

## Søfartens Lederes politiske udspil

– implementering af væksttiltag til Danmarks maritime branche.

Regeringen nedsatte i maj 2016 endnu et vækstteam, der skulle se på muligheder og nødvendige tiltag for at styrke og udvikle Danmark som maritim nation frem mod 2025.

Vækstteamet offentliggjorde i april 2017 11 hovedanbefalinger. Regeringen har arbejdet videre med anbefalingerne og ønsker at gennemføre nogle af dem i forbindelse med Finansloven 2018.

Søfartens Ledere er en organisation for danske skibsofficerer, herunder skibsførere, og organisationens medlemmer arbejder udelukkende maritimt – både til søs og i land. Medlemmerne repræsenterer således en afgørende og værdiskabende masse af maritime kompetencer, der har været en forudsætning for den massive vækst i dansk skibsfart siden årtusindskiftet. De er ligeledes en forudsætning for erhvervets fortsatte vækst.

Mængden af danske skibsofficerer – og deres kompetencer inden for drift, operation, forretning, ledelse, havne, uddannelse, innovation og myndighedsarbejde – er imidlertid vigende, idet der fortsat bliver færre og færre danske skibsofficerer.

Gennem de seneste 10 år er denne udvikling blevet forstærket, og det er nødvendigt, at Folketinget i sin behandling af vækstteamets anbefalinger og regeringens forslag til Finansloven 2018 har stærkt fokus på bevarelsen og udviklingen af Danmarks maritime kompetencer.

### 1 - GENERELT

Søfartens Ledere støtter regeringens ambition om, at Danmark skal være ét af verdens maritime kraftcentre.

I den forbindelse lægger vi vægt på, at den maritime branche ikke blot er stor, men også alsidig i ordets bedste betydning. Det er således vores holdning, at erhvervets tilknytning til Danmark i form af arbejdspladser, arbejdssteder og kompetencer er vigtigere end antallet af skibe og tonnage indregistreret under dansk flag.

Denne holdning hviler på vores opfattelse af, at adgangen til mange og alsidige maritime og kommercielle kompetencer er vigtigere i samfundets bestræbelser på at gøre Danmark til et globalt, maritimt kraftcenter end skattefinansieret statsstøtte til skibe.

Dette vil vi uddybe nedenfor og på tre områder give Søfartens Lederes konkrete anbefalinger.

### 2 - DET MARITIME ERHVERV

Vækstteamet ønsker overordnet, at Danmark forsat skal være en betydende maritim nation og flagstat i et globalt erhverv, hvor kompetencer og viden er grundstoffet i Det Blå Danmark.

Dette er Søfartens Ledere meget enige i.

De to helt centrale virkemidler i Danmarks maritime politik og rammevilkår har fokuseret på rederierhvervet:

- DIS (Dansk Internationalt Skibsregister) fra 1988 med lovlig adgang til billig udenlandsk arbejdskraft i danske skibe, og et nettolønssystem, hvor rederierne får de søfarendes (alle nationaliteters) skat i statsstøtte.
- Tonnageskattesystemet fra 2007.

Den samlede statsstøtte opgøres ikke præcist af Skatteministeriet, men andrager flere milliarder årligt.

Statsstøttens relevans har fra tid til anden været drøftet politisk. Argumentet for at bevare støtten er, at DIS og tonnageskatten sætter rederierhvervet i stand til at vokse og beholde deres kontorer i Danmark samt understøtte en landbaseret maritim udstyrsindustri, maritime servicevirksomheder, maritim uddannelse og forskning, finansierings- og forsikringsvirksomhed, maritime advokater osv.

Kort sagt, at statsstøtten til rederierne giver arbejdspladser til personer, der betaler skat og bidrager til den fortsatte udvikling af det danske velfærdssamfund.

For at det fortsat skal give mening, skal investeringerne imidlertid være fremtidssikrede. Her ser vi fra Søfartens Ledere følgende, som bør indgå i den politiske debat om vores erhverv:

- **Et dygtigt og stort rederierhverv, der allerede er globalt**  
Rederierne er placeret i Danmark, men er ikke bundet til det danske flag. Tal fra Danske Rederier viser, at danske rederier opererer 57 mio. BT, men kun 15,6 mio. BT er under dansk flag.
- **Et rederierhverv, som primært er et transporterhverv**  
I Danmark er vi store inden for containerskibe og tankskibe, men vi er ikke godt nok med i den "nye" skibsfart. Det kan på længere sigt udgøre et problem, at vi i Danmark kun er regionale, når det drejer sig om offshore vind, og at vi ikke er med inden for "offshore construction", deepsea mining, aqua farming, osv.
- **Et rederierhverv, hvor væksten i tonnagen på dansk flag siden 2007 alene er sket med jobs til udenlandske søfolk**  
Samtidig er antallet af danske søfarende i danske skibe faldet støt siden 2000. Med andre ord er vi i Danmark ved at forære vores maritime kompetencer og viden om drift og operation af skibe til udlandet – vores globale konkurrenter.
- **Et erhverv, hvor danske søfarende ikke kan operere globalt**  
– i modsætning til deres internationale kollegaer og konkurrenter. De er "låst" til kun at kunne sejle på skibe under dansk flag. Mange lande, og særligt de nationaliteter, danske søfarende konkurrerer med både i DIS og i resten af verdens handelsflåde, har i et eller andet omfang gjort deres nationale søfarende skattefrie eller på anden vis støttet, at de søfarende kan arbejde og operere globalt.

Det betyder, at udenlandske søfolk også er på "nettoløn", fordi de internationale arbejdsgivere godt ved, at de ikke skal betale så meget i skat. Men danske søfarende er kun støttet på DIS.

Uden for DIS/internationalt er de fuldt skattepligtige til Danmark med et ligningsmæssigt sømandsskattefradrag, der blot "støtter" dem med ca. 2.500 kr. pr måned – hvis de ellers er berettigede til det. Selv over for en dansk arbejdsgiver er den danske sømand dårligere stillet end deres kollegaer fra fx Filippinerne, Indien, Østeuropa eller Storbritannien, der kan sejle på alle skibe og flag – herunder danskejede/opererede skibe i DIS. Danskerne kan reelt kun sejle på danske rederiers danskflagede skibe.

- **Et DIS nettolønssystem, hvor danske søfarende som skatteborgere er sat uden for skattesystemet og samfundets økonomiske sammenhænge**  
Danske søfarende er sat på nettoløn (oprindeligt svarende til løn efter skat). Danske søfarende har ikke været omfattet af de seneste to større skattereformer/indkomst-skattelettelser vedtaget af Folketinget. Rederierne afviser at forbedre deres nettoløn, med skatteværdien, og Folketinget ønsker ikke at forpligte rederierne til at kompensere de søfarendes vilkår, når skattesystemet ændres for andre skattepligtige.

Selv uden del i skattelettelserne skal DIS-søfolk bidrage til finansieringen af skattereformerne gennem højere afgifter, lavere fradrag mv. En åbenlys urimelighed. Danske søfarende i DIS, født

mellem 1946 og 1952, får fx heller ikke (som andre danskere) en skattemæssig præmie for at blive længere på arbejdsmarkedet, fordi lovgivningen ikke tager højde for DIS.

Danske søfarende beskattes fx også af deres pensionsudbetalinger, selvom pensionsindbetalinger foretages af en nettoløn. Dette skaber en dobbeltbeskatning af søfolkenes pensioner, hvilket for mange reelt gør, at det ikke er attraktivt at indbetale til en almindelig pensionsopsparing.

Sådan kan man blive ved, fordi Skatteministeriet og Folketinget ikke har tænkt på DIS i forbindelse med pensionsbeskatningsloven.

## 2.1 - anbefalinger

På baggrund af ovenstående anbefaler vi følgende:

- Danmark bør anerkende, at en dansk "tilknytning" er vigtigere end antallet af danske skibe, og at jobskabelse, kompetencer og innovation skal fremtidssikre et fremtidigt globalt maritimt erhverv i Danmark.
- Danmark må sikre, at flere unge danskere uddannes maritimt og sikres jobmuligheder i den globale maritime branche.
- En udvidelse af DIS til at omfatte offshore, som foreslået af regeringen, samt dens løfte om en udvidelse/sikring af DIS ved en "re-fortolkning" af destinationskravet må følges op af krav til eller aftaler med rederierhvervet om uddannelse, praktikpladser og jobs til danske søfarende.
- Danmark skal se mod sine konkurrenter, når det gælder vores maritime kompetencer, og hvordan andre nationer understøtter deres søfarendes internationale konkurrenceevne. Storbritannien er oplagt som et meget relevant nabo. Deres "UK seafarers tax deduction system" bidrager til at gøre Storbritannien førende på det globale maritime arbejdsmarked – og systemet er godkendt af EU. Et system, som desuden vil bibringe danske rederier en væsentligt øget fleksibilitet, der vil gøre det muligt for dem at anvende deres dygtige danske søfarende i hele deres flåde – uanset flag.
- En opretholdelse og udvidelse af DIS og nettolønssystemet kræver et grundigt servicetjek og revision. Danske søfarende må som borgere sikres en fuld tilknytning til og sammenhæng med det danske skattesystem.

## 3 - SKATTEPOLITIK/STØTTEORDNINGER

Det er velkendt med skattemæssig støtte til den maritime branche i form af DIS, et nettolønssystem og tonnageskat. I det nylige erhvervsudspil foreslår regeringen en udvidelse af DIS med yderligere offshore-aktiviteter opgjort til en udgift/investering for samfundet på 105 mio. kr. om året. Dertil en "re-fortolkning" af destinationskravet for DIS-skibe til en udgift/investering på 60 mio. kr. årligt. Endelig vil regeringen fjerne registreringsafgiften for skibe til en værdi af 10 mio. kr. årligt. I alt en yderligere årlig investering fra samfundet på 175 mio. kr.

Støtten går dog primært til de danske rederier og deres aktiviteter uden nogen vished for, at det gavner den danske beskæftigelse. Dermed er det heller ikke sikkert, at støtten/investeringen fra det danske samfund vil opbygge og udvikle Danmarks maritime kompetencer, idet støtten lige såvel kan gå til at gøre udenlandske søfarende på danske skibe, som er begrænset skattepligtige til Danmark, helt skattefrie.

Som nævnt i afsnittet ovenfor mener og foreslår Søfartens Ledere, at den skattemæssige statsstøtte, der har skat på arbejdsindkomst som virkemiddel (i dag primært DIS-nettolønssystemet), flyttes over på den enkelte søfarende.

Dermed får man mulighed for at regulere, hvilke søfarende, hvilke kompetencer og hvilke dele af erhvervet man ønsker at satse på. I dag er det lidt forenklet vores påstand, at der ikke er nogen videre strategi med de mange hundrede millioner kroner, som Danmark hvert år investerer i DIS nettoløn. Ikke andet end, at rederierhvervet siger, at det er et vigtigt rammevilkår. Værdien for Danmark er ikke undersøgt.

En meget stor del af støtten går som nævnt til at gøre billig udenlandsk arbejdskraft skattefri. Vi støtter fra Danmark med andre ord, at den billige udenlandske arbejdskraft kan blive endnu billigere og udkonkurrere de danske søfarende. Det har den konsekvens, at Det Blå Danmark på længere sigt mister sine maritime kompetencer, og dermed mister Danmark også fundamentet for at være en af fremtidens globale maritime kraftcentre.

En anden vigtig betragtning er, at vi i Danmark ikke differentierer støtten mellem søfarende med fuld og søfarende med begrænset skattepligt til Danmark. Man er først fuldt skattepligtig til Danmark, når man er bosiddende i Danmark. Ved at prioritere et krav om fuld skattepligt som betingelse for nettoløn i DIS vil man sikre, at samfundet får umiddelbar værdi af en "skattefri" søfarende ved, at denne bor i Danmark med sin familie, som uddannes, indgår i arbejdsstyrken, har et forbrug, og betaler skatter og afgifter.

I Norge støtter man skibsfartserhvervet gennem den enkelte søfarende ved, at rederiet får refunderet (refusion) den søfarendes skat. Den maksimale refusion er 212.000 NKR, svarende til ca. 170.000 DKR om året, af en bruttoløn og efter et sømandsskattefradrag.

Norge er en større søfartsnation end Danmark. Værd at bemærke er, at de norske ordninger er begrænset til fuldt skattepligtige til Norge. Det vil sige nordmænd eller borgere fra EU bosat i Norge. Som følge af den nuværende krise inden for den skibsfart, der knytter sig til offshore olie og gas, har man åbnet op for refusionsordningen til NIS – Norges internationale skibsregister – men igen kun for søfarende med fuld skattepligt til Norge. Dette har ifølge vores oplysninger givet nye jobs til norske skibsofficerer.

### 3.1 - anbefalinger

På baggrund af ovenstående anbefaler vi følgende tiltag:

- **Etablering af et internationalt dansk sømandsskattesystem på linje med "UK seafarers tax deduction system" i Storbritannien.**

Med indførelsen af systemet i UK betegner briterne det selv som et nettolønssystem, idet de søfarende er skattefrie, men er gået ned i løn.

Et sådant system vil betyde, at danske søfarende vil kunne søge job globalt. De vil kunne gå ind og opbygge kompetencer i nye typer af skibsfart, som danske interesser endnu ikke er gået ind i. Værdien af danske søfarende vil også styrkes for de danske rederier, som med denne ordning vil kunne gøre brug af deres danske medarbejdere i alle skibe/datterselskaber uanset flag og dermed opnå en væsentlig fleksibilitet.

Et bredere globalt arbejdsmarked vil gøre det mere attraktivt for unge at vælge de maritime uddannelser. I UK er det lykkedes at bevare en stabil maritim arbejdsstyrke.

Et sådant system vil være begrænset til søfarende med ellers fuld skattepligt til Danmark. Derved vil et nyt internationalt sømandsskattesystem i Danmark blive benyttet af søfarende fra erhvervet,

hvilket primært er DIS-nettolønssystemet. Der vil derfor ikke være noget provenutab i Skatteministeriet og dermed intet finansieringsbehov.

*UK Seafarers Deduction System* er godkendt af EU.

**Vedr. det nuværende DIS-system (og andre skatteregler med betydning for danske søfarende) anbefaler vi følgende:**

- **Udvidelse af DIS med offshore skibsfart skal prioritere danske jobs.**  
Dette gøres ved at begrænse denne DIS-udvidelse til medarbejdere med fuld skattepligt til Danmark. Det vil også give mulighed for udenlandsk arbejdskraft (udenfor EU), men med bopæl i Danmark. Derved vil udvidelsen også skabe værdi i land.  
I dag betaler danske søfolk i disse skibe stats- og kommuneskatter i Danmark. De bor for manges vedkommende i det, man kalder "Udkantsdanmark", og er med til at holde gang i de mindre danske byer. Det skal en offshore-udvidelse af DIS fortsat sikre – ellers mister kommunerne både de søfarendes kommuneskatter og deres husstande.
- **En gennemgang og etablering af et system for "småskibsfart"/specialskibe:**  
Regeringen foreslår en "re-fortolkning" af destinationskravet, idet man fra Skatteministeriet erkender, at de nuværende fortolkninger ikke gavner erhvervet. Tiltaget vil styrke den mindre skibsfart, som servicerer internationalt farvand omkring Danmark.  
Der findes dog andre ordninger, som rammer både virksomheder og søfarende med bureaukratiske regler og fortolkninger. Det gælder sandsugere, stenfiskere og til dels slæbebåde.

Når regeringen både vil bruge 60 mio. kr. på destinationskravet og også skal til EU for en godkendelse af en udvidelse af DIS med offshore skibsfart, foreslår Søfartens Ledere, at regeringen også ser på den ovennævnte skibsfart. Det er et område med dansk beskæftigelse, som vi bør fremtidssikre med gode og stabile rammevilkår – fx med en ny DIS-refusionsordning som foreslået nedenfor.

- **Sammenhæng mellem DIS og skattesystemet**  
Det nuværende DIS-system og lovgivningen bør gennemgå en revision, og det bør indføres i lovgivningsprocessen, at der ved alle fremtidige ændringer af skattesystemet systematisk overvejes, hvilke implikationer disse ændringer måtte have for DIS-søfarendes forhold. På samme måde som implikationer i forhold til EU systematisk overvejes ved ændringer af dansk lovgivning.

DIS blev indført i 1988 som en erhvervsstøtteordning. Fordi det ikke måtte hedde sig, at det danske rederierhverv fik statsstøtte, blev det gennemført som en skattefritagelse af de søfarende, men under den klare forudsætning, at de søfarendes løn blev sat ned til en nettoløn (fastsat under hensyntagen til skattefritagelsen). Ministeren skulle se/godkende de første overenskomster, inden DIS blev sat i kraft.

Derved er det reelt arbejdsgiverne, som får de søfarendes A-skat i statsstøtte. Mens de søfarende har mistet deres sammenhæng til skattesystemet og får som nævnt ovenfor ikke del i de skattelettelser, Folketinget vedtager – selvom deres A-skat falder, og deres nettoløn derfor burde stige.

Det må ændres. Det er ikke et fair system for danske søfarende.

Vi foreslår konkret, at såvel udvidelsen af DIS med offshore skibsfart – og gerne hele DIS – baseres på en refusionsordning. Derved sikrer man de søfarende fuld sammenhæng med det danske skattesystem og velfærdssamfund samtidig med, at Det Blå Danmark får adgang til skattestøttet arbejdskraft.

Et andet stort problem er, at Skatteministeriet ikke vil have skat af de søfarendes nettoløn, men fastholder at ville trække skat af den del af "nettolønspakken", en sømand og dennes arbejdsgiver aftaler, skal gå ind på en pensionsordning. Det skal ændres i pensionsbeskatningsloven, så DIS-søfarende ikke sætter "nettokroner" ind på pensionsopsparingen til senere "bruttobeskatning".

Ovennævnte, og en række andre områder, skal identificeres og revideres ved gennemgang af DIS.

## **4 - UDDANNELSE**

Det er udelukkende rederierne, der er i stand til levere maritime praktikpladser, men for at sikre og udvikle den nødvendige, kritiske masse af maritime kompetencer må samfundet, og ikke rederierne, dimensionere både antallet af uddannelsespladser og fordelingen af pladserne mellem maskinmester- og skibsførerstudierende.

Antallet af navigationsofficerer i den danske handelsflåde er faldet de seneste mange år (se fig. 1) samtidig med, at der optages færre og færre skibsførerstudierende på de maritime uddannelsesinstitutioner (se fig. 2 og fig. 3).

Det er derfor nødvendigt med flere navigatørstudierende, ligesom en gennemgribende modernisering af skibsføreruddannelsen er påkrævet. Den skal imødekomme det voksende behov for ledelse, forretningsforståelse og innovation og krav til viden om fremtidens teknologier i relation til fx kunstig intelligens, autonome skibe og den generelle digitalisering af skibsfartserhvervet.

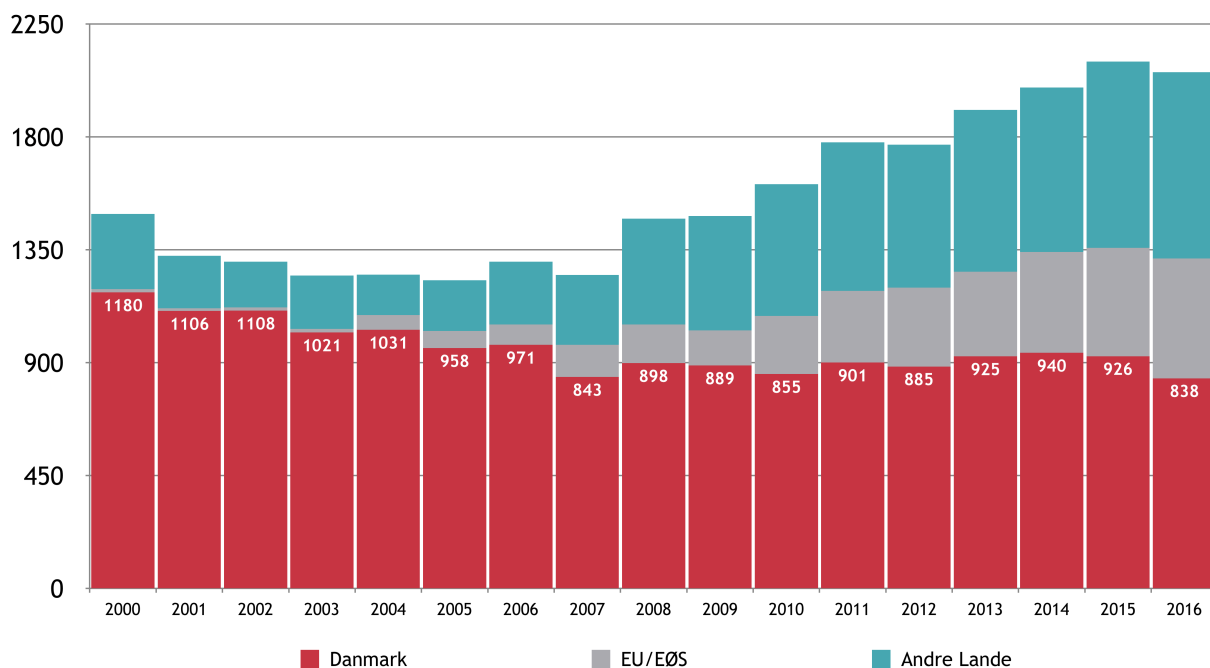
### **4.1 - anbefalinger**

På baggrund af ovenstående anbefaler vi følgende tiltag:

- Frit optag på de maritime uddannelser.
- Mulighed for fleksibel praktik til søs, hvor praktikken kan deles mellem flere rederier.
- 150 dedikerede praktikpladser årligt til skibsførerstudierende.
- Gennemgribende reform/modernisering af skibsføreruddannelsen.
- Kvalitetsløft i det maritime uddannelsessystem.

### **4.2 - Reetablering af arbejdsstyrken**

Der er p.t. et efterslæb på omkring 300 nye unge danske navigatører i den danske handelsflåde (se fig. 3), og det er nødvendigt med en diskussion om, hvor hurtigt arbejdsstyrken skal reetableres.



**Figur 1.** Antallet af navigationsofficerer i DIS (kilde: Søfartsstyrelsen).

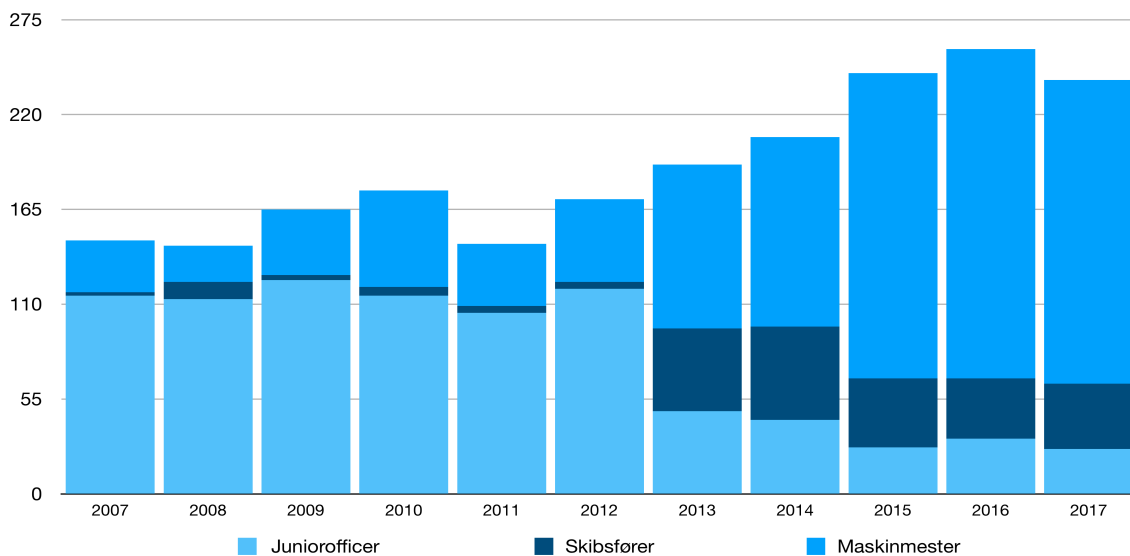
I den forbindelse er det vores bud, at antallet af uddannelsespladser til skibsførerstuderende i en årrække bør hæves til min. 150 om året.

Søfartens Ledere er klar til, på baggrund af dokumenterede fakta, at diskutere, hvor mange unge skibsofficerer der er behov for i det samlede maritime erhverv, og hvor hurtigt den nødvendige arbejdsstyrke skal reetableres.

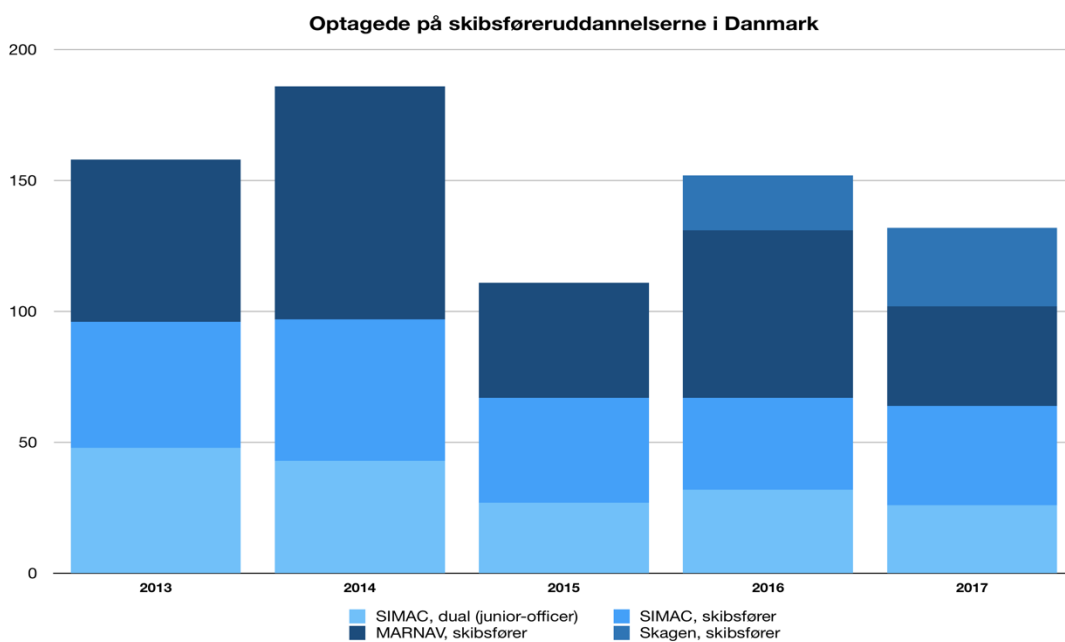
Søfartens Ledere er desuden parate til at diskutere Danske Rederiers forslag om, at de maritime studerende kan gives SU under deres praktik til søs.

Søfartens Ledere er parate til at indgå i en reform/modernisering af skibsføreruddannelsen.

Vi støtter Vækstteamets grundlæggende anbefalinger om en højere grad af internationalisering af de maritime uddannelser. Men vi ser også et konkret behov for sprog, ledelse, forretningsforståelse, innovation og operativt samarbejde med kunstig intelligens i en ny og fremtidssikret skibsføreruddannelse, der også kan række ud mod den nye, moderne skibsfart og henimod autonome skibe.

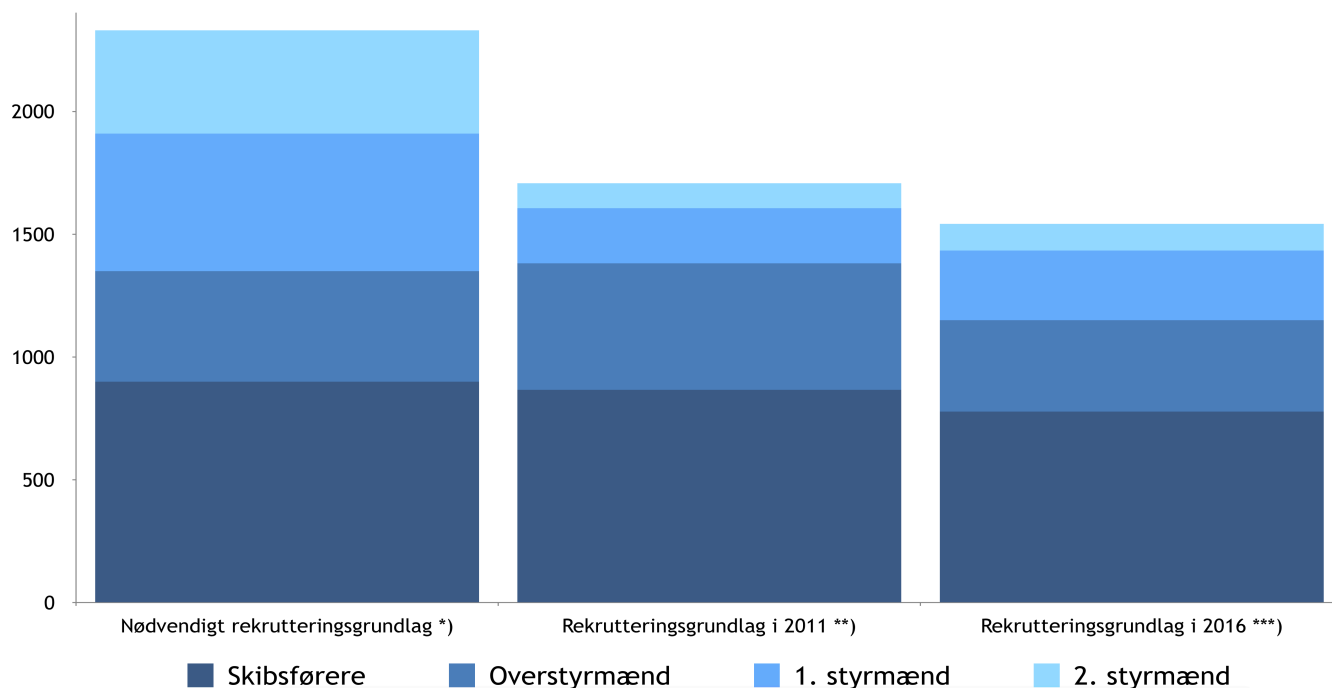


**Figur 2.** Optaget på de maritime uddannelser på SIMAC (kilde: SIMAC).



**Figur 3.** Optaget på skibsføreruddannelserne i Danmark (kilde: Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte, Skagen Skipperskole, Marstal Navigationsskole og SIMAC).





**Figur 4.** Manglende rekrutteringsgrundlag for danske skibsførere i DIS (kilde: Søfartsstyrelsen og Søfartens Ledere).

\*) For blot at kunne vedligeholde en bestand på ca. 900 danske skibsførere i DIS, er det, med udgangspunkt i faktor 4 (fra "Forløbsanalysen for danske søfarende", Søfartsstyrelsen, 2002) og den normale karriereudvikling fra 2. styrmand til kaptajn, Søfartens Lederes vurdering, at der burde være henholdsvis 450 danske overstyrmænd, 560 danske 1. styrmænd og 420 danske 2. styrmænd i DIS. Den normale karriereudvikling for en typisk dansk skibsofficer er, at han eller hun er 2. styrmand i 2 år, 1. styrmand i 4 år, overstyrmand i 6 år og skibsfører i 20 år.

\*\*\*) Kilde: Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik for 2011. Mønstringstallene er ganget med 2, hvilket omtrentligt tager højde for et tilsvarende antal søfarende "hjemme på fri".

\*\*\*) Kilde: Søfartsstyrelsens mønstringsstatistik for 2016 (seneste tal).