

Svar

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Lilju Rafneyju Magnúsdóttur um kaupskip.

1. *Hversu mörg kaupskip voru skráð í íslensku skipaskránni 1. janúar 2018?*
Ekkert íslenskt kaupskip var skráð á íslenska skipaskrá 1. janúar 2018.

2. *Hversu mörg kaupskip sem eru í eigu íslenskra hluta- eða einkahlutafélaga sem stunda millilanda- og strandsiglingar með vörur, samkvæmt atvinnugreinaflokkun, eru skráð í erlendum skipaskrá?*

Upplýsingum um skip í eigu íslensku skipafélaganna sem skráð eru í erlendum skipaskrá er ekki haldið sérstaklega til haga af íslenskum stjórnvöldum. Leitað var til Samskipa og Eimskips vegna upplýsinga sem óskað var eftir í þessum lið fyrirspurnarinnar. Samkvæmt upplýsingum frá Eimskipi eru tíu kaupskip í eigu fyrirtækisins. Þau eru öll skráð á erlendum skipaskrá. Samskip hafa fimm skip í Íslandssiglingum. Þrjú þeirra eru í eigu erlendra félaga sem tengd eru Samskipum. Skipin sigla öll undir erlendum fána, þ.e. eru skráð í erlendum skipaskrá.

3. *Hvernig hafa nágrannalönd okkar, Færeyjar, Danmörk og Noregur, hvatt skipafélög til þess að skrá skip sín í þeim löndum?*

Norðmenn, Færeyingar og Danir hafa markað sér stefnu um skipaskrár sínar. Meginatriðið er að rekstrarskilyrði skráðra skipa skuli samkeppnishæf á alþjóðavísu. Lögð er áhersla á að aðgengilegt sé fyrir skipafélög að skrá skip á skrána og njóta ávinnings af því rekstrarumhverfi sem gildir um skráð skip svo fremi að alþjóðlegar reglur séu virtar. Jafnframt er stefnt að því að skráningin feli í sér trúverðuga vottun um gæði og öryggi, þ.e. að ekki sé um svokallaða hentifána að ræða. Þar er fyrst og fremst átt við að vel sé fylgst með því að skipin uppfylli alþjóðlegar reglur á borð við öryggisreglur, reglur um mengunarvarnir og áhafnir. Lögð er áhersla á að pappírsvinna sé eins lítil og hægt er.

Löndin hafa dregið úr sérreglum sem áður giltu í hverju ríki um sig. Fyrst og fremst á það við um reglur um kaup og kjör farmanna sem starfa á skipum sem skráð eru á skipaskrá í þessum löndum. Með öðrum orðum hefur verið heimilað að ráða fólk á skip sem skráð eru í skipaskrá þessara landa á öðrum kjörum en almennt gilda á vinnumarkaði þessara landa. Landsbundnar sérkröfur til búnaðar skipa hafa verið afnumdar að mestu og miðað alfarið við alþjóðlegar reglur. Þetta er til þess fallið að auðvelda að skip séu flutt inn og þau samþykkt í skipaskrá landanna.

Tollar og gjöld tengd skráningum skipa hafa verið lækkuð eða afnumin.

4. *Hefur ráðherra í hyggju að skoða hvort rétt væri að breyta lögum nr. 38/2007, um íslenska alþjóðlega skipaskrá, með það fyrir augum að hvatar séu fyrir íslensk skipafélög að skrá skip sín á Íslandi án þess þó að horfið sé frá þeirri meginreglu að íslenskir kjarasamningar gildi um áhafnir kaupskipa sem hér eru skráð?*

Málið hefur verið skoðað. Samgönguráðherra lagði árið 2007 fram frumvarp um alþjóðlega skipaskrá sem hlaut samþykki Alþingis. Í meðförum þingsins var tekið út ákvæði sem heimilaði útgerðum að ráða skipverja á öðrum kjörum en innlendir kjarasamningar sögðu til um. Þá voru samþykktar sérreglur um skattalega meðferð útgerða á íslenskri alþjóðlegri skipaskrá með lögum nr. 86/2007, um skattlagningu kaupskipaútgerðar. Þær voru felldar niður eftir athugasemdir frá ESA þar sem þær þóttu ekki samræmast almennum reglum EES-samningsins um ríkisaðstoð.

Eftirfarandi atriði í lögum nr. 86/2007 voru talin ganga of langt og fela í sér ólögmæta ríkisaðstoð:

- Tonnaskattur samkvæmt íslensku reglunum var talinn of lágur og í því sambandi miðað við reglur í öðrum EES-ríkjum sem höfðu verið tilkynntar til ESA eða framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins.
- Það skilyrði í íslenskum lögum að skip þyrftu einungis að vera skráð í skrána í þrjú ár var talið of ívilnandi. Í því sambandi var bent á að í öðrum ríkjum væri binditími að jafnaði tíu ár.
- Engin skilyrði voru í íslenskum lögum um þjóðerni skipverja, en ESA komst að þeirri niðurstöðu að þegar um væri að ræða flutninga milli hafna innan EES-svæðisins væri nauðsynlegt að ríkisaðstoð væri aðeins veitt ef skipverjar væru frá EES-ríkjum.

Eitt af því sem skipafélög horfa helst til þegar ákvörðun er tekin um skráningu skipa er hvaða svigrúm er til að draga úr launakostnaði, með öðrum orðum hvort hægt sé að ráða skipverja á skip á skránni á öðrum kjarasamningi en gildir í heimalandi skipsins. Með því geta skipafélög ráðið fólk til starfa um borð í skip frá öðrum löndum og lækkað þar með launakostnaðinn. Helsta ástæða þess að skip voru ekki skráð á íslenska alþjóðlega skipaskrá á þessum tíma var að framangreint ákvæði frumvarpsins um kjarasamninga var fellt út við meðferð málsins á Alþingi vegna andstöðu samtaka sjómanna.

Hinn 7. ágúst 2014 skipaði fjármála- og efnahagsráðherra starfshóp sem hafði það hlutverk að kanna hvort unnt væri að útfæra lög og reglur sem gilda um skráningu kaupskipa á Íslandi þannig að alþjóðlega skipaskráin, sbr. lög frá 2007, yrði aðlaðandi fyrir íslensku skipafélögin. Meðal þeirra atriða sem horft var til var hvort veita ætti undanþágu frá stimpilgjaldi af afsali og veðböndum kaupskipa, hvort heimila ætti þurrleiguskráningu á og frá íslensku skipaskránni og hvort leyfa ætti skattaívilnanir til handa útgerðum sem skrá skip sín á íslensku alþjóðlegu skipaskrána. Starfshópurinn skilaði niðurstöðum sínum en ekki var tekin ákvörðun um framhald málsins, m.a. vegna stjórnarskipta.