



Folketingets Erhvervsudvalg

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTEREN

18. december 2009

Vedlagt fremsender jeg min besvarelse af spørgsmål 32 alm. del stillet af udvalget den 20. november 2009.

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Med venlig hilsen

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Lene Espersen

18. december 2009

Besvarelse af spørgsmål 32 alm. del stillet af Erhvervsudvalget den 20. november 2009.

ØKONOMI-OG
ERHVERVSMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål 32:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen fra Søfartens Ledere m.fl. vedrørende bedre jobmuligheder for danske søofficerer og søfarende, jf. ERU alm. del - bilag 52.

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Svar:

Som det fremgår af overskriften på det fremsendte bilag, er der tale om et politisk oplæg, hvor Søfartens Ledere, Maskinmestrenes Forening og CO-Søfart kommer med fire forslag, der blandt andet skal give bedre jobmuligheder for danske skibsofficerer.

I oplægges stilles følgende forslag:

1. Rederierne forpligtes til at opfylde ”samfundskontrakten” om et nødvendigt og defineret niveau af dansk beskæftigelse i danske skibe til opbygning af erfaringer og kompetencer i Det Blå Danmark.
2. Danmark udvikler bedre muligheder for danske skibsofficerer og øvrige søfarende uden for DIS og i udlandet.
3. DIS-loven gøres moderne og tidssvarende i forhold til de udenlandske søfolks rettigheder jfr. internationale konventioner, hvor vi som faglige organisationer også kan varetage udenlandske søfolks interesser.
4. Prisen for rederiernes gode rammevilkår bør også være fuld eller øget finansiering fra rederierne til arbejdet med arbejdsmiljø og velfærden for de søfarende på vores multinationale og multikulturelle arbejdspladser.

De fire forslag giver anledning til følgende bemærkninger:

Ad 1. Nødvendig dansk beskæftigelse i DIS

Som jeg oplyste under samrådet torsdag den 3. december 2009, deler jeg den generelle opfattelse i udvalget om, at det er af stor betydning, at vi sikrer de nødvendige kompetencer til hele det Blå Danmark. Det er derfor med tilfredshed, at regeringen kan notere sig, at danske rederier fortsat lever op til tonnageskatteaftalen fra 2007 og har sikret, at man når de nødvendige rekrutteringsmål. Der er allerede givet tilsagn om, at man også for 2010 vil bestræbe sig på dette.

På mit kommende møde med Danmarks Rederiforening vil jeg orientere om, at Erhvervsudvalget generelt har forståelse for den økonomiske situation, men at udvalget samtidig har understreget vigtigheden af, at rederierne fortsat arbejder for at sikre de nødvendige kompetencer til Det Blå Danmark.

Når dette er sagt, må vi dog også erkende, at vi er inde i en omstillingsperiode, og at man ikke nødvendigvis behøver at have sejlet 20 år til søs for at have opnået de kompetencer, der er nødvendige for at arbejde i Det Blå Danmark.

Endelig vil jeg bemærke, at spørgsmålet om en egentlig beskæftigelsesgaranti efter min opfattelse er et spørgsmål, som skal aftales mellem arbejdsmarkedets parter.

Ad 2. Bedre muligheder for danske skibsofficerer og øvrige søfarende uden for DIS og i udlandet

Der rejses her nogle spørgsmål af rent skatteteknisk karakter, som jeg har forelagt Skatteministeriet.

Skatteministeriet har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”Den netop gennemførte skattereform indebærer betydelige generelle skatenedsættelser, som også kommer søfarende uden for DIS-ordningen til gode. Det sker allerede fra 2010, hvor mellemskatten på 6 pct. helt fjernes, og bundskatten sættes ned med 1,5 pct. Dette er den største enkeltstående nedsættelse af marginalskatte, der nogensinde er gennemført i Danmark.

Søfolk uden for DIS-ordningen, hvad enten de sejler på udenlandske skibe eller på skibe i det almindelige skibsregister DAS, har adgang til et særligt sømandsfradrag på 56.900 kr. om året. Det har personer i landbaserede erhverv ikke – heller ikke personer i landbaserede transporterhverv.

Sømandsfradraget er et såkaldt ligningsmæssigt fradrag, dvs. at fradraget har en skatteværdi på ca. en tredjedel af fradragets størrelse. Skattebesparelsen for en sømand er således ca. 19.000 kr. på årsbasis. Forhøjer man fradraget til 105.000 kr., som det foreslås, ville dette betyde en yderligere skattemæssig gevinst på ca. 16.000 kr. – oven i de store skattelettelser, som kommer allerede fra nytår.

Bortset fra dette særlige fradrag er søfolk uden for DIS-ordningen omfattet af de almindelige skatteregler. Søfolk kan således gøre brug af reglen om, at en person, der opholder sig uden for riget i mindst 6 måneder, ikke beskattes af lønindkomst indtjent under udlandsopholdet. Der gælder en betingelse om, at den pågældende ikke må opholde sig i riget i mere end 42 dage i forbindelse med ferie o. lign. i denne 6-månedersperiode.

Forslaget om at indføre en 183-dagesregel efter britisk model, således at der ikke stilles krav om, at man skal have været udenrigs i 6 måneder i træk, men at man i løbet af året blot samlet set skal have været udenrigs i 6 måneder, er tidligere blevet afvist af regeringen.

Det er vanskeligt at finde en begrundelse for, hvorfor en dansk sømand med arbejde om bord på et udenlandsk skib ikke skulle beskattes i Danmark, når en person med arbejde for en udenlandsk arbejdsgiver på landjorden beskattes.”

Der er således ikke noget, der taler for en ændring i den holdning, som regeringen gav udtryk for i forbindelse med den seneste ændring af skatte-reglerne for de søfarende.

I tillæg til Skatteministeriets bidrag kan jeg med henvisning til den norske tilskudsordning for skibe i indenrigsfart nævne, at danske handelsskibe, der sejler til og fra dansk havn eller mellem danske havne, har mulighed for at blive registrerede i DIS. De ansatte kan dermed være omfattet af DIS-skatteordningen. Passagerskibe kan også komme i DIS, men kun hvis de sejler mellem en dansk og en udenlandsk havn. En række indenrigsruter, der trafikeres af danske passagerskibe, får et direkte offentligt driftstilskud, som er med til at sikre opretholdelsen af den trafikale forbindelse og dermed også beskæftigelsen.

Ad 3 Modernisering af DIS-loven

Regeringen tog i foråret skridt til en ændring af DIS-lovens overenskomstbestemmelse (§ 10, stk. 2) for at præcisere lovens overensstemmelse med EU-retten. Denne ændring var aftalt med Europa-Kommissionen, der i lyset af lovændringen har besluttet ikke at gå videre med forberedelserne af traktatkrænkelssagen mod Danmark.

Jeg kan forstå, at de tre organisationer finder, at denne ændring ikke går vidt nok. Det er ikke tilstrækkeligt for organisationerne, at alle søfarende, både de, der kommer fra EU, og de, der kommer fra tredjelande, har mulighed for at være medlem af de tre fagforeninger, og at organisationerne også kan tage sig af de søfarendes problemer i forhold til danske myndigheder.

De tre organisationer ønsker nu at varetage alle spørgsmål i forhold til alle EU-søfarende og tredjelandes søfarende – herunder ikke mindst at forhandle overenskomster for de udenlandske søfarende, der ikke har bopæl i Danmark eller som ikke efter EU-retten anses for at have bopæl i Danmark. Organisationerne vil så sikre, at sådanne overenskomster bliver på et lavere lønniveau end det danske.

Jeg må desværre fremhæve, at der er mange grunde til, at jeg ikke ser en vej fremad på den måde, der er foreslået. Ikke mindst fordi de danske organisationer, også på lønmodtagersiden, har forskellige holdninger til DIS. Kommer der imidlertid et fælles forslag om ændring af DIS-loven fra hele

erhvervet, dvs. fra alle de søfarendes organisationer og fra redersiden, vil regeringen naturligvis overveje det positivt.

Ad 4 Søfarendes arbejdsmiljø og velfærd

Der rejses under dette punkt spørgsmål om en forhøjelse af rederiernes bidrag til henholdsvis Søfartens Arbejdsmiljøråd og Handelsflådens Velfærdsråd, herunder at rederierne overtager statens bidrag.

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”Staten yder i dag tilskud til Søfartens Arbejdsmiljøråds og Fiskeriets Arbejdsmiljøråds arbejde med rådgivning, vejledning, information, analyser, målinger og øvrige aktiviteter, der har til formål at fremme de søfarendes sundhed og sikkerhed, forebygge arbejdsmiljøskader på danske skibe m.v. Beløbet afsættes på de årlige finanslove og er for 2009 i alt 2,5 mio. kr. til de to arbejdsmiljøråd, heraf 1,25 mio. kr. til Søfartens Arbejdsmiljøråd. Rederiernes bidrag til Søfartens Arbejdsmiljøråd for 2009 ventes at udgøre ca. 6,7 mio. kr. Det er Søfartens Arbejdsmiljøråd, der selv fastsætter den økonomiske ramme, blandt andet i forhold til den aktuelle beskæftigelse i danske skibe, men dog inden for de økonomiske rammer, der følger af Søfartsstyrelsens Meddelelser A, Kapitel 12. Der betales samme bidrag for danske og udenlandske søfarende.

Ordningen med arbejdsmiljørådene, der svarer til en søfartens bedrifts-sundhedstjeneste, har været gældende i en årrække. Rederierne har pligt til at bidrage til Søfartens Arbejdsmiljøråd, i modsætning til hvad der i dag gælder for den tilsvarende ordning for de landbaserede virksomheder, hvor bedriftssundhedstjenesterne blev afskaffet i 2004. Når ordningen er bibeholdt for søfarten, skyldes det blandt andet ønsket om at sikre økonomisk opbakning til en ordning, der har medvirket til at fremme arbejdsmiljøet til søs.

Handelsflådens Velfærdsråd er oprettet ved lov og har baggrund i en ILO-konvention, som Danmark har ratificeret. Ordningen er ligeledes medtaget i den nye ILO-konvention fra 2006 om de søfarendes forhold. Regeringen fremsætter i januar 2010 et lovforslag, som gennemfører denne konvention. Der er i lovforslaget lagt op til, at velfærdsordningen fortsætter uændret.

Staten bidrager efter loven til velfærdsforanstaltningerne. Herudover betaler henholdsvis den søfarende og rederierne til ordningen. Bidraget opkræves både af udenlandske og danske søfarende, ligesom danske rederier betaler samme beløb for danske og udenlandske søfarende. Bidraget fra de søfarende og rederierne blev senest justeret i 2003 efter et samlet ønske fra erhvervet. Statens bidrag fastsættes på de årlige finanslove og kan maksimalt svare til det samlede bidrag fra erhvervet. Statens bidrag var i 2009 på 3,5 mio. kr.”

Jeg kan afslutningsvis oplyse, at regeringen ikke har planer om at pålægge

rederierhvervet yderligere byrder til arbejdsmiljøordningen, der som nævnt er en særordning på søfartsområdet. Ligeledes har regeringen ingen planer om at ændre velfærdsordningen, men jeg vil naturligvis gerne se på en justering af erhvervets bidrag, såfremt det samlede erhverv – i lighed med, hvad de har gjort tidligere - skulle fremsende en anmodning herom.