

BILFÆRGERNES REDERIFORENING

23. marts 2010

HK-Privat, 3F Privat Service Hotel og Restauration samt CO-Søfart (Metal-Søfart og Dansk Sø-Restaurationens Forening) har i et åbent brev af 19. marts 2010 på vegne af deres medlemmer og tillidsrepræsentanter protesteret over, at Bilfærgernes Rederiforening har stillet krav om, at den automatiske omregning af lønninger, der aftales i overenskomsterne gældende for indenrigs færgefart i Dansk Skibsregister (DS), ikke længere skal danne grundlag for beregning af lønningerne for udenrigs færgefart i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), såfremt formålet med at lade færger i udenrigsfart omfatte af DIS med henblik på at fastholde færger i udenrigsfart under dansk flag med danske arbejdspladser skal opretholdes.

Udenrigsfærgerne fik mulighed for at registrere i DIS i 2000, dog således, at der for denne del af søfartserhvervet ikke blev mulighed for at anvende udenlandsk arbejdskraft på deres lokale vilkår. Baggrunden var, at Tyskland havde givet mulighed for, at tyske færger og søfarende kunne anvende de støtteforanstaltninger (tonnageskat, reduktion af de søfarendes skat samt direkte støtte til ansættelse af tyske søfarende), som det tyske register stillede til rådighed for deres handelsskibe. Det var derfor nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for DIS til at omfatte danske færger i udenrigsfart for at modvirke udflagning og tab af danske arbejdspladser.

Imidlertid er den situation nået, hvor danske søfarende i DIS-færger ikke længere er konkurrencedygtige. Konkurrencefordelen for en skibsassistent i DIS udgjorde i 2000: 31,2 pct. I 2010 er den reduceret til: 23,4 pct. i forhold til en skibsassistent i DS. Det har betydet, at konkurrencefordelen i forhold til beskæftigelse af tyske og svenske søfarende, hvor sidstnævnte fik støtteforanstaltninger (reduktion af søfarendes skat og sociale omkostninger) for et par år siden, vil indebære, at en arbejdstime fra en svensk søfarende nu koster mindre end $\frac{2}{3}$ af prisen for en arbejdstime fra en dansk skibsassistent i DIS. I 2009 var den svenske konkurrencefordel under 30 pct. I forhold til en tysk skibsassistent var den tyske konkurrencefordel ca. 20 pct. i 2009. Den tyske konkurrencefordel stiger nu til over 26 pct.

Baggrunden for den forringede konkurrenceevne er, at de søfarende ud over de normale lønstigninger, som er givet på det generelle arbejdsmarked, også har opnået en lønstigning, som følge af ændringer i personskattesystemet. Disse ændringer har betydet ekstra omkostninger til løn til en skibsassistent i perioden 2000 – 2009 på 7,6 pct. Med den se-

neste skattereform vil disse ekstra omkostninger udover den lønfremgang, der følger af det alm. arbejdsmarked, stige til 15,2 pct. i 2010.

Når der ses bort fra de omkostninger, der hidrører fra sociale elementer i overenskomsten – barselsorlov, barns sygedag, tryghed i ansættelsen, betaling for medicin, uddannelse ved opsigelse o.s.v. - er omkostninger til en arbejdstime for en skibsassistent i en dansk indenrigsfærge steget med 31,7 pct. i perioden 2000 – 2009, og inddrages den seneste aftale om overenskomstfornyelse, vil stigningen udgøre 33,2 pct. for perioden 2000 – 2010.

Ser man på den tilsvarende udvikling for en skibsassistent i DIS, er omkostninger til en arbejdstime for en skibsassistent i en dansk udenrigsfærge steget med 39,3 pct. i perioden 2000 – 2009, og inddrages den seneste aftale om overenskomstfornyelse vil stigningen udgøre 48,4 pct. for perioden 2000 – 2010. Det bemærkes yderligere, at udover stigningen i omkostninger til sociale elementer, er rederiernes betaling af værdien af de danske DIS-søfarendes uudnyttede skattefradrag i negativ kapitalindkomst, og ligningsmæssige fradrag heller ikke indregnet i omkostningsudviklingen og værdien af fordelene ved DIS.

Det er således uansvarligt ikke at søge at standse den negative omkostningsspiral, som udhuler DIS-registerets formål om beskæftigelse af danske søfarende i udenrigsfærgerne, og formålet med at søge at bevare udenrigsfærgerne under dansk flag.

Den negative omkostningsspiral kan føres tilbage til 2000, hvor parterne aftalte at omregningen af lønningerne fra brutto- til nettoløn skete på basis af de skatteregler, som en borger i Hørsholm (dengang Danmarks næstbilligste skatekommune) var underlagt. Allerede her fik langt det overvejende flertal af søfarende en højere nettoløn end de tidligere havde. Bilfærgernes Rederiforening fandt dengang en sådan aftale forsvarelig, idet organisationerne dengang havde en aftale med Danmarks Rederiforening om at indlede drøftelser, såfremt det generelle personbeskatningssystem ændredes markant. De øvrige rederiforeninger har ikke en tilsvarende aftale. Bilfærgernes Rederiforening bekendt, er der ikke i de forlig, der er indgået med de øvrige rederiforeninger under de igangværende overenskomstforhandlinger ikke er aftalt lønstigninger som følge af den seneste skattereform, og dette spørgsmål forventes ikke medtaget i mæglingsforslaget.

Det bemærkes i den forbindelse, at bl.a. skatteministeren ved flere lejligheder har understreget, at der hverken i lovgivningen eller i EU-Kommissionens godkendelse er fastsat nærmere regler for, hvordan nettolønnen skal fastsættes. Der eksisterer således alene den grundlæggende forudsætning, at lønnen skal fastsættes under hensyntagen til skattefritagelsen i den betydning, at der skal være en besparelse i lønfastsættelsen, der som minimum udgør skattebesparelsen. Det er ligeledes hans opfattelse, at lønfastsættelsen skal ske på samme betingelser, som gælder på det øvrige arbejdsmarked – nemlig ved forhandling. Det har således aldrig været en forudsætning fra lovgivers side, at lønfastsættelsen i DIS skulle følge udviklingen i personbeskatningen.

Udenrigsfærgerne er samtidig hårdt ramt af den økonomiske krise. Udenrigsfærgerne betjener primært Tyskland og Sverige. På disse markeder er antallet af passagerer faldet med 2 pct. i 2008 og med 11,6 pct. i 2009 i forhold til passagertallet i 2007. Tilsvarende er transporteret godsvægt faldet med 3,5 pct. i 2008 og med 18,8 pct. i 2009 i forhold til transporteret godsvægt i 2007. Dette markante fald i indtægtsgrundlaget fører selvsagt til, at der skal findes besparelser, også i lyset af, at der ikke er tegn på, at situationen udbedres inden for kort tid.

Derfor har Bilfærgernes Rederiforening krævet, at vi enten fastholder den nuværende omregningsformel gældende for 2009, eller overgår til en selvstændig forhandling af DIS-satserne, som det foregår i de øvrige rederiforeninger. Subsidiært, at vi suspenderer skattereguleringen i overenskomstperioden med henblik på at finde en løsning, der kan sikre en bedre konkurrenceevne i fremtiden til gavn for danske arbejdspladser om bord i danske færges.

Med venlig hilsen
BILFÆRGERNES REDERIFORENING

Michael Wengel-Nielsen