøkt å rydde opp i dette. Opprydningen er imidlertid ikke konsekvent gjennomført, f. eks er begrensningene i reglene for hvem det kan kreves nettolønn for, foreslått tatt inn i veiledning og skjema.

Rederiforbundet mener for øvrig at det er positivt at det er presisert at Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse har en hovedfunksjon når det gjelder kravet om positiv næringsutvikling, og at det kommer utrykkelig frem i regelverket at bidrag til stiftelsen er en forutsetning for at rederiene skal få nyte godt av refusjonsordningen.

## **2. Endringer i nettolønnsordningen**

### **2.1 Begrensningen i nettolønnsordningen i forhold til utenriksfergene i NOR**

#### *2.1.1 Forslaget – nettolønn for sikkerhetsbemanningen*

Stortinget har vedtatt endring av nettolønnsordningen fra 1. juli 2006 til kun å gjelde sikkerhetsbemanningen i henhold til skipets alarminstruks for utenriksfergene i NOR. Det er grunnleggende at man finner frem til løsninger som er praktisk mulig å håndtere og få revidert for rederiene og myndighetene.

Det fremlagte forslaget til håndtering av den nye ordningen innebærer at det til søknaden om nettolønn skal "vedlegges en liste som spesifiserer navn, personnummer, stilling, grunnlag arbeidsgiveravgift, forskuddstrekk, arbeidsgiveravgift og summen av forskuddstrekk og arbeidsgiveravgift" for den enkelte. "Listen skal også spesifisere hvilken plikt personen er pålagt i henhold til alarminstruksen".

#### *2.1.2 Gjennomføring – praktiske problemer*

Etter vår vurdering vil forslaget som er fremlagt medføre et svært komplisert og tidkrevende arbeid med å dokumentere hvem som har hatt de forskjellige oppgaver ihht alarminstruksen til enhver tid i løpet av hver termin.

For hvert skip er det en godkjent alarminstruks knyttet til et visst antall funksjoner som skal dekke de oppgaver som skal utføres i en eventuell alarmsituasjon. Denne instruksjonen utgjør skipets sikkerhetsbemanning.

På utenriksfergene går mannskapet i en turnusordning i et 1:1-system, dvs. dobbel bemanning slik at det i hver stilling om bord er ansatt to personer. Ved sykdom og annet fravær vil funksjoner bli erstattet for å oppfylle kravene til sikkerhetsbemanningen. De ansatte vil f. eks. som følge av sykefravær eller avspasering kunne tiltre tjeneste om bord på forskjellig tidspunkt. For vikarer og ekstramannskaper vil det dessuten alltid kunne være usikkerhet knyttet til retten til sjømannsfradrag.

Disse forholdene vil gjøre det svært komplisert å sørge for at alle sjømennene i sikkerhetsbemanningen som i utgangspunktet omfattes av nettolønnsordningen, har en fortid eller fremtid som sikrer at de oppfyller vilkårene i hver enkelt termin. Listen over nettolønnsberettigede personer i sikkerhetsbemanningen vil variere fra dag til dag med ulike skatte- og avgiftsvilkår, antall tjenstedager mv. En konsekvens av forslaget er at rederiet tidligst ved årets slutt kan frembringe en endelig oversikt over hvilket personell som er omfattet av den nye ordningen.

### *2.1.3. Forslag til ny modell*

Av praktiske grunner som nevnt ovenfor bør gjennomføringen av Stortingets vedtak etter vår oppfatning skje ved en sjablonmessig beregning som legges til grunn for søknadene hver termin, og at det deretter må skje en avregning ved årets slutt. Praktiseringen av dagens ordning har gitt nyttig erfaring for å kunne foreta presise gjennomsnittberegninger. Vi vil foreslå at dette gjøres på følgende måte:

Det tas utgangspunkt i en gjennomsnittsberegning av forskuddstrekk og arbeidsgiveravgift innenfor hver stillingskategori, og hva som kan antas om skattenivå i forhold til lønn, og at det deretter gis en nettolønnsutbetaling (refusjon) basert på en slik gjennomsnittsvurdering i forhold til antall personer i sikkerhetsbemanningen på de enkelte skip. Ved årets slutt skal det foretas en endelig avregning i forhold til faktisk innbetalt forskuddstrekk og arbeidsgiveravgift for inneværende år.

## **2.2 Skattemessige forhold**

### *2.2.1 Formell, men ikke faktisk skatteplikt – bør refusjon av pliktige avgifter avskjæres?*

I forhold til tilskuddsordningens bestemmelser om nettolønn er det fra myndighetenes side lagt til grunn at det ikke skal ytes tilskudd for den delen av hyreinntekten som er skattepliktig til annen stat i henhold til skatteavtale.

Selv om hele eller deler av hyreinntekten rent faktisk ikke blir skattepliktig til Norge, vil plikten til å betale folketrygdavgift og arbeidsgiveravgift fortsatt foreligge for sjøfolk som er skattemessig bosatt i Norge og derfor har fullt medlemskap i folketrygden, jf. sktl. § 2-1 og folketrygdloven § 2-1 og § 2-5 pkt. g. Selv om ikke noen del av hyreinntekten kommer til beskatning i Norge, vil det derfor innbetales samlede avgifter på 21,9 prosent av sjømannens inntekt til norske myndigheter.

Denne problemstillingen ble berørt i det brev sjømannsorganisasjonene og Norges Rederiforbund i felleskap oversendte departementet 1. juli 2005.

Organisasjonenes felles synspunkt er at det for å sikre konkurransedyktighet der NOR-skip opptrer på annet lands sokkel og sjøfolk som en følge av dette blir skattepliktig til sokkelstaten, fortsatt bør ytes refusjon for pliktige avgifter som stadig må innbetales til norske myndigheter. Dette vil også være i tråd med formålet bak ESAs statstøtteretningslinjer og det handlingsrom som retningslinjene har trukket opp.

Tilsvarende vil også være gjeldende for skip registrert i NIS-registeret.

### 2.2.2 *EØS-borgere og norsk skatteplikt*

Fra og med 1. januar 2006 ble tilskuddsordningen, av hensyn til EØS-avtalens artikkel 28 om fri bevegelighet av arbeidstakere, utvidet til å omfatte sjøfolk fra EØS-området som ikke skattemessig er hjemmehørende i Norge.

I forskriften er denne utvidelsen utformet som et krav om at sjøfolkene må være skattemessig bosatt i et EØS-land, og samtidig være skattepliktige til Norge.

Det fremgår ikke av forskriften eller veiledningene hvilket hjemmelsgrunnlag som er tilstrekkelig for å oppfylle kravet om norsk skatteplikt.

I St.prp. nr. 5 (2005-2006) vises det imidlertid til skattelovens § 2-3 bokstav h for inntekt opptjent ved arbeid om bord på skip. Forholdet til skatteplikten etter petroleumsskattelovens § 1 for sjøfolk som ikke er hjemmehørende i Norge, men i arbeid på norsk sokkel, omtales ikke.

Det er Rederiforbundets oppfatning at i forhold til spørsmålet om skatteplikt til Norge, må skatteplikten etter petroleumsskattelovens § 1 likestilles med skatteplikten etter sktl. § 2-3.

Det fremgår videre av omtalen i stortingsproposisjonen at i tillegg til skatteplikten til Norge etter sktl. § 2-3 må også EØS-statsborgerskap være på plass. Kravet om EØS-statsborgerskap gjenfinnes imidlertid ikke i forskriften, men fremkommer kun som et særkrav for passasjerskip. Dette er trolig i tråd med de særlige føringene om EØS-statsborgerskap i retningslinjene for sjøfolk om bord på passasjerskip.

Rederiforbundet legger til grunn at det er veiledningene som her representerer den rettslige situasjonen, slik at kravet om både statsborgerskap og skattemessig bosted i EØS-området er begrenset til passasjerskip.

Videre er det vår oppfatning at norsk avgiftsplikt alene bør kunne være kvalifiserende i forhold til å motta refusjon for arbeid om bord på norsk registrert skip. Er den aktuelle sjømannen skattemessig bosatt i EØS-området og avgiftspliktig til Norge etter folketrygdlovens §§ 23-2 og 23-3, bør dette kunne gi grunnlag for refusjon av innbetalte avgifter. Dette vil være en naturlig følge av at ESAs retningslinjer definerer EØS-sjøfolk på følgende måte i avsnitt 24A.3.2. Labour-related costs punkt 2):

*"All seafarers liable to taxation and/or social security contributions in an EEA state"*

Rederiforbundet mener således at ordningene må omfatte alle EØS-borgere som er skattemessig bosatt i EØS-området også blir avgiftspliktige til Norge. Vi foreslår derfor at forskriftsteksten tilpasses for å ivareta disse hensyn. Det vises for øvrig til diskusjonen om avgiftsplikt for norske sjøfolk i arbeid på norsk sokkel i punktet ovenfor.

#### **4. Forslaget til endringer i forskrift 21. desember 2005 nr. 1720**

Forslaget om endringer i §§ 4, 2. ledd og 25, 2. ledd bidrar til å klargjøre sammenhengen mellom retten til nettolønn og betalingsplikten til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse. Vi støtter derfor forslaget til endringer i ovennevnte forskrift.

#### **5. Krav til innrapportering til Pensjonstrygden for sjømenn**

Departementet har foreslått en presisering i forskriftens § 5d) om at EØS-sjøfolk om bord på skip i NIS og som har særskilt unntak fra norsk trygd, ikke er underlagt krav om innberetning til Pensjonstrygden for sjømenn. Regelen er allerede presisert i gjeldende veiledning. Pr i dag vil det vanligvis kun være gjennom et E101-dokument utstedt i sjømannens hjemland eller W/NOR-sertifikat utstedt av polsk trygdemyndighet at kravet til særskilt dokumentasjon vil være oppfylt. For å gjøre det klarere hva som ligger i "dokumentert særskilt" foreslås det derfor at man også tar inn en henvisning til E101 og W/NOR i veiledningen.

#### **6. Krav til opplæringsstillinger og positiv næringsutvikling**

Departementet presiserer at de to obligatoriske opplæringsstillingene for skip som omfattes av ordningen skal komme i tillegg til skipets sikkerhetsbemanning.

Forholdet mellom høringsnotatets side 5 nest siste avsnitt og side 6 første avsnitt er noe uklart. Vi legger til grunn at det er på det rene at kravet om 2 opplærings-

stillinger pr skip gjelder i gjennomsnitt for rederiet, slik at man kan plassere opplæringsstillinger på ulike skip og likevel har rett til nettolønn.

Det gir etter vårt syn ingen mening at rederier som av plasshensyn ikke har anledning til å ha opplæringsstillinger, ikke skal komme inn under ordningen. Vi vil derfor foreslå unntak for rederier som av plasshensyn ikke har mulighet til å ha flere ansatte om bord enn sikkerhetsbemanningen. Dette er også løsningen etter svensk rett.

Det må også åpnes for å kunne gjøre unntak fra kravet til opplæringsstillinger dersom det ikke er mulig å skaffe tilstrekkelig antall kvalifiserte personer til stillingene.

Retten til å plassere personer i opplæringsstillinger på ulike skip er begrenset til skip under ordningen. Etter vårt syn bør det sentrale være at man etablerer opplæringsstillinger i rederiet og det bør ikke ha noen betydning om opplæringen gjennomføres på et skip som er omfattet av ordningen eller ikke. Vi vil derfor foreslå at begrensningen knyttet til at skipene er under ordningen utgår.

Vi er usikre på hva departementet legger i forslaget om at det skal være tilstrekkelig med 1 opplæringsstilling om bord på skip under 500 brt. Bakgrunnen for dette er at det er klart at det generelle kravet om 2 opplæringsstillinger ikke betyr at det må være 2 personer om bord ad gangen. I et 1:1-system skal det altså ikke være 4 personer under opplæring.

## **7. Praktiske problemer knyttet til regleverket**

Vi benytter også anledningen til å gjenta enkelte praktiske problemer i tilknytning til regelverket som også har vært påpekt tidligere, jf. felles brev fra Rederiforbundet og fagorganisasjonene av 1. juli 2005.

Veiledningene til tilskuddsordningene bestemmer at den/de ansatte må oppfylle vilkårene for tilskudd i hele søknadsterminen. Dette skaper en rekke praktiske problemer som er tatt opp med departementet tidligere, men som likevel etter vårt syn fortsatt er uløst.

Problemene knyttet til regelverkets fleksibilitet som delvis er kommentert i tilknytning til begrensningen i nettolønnsordningen over, gjør seg også gjeldende i forhold til refusjonsordningene. De ansatte vil kunne tiltre og fratre på forskjellig tidspunkt uten sammenheng med søknadsterminene. Videre vil det også oppstå problemer knyttet til skatteplikt i andre stater og retten til sjømannsfradrag.

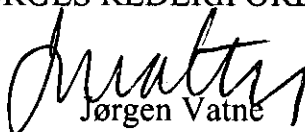
Det forannevnte forhold gjør at det vil bli komplisert å sørge for at alle de sjømennene som i utgangspunktet omfattes av en tilskuddsordning, har en fortid eller fremtid som sikrer at de oppfyller vilkårene for sysselsettingstiltak i hver termin. Det forutsetter for det første at sjømannen selv og arbeidsgiver har full

oversikt over sjømannens skattemessige status i relasjon til skatteavtaler og reglene for sjømannsfradrag. Det innebærer dessuten at disse forhold må has under vurdering ved fastsettelse av turnusplaner, tiltredelses- og fratredelses tidspunkter, skifte av skip som den ansatte skal tjenestegjøre på, vikariater, ansettelser mv. Det dreier seg dessuten om forhold som først kan bli endelig avklart ved ligning i etterfølgende kalenderår.

Det er spesielt uheldig at det i refusjonsordningen for NIS-skip er fastsatt regler om bortfall av rett til tilskudd for alle ansatte om bord, dersom én sjømann blant de refusjonsberettigede ikke lenger oppfylder vilkårene for rett til tilskudd. Men de nevnte forhold gjør også at refusjons- og nettolønnsordningene for NOR-skip blir mindre attraktive.

Vi minner igjen også om skatteavtalenes regler om "graceperioder", dvs. tidsperiode før det inntreffer skatteplikt i avtalestaten ihht. skatteavtalen med Norge. "Graceperioden" er vanligvis ikke knyttet til inntektsåret, men til en 12 måneders periode. Skatteplikt i annen stat kan derfor oppstå med tilbakevirkende kraft, og slik at det ikke er mulig å ha sikker informasjon om dette før lenge etter utløpet av det norske tilskuddsåret. Det vil da være umulig å gi korrigerende opplysninger i 6. skattetrekk termin slik som veiledningene forutsetter.

Med hilsen  
NORGES REDERIFORBUND



Jørgen Vatne