

”En häxjakt på sjömän”

Sjöbefälsföreningens bemanningsbolag NOS, Nordic Oriental Shipmanagement, har blivit utsatt för en skatterevision. Skatteverket ifrågasätter om NOS verkligen är ett riktigt bemanningsbolag.

– Om inte NOS ska anses vara ett bemanningsbolag då vet jag inte vilket bolag som skulle vara det, säger Christer Themnér, vd för NOS. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF



Mikael Huss

STOCKHOLM FEBRUARI 2020

Bemanningsbolaget NOS bildades på 80-talet av tre svenska rederier, ICB, Frontline och Nordsjöfrakt, sedermera Transatlantic. De ville få samordningseffekter och bildade NOS som ett bemanningsbolag. ICB och Frontline köptes senare upp utomlands och Nordsjöfrakt fortsatte att driva bolaget själva med både egna fartyg och externa rederier som uppdragsgivare. Men runt år 2000 hade B&N Nordsjöfrakt omvandlats till Transatlantic och NOS blev en udda fågel i rederiet.

– Transatlantic kom till oss, dåvarande Sjöbefälsförbundet, och ville lägga ner NOS och säga upp de anställda, cirka 30 personer. Men istället för att inleda uppsägningsförhandlingar så frågade vi om vi fick köpa bolaget. Vi drev redan då SMBF Service AB och kunde hitta samordningsvinster mellan de två bolagen. Tanken var att avveckla NOS i en långsam takt genom naturliga avgångar, för att slippa säga upp folk, säger Mikael Huss, vd för Sjöbefälsföreningen.

– Men när vi hade kommit ner till 18 anställda så kom en gammal kund och önskade hjälp med bemanning, fortsätter han. Då fick vi helt plötsligt nyanställa folk, och var som mest uppe i 50 anställda.

2012 började det hända något

Allt fungerade bra, och hade kunnat göra så. Men år 2012 började det hända något. Sjömännen som arbetade i NOS, gick, precis som många andra bemanningsbolag inom sjöfarten, på det så kallade utlandsavtalet. Utlandsavtalet bygger på det som kallas för 183-dagars regeln, som återfinns i inkomstskattelagen, 3 kap 12 §. Den inne-

bär i korthet att om du uppfyller tre krav så blir du skattebefriad i Sverige. Detta är en förutsättning för anställningen eftersom lönerna är nettolöner, det vill säga, de är satta på en sådan nivå att det inte är tänkt att skatt ska dras från dessa. De tre kraven är: den anställda ska vara ombord på ett utländskt fartyg som huvudsakligen går i oceanfart, den anställda ska vara utomlands i minst 183 dagar under en tolv månaders period och arbetsgivaren ska höra hemma i ett EU-land.

”Helt plötsligt började Skatteverket ompröva tolkningar som tidigare varit vedertagna.

– Helt plötsligt började Skatteverket ompröva tolkningar som tidigare varit vedertagna. De har ändrat tillämpningen av begreppet oceanfart, de har gått från att räkna med alla dagar utomlands till att räkna bort kursdagar och resdagar och nu har de även börjat ompröva begreppet arbetsgivare, säger Mikael Huss.

Begreppet är inte definierat i lagen

I en egen bedömning av ”Begreppet arbetsgivare i oceanfartsregeln” skriver Skatteverket att ”Av lagtexten i 3 kap 12 § IL framgår att arbetsgivaren ska finnas inom EES. Vad som avses med arbetsgivare finns inte definierat i IL.” Därför har de själva definierat begreppet: ”det primära är att fastställa vilket företag som

bär ansvaret eller risken för arbetet. Om omständigheterna pekar på att det verkliga arbetstagarförhållandet inte motsvarar det formella anställningsförhållandet kan följande omständigheter beaktas för att fastställa om uppdragshållaren eller uthyraren är den verkliga arbetsgivaren: vem som har rätten att instruera arbetstagaren, vem som kontrollerar och har ansvar för platsen där arbetet utförs, om ersättning till uthyraren beräknas på grundval av använd tid eller det finns på annat sätt ett samband mellan denna ersättning och arbetstagarens lön, vem som ställer verktyg och material till arbetstagarens disposition, vem som bestämmer antalet arbetstagare och deras kvalifikationer, vem som har rätt att välja vem som ska utföra arbetet och vem som har rätten att avsluta kontraktet med arbetstagaren, vem som får vidta disciplinära åtgärder, vem som bestämmer semester och arbetsschema.”

– Det säger sig självt att ett bemanningsbolag inte kan ansvara för platsen där arbetet utförs, tillhandahålla verktyg eller bestämma över vem som ska utföra arbetet eller antalet arbetstagare. Det faller på sin egen orimlighet och blir bara ett bevis för att Skatteverket vill slå undan benen för internationell bemanningsverksamhet. Om vi ska uppfylla de kraven, varför ska de då inte också gälla för stora svenska bemanningsbolag, som Manpower och Academic work? undrar Mikael Huss.

Skatteverket har inte hittat några fel

I NOS fall handlar det om att vissa av de anställda har varit uthyrda till Ocean Rig AS, med huvudkontor i Norge, men som har fartyg under Marshall Islands- och Bahamas-flagg. Precis som vilket beman-

ningsbolag som helst så har NOS haft ett avtal med Ocean Rig, alla löner och ersättningar har betalats ut av NOS, som även har tecknat försäkringar. NOS har alltså haft det fulla arbetsgivaransvaret och stått för arbetsgivarrisken.

– Skatteverket har gått igenom NOS räkenskaper och nu har de avslutat revisionen utan att ha hittat några fel. Trots det vill Skatteverket få det till att NOS inte är en äkta arbetsgivare och att anställningen istället är i något brevlådeföretag på Marshall Islands, utan att definiera vilket. Därför har de nu gått på de enskilda anställda och kräver dem på kvarskatt.

”Det här är människor som har gjort allt för att följa reglerna och göra rätt och nu får de sälja hus och hem för att ha råd att betala sina skatteskulder.

De går fem år tillbaka i tiden, och kräver att de anställda måste betala både själva skatten, men även en straffskatt, vilket gör att den totala summan blir flera miljoner.

Hjälper till att överklaga

NOS har numera ingen bemanningsverksamhet längre, men hjälper ändå sina före detta anställda att överklaga de här skattebesluten till Förvaltningsrätten.

– Skatteverkets agerande är helt gale. NOS har varje år anmält in till Skatteverket och fått preliminära skattebesked som säger att ingen skatt ska dras. De anställda har fått slutskattebesked varje år, utan påfordrad skatt. Sen kommer Skatteverket helt plötsligt och tolkar om de regler som har gällt, och dessutom fem år tillbaka i tiden. Det här är människor som har gjort allt för att följa reglerna och göra rätt och nu får de sälja hus och hem för att ha råd att betala sina skatteskulder. Det här är ett maktmissbruk utan dess like och känns mest som en häxjakt på sjömän, säger Mikael Huss. **SC**

Före detta anställd i NOS: ”Vi har haft ett lagligt avtal”

Vårt skatteärende som anställda i Nordic Oriental Shipmanagement har nu kommit ut till media. Göteborgsposten skriver följande rubrik och ingress på sin internetupplaga;

”Skattesmäll på miljoner för göteborgska sjöbefäl”

”Två sjöbefäl från Göteborg, knutna till fackförbundet Sjöbefälsföreningens bemanningsföretag, försökte undgå skatt för flera miljoner kronor via löneutbetalningar från en utländsk koncern i ett skatteparadis. Ett skenupplägg, hävdar Skatteverket – och kräver sjöbefälen på 7,5 miljoner kronor i skatt, inklusive skattetillägg.”

Jag reagerar starkt på detta och vill uttrycka min egen uppfattning som jag är säker på delas av alla berörda befäl. Det har aldrig varit någon fråga om att smita från skatt och jag vill att ni kommunicerar detta klart och tydligt för media, Skatteverket och förvaltningsrätten. Vi har haft ett lagligt avtal och arbetat utefter detta för att utföra exploatering efter olja och gas. Om media (Göteborgsposten) njuter yttrandefrihet varför använder de då inte den yttrandefriheten på ett klokt sätt och tänker efter vad de skriver? ”Försökte smita undan”... Detta är inte kvalitetsjournalistik. Det är osanning.

Om nu Skatteverket anser att Nordic Oriental Shipmanagement varit ett bulvanföretag, vad är då alla andra bemanningsföretag? Varför tar Skatteverket upp Nordic Oriental Shipmanagement till prövning och inte Manpower och andra väl etablerade bemanningsföretag? Da är väl alla bemanningsbolag bulvanverksamhet? Vidare så krävdes det internationell besättning för att driva den verksamhet som Ocean Rig gjort. All nödvändig kompetens finns inte hos en och samma arbetsgivare. Att kräva fungerande infrastruktur men samtidigt slå undan benen som håller den uppe är något som myndigheter, regering och politiker inte får göra om ett samhälle ska fungera.

Sedan undrar jag över Skatteverkets hållning när de utfört en kontroll. Om man nu utför en kontroll och samtidigt uppdagar i sitt tycke fel, varför försöker man då inte i samförstånd komma tillrätta med felet? Istället bestämmer de sig för att omedelbart slå arbetstagare sönder och samman. Det ligger inte i ett myndighetsutövande att göra så enligt min mening. Så kan man göra om man uppdagar utstuderat fusk (ej deklarerat till exempel) eller om man trots en kontroll med varning noterar fusk. Jag arbetar hederligt och jag begär att jag blir behandlad som en arbetare och inte som en kriminell. Som sjömän är vi även ensamma om man jämför med landbaserade yrken. Detta gör oss väldigt utsatta för allt runt omkring oss. Ombord på fartyg är vi starka, men det hjälper oss inte nu när vi är hemma och får möta en illvillig myndighet.

Undrar även hur det ska fungera med Svensk Sjöfarts tillväxtarbete när Skatteverket aggressivt försöker utföra övergrepp på de som arbetar i näringen och slår sönder de möjligheter vi har att jobba under utländsk flagg? Detta är något som bör tas med för utvärdering under arbetets gång. Förstår varför näringen flyr landet. Ska det fortsätta så här kan man ju lika bra gå iland för gott då tilltron till myndigheten inte finns.

Bästa hälsningar/ Lars-David Bergmark