



Søfartens Ledere

NOTAT

Introduktion til Søfartens Lederes punkter ved foretræde i Skatteudvalget 19. november 2015 kl. 10.15 om udvidelse af DIS og tonnageskat til offshore og specialskibe (L 16).

Ved ansøgning om foretræde er vedlagt Søfartens Lederes høringssvar af 5. november 2014, da udvidelsen af tonnageskat og DIS var under overvejelse og forberedelse af den forrige regering. Vores holdninger og argumentation heri er stadig aktuelle.

Søfartens Ledere vil gerne slå helt fast, at vi er positive for en udvidelse af DIS til at dække offshore skibsfart og andre specialskibe, samt udvidelse af tonnageskatteordningen til samme områder af skibsfarten. Vi er stærke tilhængere af både at bevare og udvikle denne "moderne" del af skibsfarten som en dansk styrkeposition, ligesom vi er interesserede i at bevare og gerne udvikle dansk beskæftigelse samt Danmarks maritime kompetencer. Vi er dog bekymrede for om det er klogt blot at gøre det som en udvidelse af det DIS system, der blev etableret i 1988, og vi opfordrer Regeringen og Folketinget til at vurdere om DIS og tonnageskatten (statsstøtten) også har haft den tilsigtede bevarelse af dansk beskæftigelse, uddannelse af nye danske søfolk og skibsofficerer samt om regelværket fra 1988 lever op til samfundet forventninger i 2015.

I tillæg hertil ønsker vi kort at redegøre mundtligt for følgende fire emner/problemstillinger:

- 1. Behovet for valg af et sammenhængende nettolønssystem ved udvidelse en evt. af DIS ordningen. Et valg der har den sammenhæng til skattesystemet, som EU statsstøttereftningslinjer tilsiger, og hvor den danske stat kan føre den nødvendige kontrol.**

Efter den borgerlige regerings skattereform (Forårspakke 2.0) i 2010, som gennemførte den anden store nedsættelse af skatten på arbejdsindkomst i Danmark siden etableringen af DIS og et nettolønssystem for danske søfolk i 1988, nægtede rederierne at regulere de søfarendes nettolønninger i overensstemmelse med Forårspakke 2.0

I foråret 2012 valgte Søfartens Ledere, efter Danmarks Rederiforening ensidigt havde valgt

at vores overenskomster skulle bortfalde, at indlede to prøveretssager for domstolene mod to rederier. Sagen mod rederiet DFDS blev fremmet ved Østre Landsret og der afsiges dom den 19. november 2015.

I sagen er der nedlagt påstand om betaling af den forhøjelse af nettolønningerne, som tilkommer de to medlemmer (sagsøgere), svarende til værdien af den skattelettelse andre skatteborgere i Danmark har fået ved et tilsvarende bruttolønsniveau siden 2010. Begge sagsøgere er juniorsturmænd og har krav på hhv. 78.000 og 49.000 kr i manglende regulering af deres nettolønninger (beløb for seniorofficerer og skibsførere vil være større). Samlet har Søfartens Lederes medlemmer beskæftiget i DIS af danske rederier over 250 mio. kr. til gode hos deres arbejdsgivere.

Både Forårspakke 2.0 og skattereformen fra 2012 er fuldt finansierede reformer, der er i gang med at omlægge vores skattesystem. DIS søfolk betaler alle andre skatter og afgifter som alle andre borgere, de har også fået deres skattefradrag reduceret af rederierne, ligesom alle andre borgere har fået deres fradragsværdier reduceret. Danske søfolk i DIS har derfor behov for at få de samme skattelettelser udmøntet som alle andre borgere.

Det mener vi også Østre Landsret skal komme frem til. DIS nettolønssystem er en statsstøtteordning til rederierne, som reducerer deres lønomkostninger. Ordningen er godkendt af EU. Statsstøttereftningslinjerne i EU har et støtteloft. Et rederi kan ikke få mere end den sparede skat i statsstøtte. En stat kan vælge enten at tillade en nettolønsordning uden skattebetaling eller vælge at beholde søfolk på bruttoløn, opkræve skat og kanalisere skatten tilbage til rederierhvervet i støtte. Der er dog ikke forskel på om man vælger det ene eller det andet system. Rederierne må få det samme. Statsstøtten må ikke være større end den sparede skat.

Det er også sådan, vi mener man skal forstå Lov om beskatning af søfolk § 5 og § 11. Det er også sådan man etablerede DIS i 1988 i erhvervet med regeringen og Folketingets mellemkomst, og rederiforeningen og de søfarendes organisationer forvaltede tillige nettolønningerne under fuld respekt af beskatningen af arbejdsindkomst i årene efter 1988.

I 2010 mente rederierne ikke længere der skulle være en sammenhæng. De mener kort fortalt, at "den danske model" på arbejdsmarkedet er den eneste regulering nettolønningerne og at DIS over tid har "dekoblet" sig fra det almindelige skattesystem i Danmark.

Søfartens Ledere valgte i efteråret 2012 at medindstævne Staten i sagen, som siden er delt i to hovedsager – en mod DFDS og en mod Staten. Måtte Søfartens Ledere tabe sagen mod DFDS starter der allerede den 1. december hovedforhandling i Østre Landsret i sagen mod Staten, der er anlagt som en erstatningssag. Kort fortalt baseret på en argumentation om, at Staten (Skatteministeriet) ikke kontrollerer og håndhæver sin egen lovgivning overfor

rederierne, at der udover en forpligtelse hertil i loven også sker en overtrædelse af EU's retningslinjer for statsstøtte - idet man tillader rederierne end større støtte end den sparede skat. I sagen ligger også spørgsmålet om ulovlig delegation af beskatningskompetencen fra staten (folketinget) til en privat arbejdsgiver (et rederi) i strid med Grundlovens § 43.

Søfartens Ledere støtter en evt. udvidelse af DIS, men vi finder det ikke rimeligt, at man fortsætter med et nettolønssystem uden rettigheder og sikkerhed for egen økonomi for den ansatte sømand. Vi håber selvfølgelig at vinde vores retssager, men uanset udfaldet af retssagerne er tiden inde til en revision af hvordan man giver og regulerer nettolønsordninger. Det kunne være en opstramning af lov om beskatning af søfolk på dette punkt – måske helt ændre system.

2. Behovet for en bevarelse af forhandlingsretten til de danske organisationer ved en evt. udvidelse af DIS

I forbindelse med etableringen af DIS i 1988 afskar man med DIS lovens § 10, stk. 2 og 3 danske faglige organisationer retten til at kræve forhandlingsret og overenskomster for udenlandske søfarende. Rederierne kunne, og kan stadig, frit indgå aftaler om løn og ansættelsesvilkår med lavt/lavere lønnet udenlandsk arbejdskraft.

Søfartens Ledere mener ikke at en udvidelse af DIS til offshore og specialskibe skal gives med opretholdelse af DIS lovens § 10 stk. 2 og 3:

- Den store world wide skibsfart er blevet internationaliseret med billig arbejdskraft. DIS lovens § 10, stk. 2 og 3 har således opfyldt sit formål.
- Offshore og specialskibssegmentet har udover en høj andel af dansk beskæftigelse en udenlandsk arbejdskraft på niveau med vores danske forhold. DIS vil her primært skulle bruges til at gøre den danske arbejdskraft mere konkurrencedygtig.
- Ved indførelsen af DIS i vores udenrigsfærger, fik vi det vi kalder "Færge DIS" og det var uden DIS Lovens § 10, stk. 2 og 3.
- DIS lovens § 10, stk. 2 og 3 (fra 1988) er reelt lovbestemt adgang til social dumping.
- DIS lovens § 10, stk. 2 og 3 er i strid med ILO konventionen, som Danmark har ratificeret.
- Forhandlingsret til danske organisationer vil være det bedste middel til at sikre fortsat dansk beskæftigelse i dette nye mulige DIS segment. Det er også rederiforeningens udmeldte begrundelse for at ønske denne DIS udvidelse. Derfor burde rederierne heller ikke modsætte sig en DIS udvidelse uden DIS lovens nuværende § 10, stk. 2 og 3

3. Behovet for at statsstøtte (tonnageskat og DIS nettoløn) også har en positiv beskæftigelsesmæssig effekt.

Indførelsen af DIS i 1988 har ikke haft en gavnlig effekt på beskæftigelsen af danske menige søfolk og i tiden efter 2000, som var kendetegnet af vækst, er det tillige gået tilbage med antallet af officerer. Folketinget har også imødekommet rederiernes ønsker om delvist at ophæve nationalitetskravet om dansk skibsfører i danske skibe. Alle skibe kan i dag sejle med 100 procent EU skibsførere og op til 40 procent af skibene kan have internationale skibsførere fra tredjelande. Heller ikke tonnageskatten har haft nogen effekt på den danske beskæftigelse i skibene, på trods af en stor vækst i den samlede tonnage under dansk flag.

Argumentet for DIS og Tonnageskat som statsstøtte synes i nyere tid at være, at den afledte beskæftigelse i land (i det man kalder "Det Blå Danmark") er stor som følge af vores skibsfart. Skønnet svinger mellem 75.000 til 100.000 samlede ansatte. Det er uvist for mange brancher der tæller med i den opgørelse.

Søfartens Ledere har ca. 25 % af medlemmerne ansat i land i den maritime klynge, og dækker i dag vitale funktioner. Men vi har med bekymring kunnet følge, at rederierne optager færre og færre skibsførerstuderende. Ved det store optag i sommers gav rederierhvervet kun uddannelsesaftale til 19 mand m/k. Vejen til skibsfører, hvor man starter fra bunden som ubefaren skibsassistent er også ved at tørre ud, idet der heller ikke gives nok pladser til de unge fra søfartsskolerne.

Søfartens Ledere har fået gennemført en analyse af firmaet COWI, som viser at der vil over de kommende 10 år opstå en betydelig mangelsituation, hvor mere end 20 % af arbejdspladserne, som i dag er besat af danske navigatører, muligvis ikke vil kunne besættes.

Søfartens Ledere har i forbindelse ved vores arbejde stillet spørgsmål med Statens indberetninger om statsstøtten til EU. Skatteministeriet oplyser, at man ikke har opgørelser over den beskæftigelsesmæssige effekt af DIS – og ej heller af den beskæftigelsesmæssige effekt af tonnageskatten.

Søfartens Ledere støtter udvidelsen af DIS og tonnageskatten til offshore- og specialskibe, men vil gerne gøre opmærksom på at beskæftigelse er det primære formål for EU til at tillade statsstøtte. Ligeledes vil det for det danske samfund også være gavnligt, at vide hvad man investerer i et erhverv i form af statsstøtte, og hvad man får tilbage. Vi ved at man får en stor valutaindsejling, men giver det blivende jobs i Danmark og fremtidssikrer vi vores maritime branche og vores maritime kompetencer gennem uddannelse af unge danskere?

Med en udvidelse af DIS bør der følge krav om øget uddannelse og beskæftigelse af den danske ungdom. Det skal være både større og klarere krav end "den fælles forståelse" der er etableret mellem Danmarks Rederiforening og Regeringen om 200 uddannelsesaftaler om året. Der bør indgås en "samfundskontrakt" med rederierhvervet.

4. Belysning af hvordan man provenumæssigt ville kunne finde mulighed for en evt. udvidelse af DIS ordningen til offshore og specialskibsfarten.

Vi forstår, at en udvidelse af DIS til offshore specialskibe muligvis ikke kan finde sin finansiering.

Vi har noteret os i debatten, at Danmarks Rederiforening har forklaret, at tonnageskatten ikke alene gør valget af dansk flag for disse skibe. Det gør DIS, idet det skal sikre den danske beskæftigelse. Vi anbefaler at Folketinget holder rederierhvervet op på tilsagnet, om at DIS skal give dansk beskæftigelse.

Interessant ved Danmarks Rederiforenings udmelding er jo også, om man kan slutte modsætningsvist. At skibe helt uden dansk beskæftigelse ikke længere har brug for DIS? Man kan derfor måske provenumæssigt argumentere for at udmeldelsen af nogle skibe fra DIS (fx alle bulkskibe) vil give plads til de nye offshore specialskibe?

Som nævnt under punkt 3 er den danske bestand af søfolk dalet på trods af DIS og tonnageskat. Vi kan oplyse, at vores gruppes ledighed er på ca. 1,65 pct. Hvis disse nye skibe kommer ind i DIS vil danske stillinger blive besat af allerede danske DIS søfolk eller søfolk på bruttoløn, der allerede i dag ville kunne skifte til tjeneste i eksisterende DIS skibe.