



Unio



Kystrederiene



Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep.  
0030 Oslo

27. mai 2020

## Reglene om sjømannsfradrag – behov for endringer

### 1. Innledning

Kystrederiene, Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund, Det Norske Sjøoffisersforbund, LO og Unio, vil med dette be Finansdepartementet om at det foretas en endring i regelsettet om fradrag for sjøfolk (det såkalte sjømannsfradraget).

Vi anmoder om opphevelse av det krav til utseilt distanse (heretter benevnt distansekravet) som et fartøy under dagens regelsett må oppfylle for at sjøfolkene om bord på fartøyet skal være berettiget til sjømannsfradrag.<sup>1</sup> Under punkt 2 nedenfor redegjøres det nærmere for dette kravet, herunder for hvordan kravet har blitt forstått under skatteforvaltningspraksis.

Bakgrunnen for anmodningen er i korthet at nærskipsfarten har endret karakter på en måte som, for dominerende segmenters del, gjør det vanskelig å møte distansekravet slik dette nå forstås av skattemyndighetene. Dermed blir fradraget avskåret for sjøfolk, som i henhold til de hensyn som bestemmelsene om sjømannsfradrag bygger på, burde vært berettiget til det.

En opphevelse av dagens distansekrav er ikke bare nødvendig av hensyn til sjøfolkene, men også av hensyn til rederiene – idet rederienes rett til refusjon under tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk (heretter benevnt nettolønnsordningen) er betinget av at de ansatte på fartøyene er berettiget til sjømannsfradrag.<sup>2</sup> Konsekvensen av at visse fartøystyper har vansker med å oppfylle distansekravet blir dermed at de aktuelle rederiene får sterkt svekket sin konkurransevne – noe som igjen svekker sjøfolkenes interesser.

### 2. Nærmere om distansekravet

#### 2.1 Det rettslige utgangspunktet

I Finansdepartementets forskrift til skatteloven gis det, under henvisning til annet ledd av skatteloven § 6-61, uttrykk for at sjøfolk på fartøy «i (..) virksomhet over begrenset fartsområde hvor utseilt distanse ikke overstiger 30 nautiske mil» ikke er berettiget til sjømannsfradrag.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Kravet er uttrykt i FSN § 6-61-1 (1) d.

<sup>2</sup> Se forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, § 6 (1) a.

<sup>3</sup> FSN § 6-61-1 (1) d.

Under skattefastsettingspraksis har det vært lagt til grunn at dette distansekravet ikke gjelder for fartøy med eget fremdriftsmaskineri som er i «utenriksfart».<sup>4</sup>

Måten distansekravet er formulert på i forskriftsbestemmelsen gir ikke anvisning på om alle fartøyets reiser må overstige 30 nautiske mil for at sjøfolkene skal kvalifisere for fradrag og, hvis ikke, i hvor stor grad det kreves at et fartøy oppfyller kravet til utseilt distanse.

Formuleringen gir heller ikke svar på hvor en seilingsdistanse starter og ender, hva som skal anses som én, til forskjell fra flere, seilingsdistanser - og på flere andre spørsmål knyttet til hvilken mobilitet regelen krever at et fartøy i norske farvann må være gjenstand for.

Det foreligger flere uttalelser, hovedsakelig i Skatte-ABC, om hvordan sjømannsfradragets krav og rederibeskatningsordningens distansekrav skal forstås i praksis. Disse uttalelsene, som har hatt et noe varierende innhold opp gjennom årene, kan ikke sies å ha ført til at forannevnte problemstillinger i stor grad har funnet sin avklaring. Dertil reiser disse uttalelsene nye spørsmål – noe også nye fartøystyper og -operasjoner gjør.

Et identisk lydende distansekrav gjelder innenfor rederibeskatningsregelverket,<sup>5</sup> men da som et kriterium for å avgjøre om fartøyer av en viss størrelse som opererer innenriks - og som er uten tilknytning til petroleumsindustrien - kan omfattes av særbeskatningsregimet. Inntil april 2019 ble det under skatteforvaltningspraksis lagt til grunn at forståelsen av distansekravet under reglene om sjømannsfradrag ikke var avgjørende for forståelsen av distansekravet under rederibeskatningsregelsettet.

Dette hadde grunnleggende sett sin årsak i at distansekravene under det respektive regelsettene er bygd på forskjelligartede hensyn. I april 2019 avga imidlertid Skattedirektoratet en tolkningsuttalelse hvor det kom til uttrykk at de respektive distansekravene skulle forstås på samme måte.

## 2.2 Overordnet om Skattedirektoratets fornyede forståelse av distansekravet

I Skattedirektoratets tolkningsuttalelse av 10. april 2019 kommer det til uttrykk at;

*«begrepet "skip i fart" i FSFIN § 8-11-1 skal forstås på samme måte som tilsvarende begrep i skatteloven § 6-61 og FSFIN § 6-61-1 om særskilt fradrag for sjøfolk».*

På et mer spesifikt plan kom det til uttrykk at;

*«Skattedirektoratet er kommet til at ved tolkningen av ordlyden "annen virksomhet over begrenset fartsområde hvor utseilt distanse ikke overstiger 30 nautiske mil" skal bestemmelsene fremdeles tolkes likt i FSFIN § 8-11-1 første ledd bokstav d og § 6-61-1.»*

---

<sup>4</sup> Skatte-ABC 2019/2020, stikkord «Sjøfolk», punkt 3.2.1.

<sup>5</sup> Se FSFIN § 8-11-1 (1) d.

Slik uttalelsen er formulert er det skattemyndighetenes forståelse av distansekravet under regelsettet om sjømannsfradrag som skal være styrende for tolkningen av distansekravet under rederibeskatningsregelsettet - og ikke omvendt.

På et mer detaljert plan uttales det at distansekravet må være oppfylt «*i mer enn to tredjedeler av inntektsåret*» og det gis nokså omfattende anvisning på hvordan kravet er å forstå i ulike henseender. I denne sammenheng gis det uttrykk for synspunkter på hvordan «blandede» seilingsdistanser skal behandles, og på hva som skal anses som en seilingsdistanse – som reiser en del ytterligere spørsmål.

Når uttalelsen sammenholdes med tidligere skattefastsettingspraksis, herunder den som er reflektert i tidligere års Skatte-ABC'er, fremkommer det at den kvantitative grensen på 2/3 er et nytt krav under rederibeskatningsregelverket. Tidligere har det blitt praktisert en annen, og mer lempelig, kvantitativ grense nedad under dette regelsettet.<sup>6</sup> På den annen side har et slikt kvantitativt minstekrav, i henhold til nevnte publikasjon, vært oppstilt som et vilkår for sjømannsfradrag i under skattefastsettingspraksis - i en viss periode, jf. punkt 2.4 nedenfor.

Ikke bare i forhold til rederibeskatningsregelsettet, men også i forhold til regelsettet om sjømannsfradrag er de anvisninger som er gitt i Skattedirektoratets nye uttalelse om hvordan distansekravet skal beregnes i ulike henseender i stor utstrekning mer spesifikke og detaljerte enn de anvisninger som tidligere har vært gitt i Skatte-ABC'en. Direktoratets nye uttalelse innebærer dermed at vilkårene for å oppnå sjømannsfradrag skjerpes i forhold til skattefastsettingspraksis frem til april 2019. Det mest iøyenfallende i så måte er at direktoratets nye uttalelse gir anvisning på at det ved bedømmelsen av om distansekravet i tilstrekkelig grad er oppfylt gjennom en inntektsperiode skal ses bort fra seilingsdistanser som er å anse som «utenriksfart».

I og med at direktoratets nye uttalelse gir uttrykk for synspunkter på hvordan rederibeskatningsordningens distansekrav skal forstås som er nye og skjerpene, og det uttales at de respektive regelsetts distansekrav skal forstås likt, er det vanskelig å forstå uttalelsen annerledes enn at den tar sikte på å være rettsendrende - også i forhold til de fartøysrelaterte vilkårene for å oppnå sjømannsfradrag.

Etter vårt syn hviler direktoratets uttalelse på et uriktig grunnleggende premis når det gjelder forståelsen av sammenhengen mellom regelsettet om sjømannsfradrag og regelsettet om rederibeskatning. Når det gjelder dette aspektet ved uttalelsen, nøyer vi oss med å vise til at det fremgår av rederibeskatningsregelsettets forarbeider,<sup>7</sup> skattefastsettingspraksis<sup>8</sup> og nærmere bestemte uttalelser<sup>9</sup> fra Finansdepartementet at begrepet «skip i fart», herunder distansekravet, ikke skal forstås identisk under de ulike regelsettene. En grunnleggende årsak til dette er at de respektive regelsettene skal ivareta hensyn som er grunnleggende forskjellige.

---

<sup>6</sup> Se Utv. 2013/277, punkt 3.1.3 og Finansdepartementets notifikasjon til ESA av en fortsatt norsk rederibeskatningsordning av 24. mai 2017, punkt 5.1.

<sup>7</sup> Se Ot. prp. Nr. 11 (1996-1997), punkt 6.3.5.2.

<sup>8</sup> Se Utv. 2013/277 SFS, punkt 3.1.3.

<sup>9</sup> Se Utv. 1997/405 FIN og Finansdepartementets notifikasjon til ESA av en fortsatt norsk rederibeskatningsordning av 24. mai 2017, punkt 5.1.

### 2.3 De hensyn som regelsettet om sjømannsfradrag bygger på

Mens rederibeskatningsordningens hovedformål i korthet er å fremme den norske skipsfartsnæringen og tilgrensede norske næringer – og sysselsetningen innen disse næringene, så er sjømannsfradraget begrunnet i hensynet til den enkelte sjøfarers personlige og sosiale forhold.<sup>10</sup> Tanken er at fradraget gir sjøfarerne kompensasjon for lange fravær fra hjemmet.<sup>11</sup>

På den annen side synes bakgrunnen for etableringen av distansekravet å ha vært at ansatte på fartøy som på regulær basis bare trafikkerer korte distanser (typisk bilferger) ikke skulle bli innrømmet fradrag, idet disse ble antatt ikke å være like lenge borte fra hjemmet som andre sjøfarere.

På denne bakgrunn blir det sentralt for spørsmålet om distansekravet bør opprettholdes om sjøfarerne innenfor det segmentet av nærskipfarten som har vansker med å møte kravet står i samme stilling i dette henseendet som sjøfarere på fartøyer som ikke har vansker med å møte det.

De segmenter av nærskipfarten som har størst vansker med å møte distansekravet slik dette forstås av skattemyndighetene typisk akvakultur-relaterte fartøyer og f.eks bulkfartøyer. På slike fartøyer er det maritimt personell som gjerne bor og arbeider om bord fartøyene i inntil seks uker sammenhengende. På denne bakgrunn kan det etter vårt syn ikke med rimelighet trekkes i tvil at de hensyn som sjømannsfradraget er fundert på tilsier at også sjøfarerne innen disse segmenter av skipsfarten bør være berettiget til sjømannsfradrag.

### 2.4 Tidligere variasjoner i forståelsen av distansekravet under skatteforvaltningspraksis

Så vidt vi har kunnet bringe i erfaring ble kravet om at distansekravet måtte være oppfylt i minst 2/3 av inntektsåret inntatt i Skatte-ABC'en fra 2007. Hvordan man skulle forholde seg til dette kravet, i forhold til hvor en reise starter og slutter, og i forhold til hva som utgjør én – til forskjell fra flere – reiser, har dermed lenge fremstått som uklart.

Dermed lar det seg vanskelig klarlegge hvordan distansekravet har blitt praktisert – herunder hvordan man har forholdt seg til fartøy som dels har vært i utenriksfart og dels har operert i norske farvann. Det fremstår også som uklart hvordan man i forhold til vilkårene for sjømannsfradrag har bedømt fartøyer som har hatt innslag av stasjonære fartøysaktiviteter under sine operasjoner.

Og etter vårt syn kan ikke Skattedirektoratets uttalelse av 10. april 2019 sies å avklare disse spørsmålene.

---

<sup>10</sup> Ot. prp. Nr. 11 (1996-1997), punkt 6.3.5.2.

<sup>11</sup> Utv. 2004/538 FIN.

## 2.5 Andre problematiske aspekter ved distansekravet

Med den sterkt tiltagende reguleringen av kysten, smittevernsoner, produksjonsområder etc, skaper distansekravet store utfordringer i forhold til de akvakultur-relaterte segmentet av nærskipfartsflåten – og alt tyder på at et slik krav vil bli særdeles vanskelig å forholde seg til i fremtiden.

Som et eksempel viser vi til havbruksnæringens inndeling av produksjonsområder (PO), hvor skip blant annet for å begrense smitte mellom havbrukslokaliteter, kun kan operere innenfor gitte soner. Myndighetenes inndeling av PO områdene langs kysten medfører et begrenset fartsområde for fartøy og noen fartøy får store utfordringer med å oppnå distansekravet, mens fartøyene som opererer i f. eks Finnmark oppnår dette grunnet størrelsen på PO.

Dette segmentet av nærskipfarten, som har vært gjenstand for en betydelig vekst de senere år, utfører typer av maritime operasjoner som gjør at fartøyenes seilingsdistanser varierer mye. Denne utviklingen har innebåret at distansekravet skaper usikkerhet knyttet til sjøfolkenes berettigelse til sjømannsfradrag. Videre er det, også fra et ansatte-ståsted, høyst problematisk at denne usikkerhet også trekker etter seg en usikkerhet med hensyn til om rederiene innenfor dette segmentet kan omfattes av nettolønnsordningen.

### 3 Distansekravet er p.t. uegnet som kriterium for sjømannsfradrag

Distansekravet er, som redegjort for under punktene 2.2, 2.4 og 2.5 ovenfor, vanskelig å praktisere. Særlig den utstrakte reguleringen av kysten i forhold til smittevernsoner, produksjonsområder etc. har skapt utfordringer i forhold til distansekravet. Avskaffes ikke distansekravet nå, vil det utvilsomt oppstå flere tvistesaker og bli fremsatt flere anmodninger om forhåndsuttalelser/tolkningsuttalelser om hvordan kravet skal forstås i ulike henseender.

Dertil innebærer distansekravet en helt urimelig forskjellsbehandling av sjøfolk innenfor ulike segmenter av skipsfartsindustrien. De hensyn som sjømannsfradraget i alminnelighet bygger på, jf. punkt 2.3 ovenfor, gjør seg minst i like stor grad gjeldende for sjøfarerne innenfor dette segmentet av nærskipfarten som for de øvrige av skipsfartsflåtens sjøfarere. Viktige segmenter innenfor nærskipfarten, særlig det akvakulturelaterte segmentet og bulk-segmentet, har utviklet seg slik at distansekravet har blitt uegnet for å skille mellom sjøfarere som bør være berettiget til fradrag og sjøfarere som hensynet bak sjømannsfradraget ikke gjør seg gjeldende for.

En annen form for problematisk forskjellsbehandling ligger i det forhold at distansekravet, i henhold til etablert skattefastsettingspraksis, ikke gjelder for sjøfolk på fartøyer som er i «utenriksfart».<sup>12</sup> Dermed vil sjøfolk på fartøyer som for eksempel opererer innenfor et begrenset fartsområde innenfor farvannene til en fremmed stat EU/EØS-stat bli innrømmet fradrag, mens sjøfolk i korresponderende former for fart i norske farvann vil bli nektet fradrag.

---

<sup>12</sup> Skatte-ABC 2019/2020, «Sjøfolk», punkt 3.2.1.

Usikkerheten som distansekravet skaper i forhold til nettolønnsordningen gjør at både arbeidsgivere og arbeidstakere nå er svært bekymret for svært viktige segmenter av nærskipfarten. Medlemmer av Kystrederiene har blant annet gitt tilbakemelding om at virksomheten med tilhørende aktivitet vil måtte «flagge ut», dersom kravet blir stående. Videre vil både opplæringsstillinger og sysselsatte sjømenn i Norge gå tapt, i tillegg til at Norge får redusert verdiskaping i kystsammfunnene. Dette må Regjeringen sørge for at ikke skjer.

På denne bakgrunn er vårt syn at det for fremtiden ikke har noe for seg å operere med et distansekrav under regelsettet - og at dette nå bør oppheves og erstattes med et krav om at sjøfolkene er ansatt på skip som operere «til sjøs» eller lignende. Med utgangspunkt i et slikt generelt krav kan man så vurdere om bør presiseres at sjøfarere som arbeider på fartøy knyttet til landbasert infrastruktur, typisk ferger og lignende, ikke skal være berettiget til sjømannsfradrag.

#### 4. Avslutning

Sammen med nettolønnsordningen utgjør sjømannsfradraget et svært viktig grunnlag for nærskipfarten langs norskekysten, både for de norske sjøfolkene og for rederiene langs kysten.

Som vi har redegjort mer detaljert for ovenfor har vi sett at nærskipfarten og havforvaltningen har utviklet seg slik at det har blitt utfordrende å oppfylle distansekravet. Organisasjonenes klare oppfatning er at vilkåret ikke er tilpasset dagens nærkystfart.

Disse forholdene er det nå maktpåliggende å få rettet på. Forutsigbarhet i rammevilkårene er grunnsteinen for å realisere vekst potensialet med tilhørende økt sysselsetting og verdiskaping som er ønsket innenfor maritim sektor. Det er derfor kritisk at vår anmodning om endring, med konkrete justeringer, gjennomføres snart.

I Regjeringens havstrategi «Ny vekst, stolt historie» fra 2017, står det klart at regjeringen skal bidra til gode rammebetingelser gjennom å videreføre og videreutvikle en effektiv, forutsigbar og kunnskapsbasert regulering av havnæringene;

*«For å nå denne målsettingen vil regjeringen legge til rette for videreutvikling av havnæringene og utvikling av nye, lønnsomme havnæringer innenfor bærekraftige rammer, sørge for at lovgivningen ikke hindrer innovasjon og teknologi- og erfaringsoverføring på tvers av havnæringene, og arbeide for å sikre et teknologinøytralt regelverk som bidrar til å fremme teknologisk utvikling.»*

Landet vårt står nå foran en krevende tid økonomisk, og vi må understreke at endringene vi anmoder om, etter vårt syn, er provenynøytrale for statsbudsjettet. Det er kritisk at nevnte rammevilkår sikres for å unngå diskriminering i fht om sjøfolkene arbeider i nærskip- eller i utenriksfart, opprettholdelse av aktivitet, og for å stimulere til en bærekraftig utvikling av næringslivet langs kysten.

Vennlig hilsen



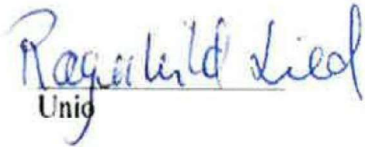
Kystrederiene




LO



Norsk Sjømannsforbund



Unio



Det Norske Maskinistforbund



Norsk Sjøoffisersforbund