

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

Deres ref.
12/1521 SL
KSTE/KR

Arkiv/Saksnr.
130/13/00436-3

Oslo
14. januar 2014

LCT
208

Høring - rederibeskattede selskapers solidaransvar for arbeidsgiverforpliktelser - forslag til endringer i skattelovforskriften § 8-13-1

Norges Rederiforbund viser til høringsbrev datert 3. desember 2013, vedrørende forslag til endringer i skattelovforskriften § 8-13-1 – rederibeskattede selskapers solidaransvar for arbeidsgiverforpliktelser.


Norges Rederiforbund har følgende merknader til høringsforslagene:

Ansvar og forpliktelser som følger av MLC 2006 er lovbestemte krav som er en integrert del av og en forutsetning for det å drive skipsfartsvirksomhet

Selskap som driver skipsfartsvirksomhet må oppfylle en rekke lovbestemte krav. Ved vedtagelsen av ny skipsarbeidslov ble selskapene pålagt en rekke nye forpliktelser og ansvar, herunder solidaransvar for arbeidsgiverforpliktelser og visse omsorgsplikter, jf. skipsarbeidsloven § 2-4. Bakgrunnen for de nye forpliktelsene er gjennomføringen i norsk rett av ILOs Maritime Labour Convention 2006.

Vi mener det er svært urimelig om disse lovbestemte forpliktelsene medfører at et selskap diskvalifiserer for rederiskatteordningen. Forpliktelsene er en integrert del av og en forutsetning for det å drive skipsfartsvirksomhet, og utgjør således en del av kjernevirksomheten i et rederi. Oppfyllelse av forpliktelsene må derfor være en lovlig aktivitet innenfor rederiskatteordningen.

Videre er vi av den oppfatning at det er ansvaret og forpliktelsene *som sådan* som må vurderes om er i overensstemmelse med vilkårene for rederibeskatning og ESAs statsstøttereigningslinjer for skipsfart. At ansvaret og forpliktelsene kan knytte seg til ansatte og/eller aktiviteter som ikke er lovlig innenfor rederiskatteordningen kan ikke være avgjørende – slik det synes som om departementet har lagt til grunn i høringsnotatet. Rederiet vil verken være arbeidsgiver for de ansatte eller utøve de ikke tillatte aktivitetene. Ansvaret for rederiet begrenser seg til å sørge for og påse at nærmere bestemte



arbeidsgiverforpliktelser er oppfylt, samt ha et solidaransvar for enkelte lønnsutbetalinger mv.

Rederiet kan heller ikke skille arbeidstakere/oppdragstakere som er tilknyttet tillatt virksomhet fra arbeidstakere/oppdragstakere som er tilknyttet virksomhet som ikke er tillatt innenfor rederiskatteordningen, slik departementet har lagt til grunn i høringsnotatet. Det skal kun utpekes et sikkerhetsstyringsselskap per skip, og dette selskapet vil være ansvarlig for alle ansatte om bord. Det er ikke anledning til å overføre deler av dette ansvaret til et annet selskap. Dette medfører at dersom det er ansatte om bord som utøver ikke tillatte aktiviteter, vil sikkerhetsstyringsselskapet ikke kvalifisere for rederiskatteordningen (selv om øvrige vilkår er oppfylt).

Dette vil være et særlig problem for de rederiene som driver all eller en vesentlig del av virksomheten i et selskap. Dette selskapet – som også vil være sikkerhetsstyringsselskapet – vil ikke kvalifisere for rederiskatteordningen. For å kvalifisere må selskapet eventuelt omorganisere virksomheten, og skille ut de aktivitetene som ligger til sikkerhetsstyringsselskapet til et eget selskap som skattlegges ordinært. Dette kan være både kostnads- og tidkrevende. Det er ikke gitt at dette er mulig å få til innenfor rettefristen i skatteloven § 8-17 tredje ledd, jf. høringsforslaget om at endringene skal tre i kraft straks. Dersom høringsforslaget vedtas, bør det derfor gis overgangsregler som sikrer at disse selskapene får tilstrekkelig tid til å tilpasse seg endringene.

Det tidligere vedtatte endringene i skattelovforskriften § 8-13-1 er ikke i strid med statsstøtteretningslinjene for maritim transport

På bakgrunn av ovenstående mener vi at de tidligere vedtatte endringene i skattelovforskriften § 8-13-1 første ledd bokstav f ikke er i strid med statsstøtteretningslinjene for maritim transport. I tillegg vil vi bemerke at forholdet mellom MLC og vilkårene for rederibeskatning *for skipseiende selskap* ikke er nærmere omtalt i statsstøtteretningslinjene. Det er imidlertid flere uttalelser om dette for *management-selskaper*. Etter vår vurdering er disse uttalelsene også relevante for skipseiende selskap.

Det følger blant annet av avsnitt 11 i statsstøtteretningslinjene for skipsfart at management-selskaper må påta seg ansvar og forpliktelser som følger av ISM-koden, dvs. at selskapet må være sikkerhetsstyringsselskap.

Videre følger det av avsnitt 5.3 i statsstøtteretningslinjene for management-selskaper at selskapet må sørge for at «... *all the ships and crews they manage comply with international standards and Community law requirements are fulfilled, in particular those relating to security, safety, training and certification of seafarers, environmental performance and on-board working conditions.*» I avsnitt 6.2 er det uttalt at «... *crew managers must ensure that on all managed ships the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, of the International Labour Organisation ("MLC"), are fully implemented by the seafarer's employer, be it the ship owner or the ship management companies.*»

Etter vår vurdering faller ansvar, forpliktelser mv. som følger av MLC klart innenfor oppregningen i retningslinjene av hvilke vilkår som må oppfylles av et management-selskap for å kvalifisere for rederibeskatning. Når dette er et vilkår for å kvalifisere for rederibeskatning er det etter vår oppfatning åpenbart at også eventuelle inntekter knyttet til ansvaret, forpliktelsene mv. kan rederibeskattes. Hvis disse inntektene skal skattlegges ordinært ville dette kommet eksplisitt til uttrykk i retningslinjene. Tilsvarende må legges til



grunn for skipseiende selskap, dvs. at inntekter knyttet til ansvar, forpliktelser mv. som følger av MLC kan rederibeskattes.

Med hilsen
Norges Rederiforbund
Lars Christian Tønder
(Sign.)