



Regjeringens arbeid med en melding til Stortinget om den maritime politikken

Innspillsmøte med næringsminister Røe Isaksen og statssekretær Atic i Bergen 25. oktober 2019

På vegne av Norske Skipsverft Salg og Markedsføringsorganisasjon (NSSM) fremhever jeg tre punkter vi mener er viktige i denne sammenheng:

- 1) At den såkalte **Skipsordningen** videreføres etter at prøveperioden på tre år er omme. Som beskrevet i vårt notat i møte med NFD den 25. september d.å., fremhever vi at ordningen fungerer etter hensikten og at den er i ferd med å sette seg i markedet. Kontrakter signeres, verdiskaping og sysselsetting sikres. Vi ber om at ordningen gjøres permanent, subsidiært at prøveperioden utvides til fem år.
- 2) Dog ser vi et helt klart forbedringspotensial som vil gjøre skipsordningen mer attraktiv. Løpetiden i GIEK/Eksportkreditt sine engasjementer er tolv år. En utvidelse til atten år vil klart gjøre ordningen bedre og styrke verftenes posisjon. Selvsagt må ordningen være i overensstemmelse med gjeldende EØS/EFTA-regelverk. OECD-regelverket er i utgangspunktet ikke relevant da OECD Consensus kun omhandler eksportkontrakter. Forutsetningen for å yte statlige lån er at vilkårene må være markedsmessige. Og vi må kunne vise til at bankmarkedet ikke dekker behovet fullt ut. Det kan for GIEK/EK være tekniske utfordringer som må løses i forhold til atten års løpetid, fordi den er bygget på en godkjent modell basert på tolv år. Heldigvis er det slik at der det er politisk vilje til å lytte til rimelige bransjeinnspill, er det også gode muligheter for å få til praktiske løsninger.
- 3) Den **spanske tax-lease ordningen** gir et ubalansert handelsmarked og er klart konkurransevridende i norske skipsverft sin disfavør. Utgangspunktet er at norske og spanske verft regelmessig gir likelydende byggepriser til norske rederier. Men spanske skipsverft har et trumfkort i ermet i form av sin nasjonale tax-lease ordning som de facto er en betydelig rabatt på det spanske verftets pristilbud. Vi har kunnskap om at fiskebåtrederier oppnår en rabatt på 16 prosent, mens man på passasjerskip er helt oppe i 22 prosents rabatt. Vi har forståelse for at rederiene ikke tar seg råd til å se bort fra rabatten. Derimot vil vi være tydelige på at norske myndigheter må utfordre ordningen og ta den opp med *The Directorate-General for Competition* i EU. Ordningen frarøver norsk maritim industri nødvendig verdiskaping og sysselsetting. For god ordens skyld nevner vi at NSSM har klaget ordningen inn for EU. En norsk offisiell oppfølging av klagen er på sin plass.

Bergen, 25. oktober 2019

Asle B. Strønen