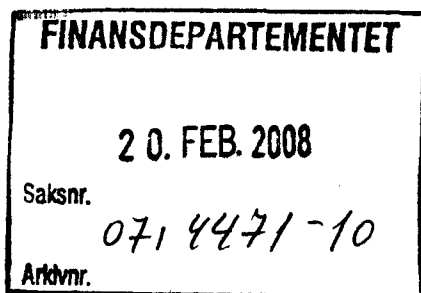




# Fraktefartøyenes Rederiforening

Det Kgl. Finansdepartement,  
PB 8008 Dep.,  
0030 Oslo.

2044/08-sh A.1407



Bergen, 15. februar 2008

## Høring – forslag til forskrift om fond for miljøtiltak m.v.

Vi viser til ovennevnte brev, datert 23. januar d.å., med høringsfrist 20. ds., og takker for muligheten til å legge frem våre synspunkter når det gjelder den foreslåtte forskriften.

Fraktefartøyenes Rederiforening organiserer ca. 250 fraktefartøy i nærskipfart. Ifølge våre opplysninger har ca. 70 av disse vært under rederiskatteordningen. Vedtaket om tilbakebetaling rammer dermed bare et mindretall av vår medlemsmasse, men vi understreker at i hovedsak er disse rederiene de største og mest kapitalsterke i vår medlemsmasse. Det er dermed disse som i utgangspunktet har størst mulighet til å løfte en fornyelse, og som i noen grad også har gjennomført fornyelse.

Ettersom Regjeringen gjennom sin maritime strategi har satt fokus nettopp på fornyelse av flåten, er det vanskelig å se en fornuftige grunn til at disse rederiene skal få redusert sin egenkapital ved tilbakebetaling av 2/3 av skatten - som rederiene frem til Regjeringens vedtak oppfattet som egenkapital. Samtidig understreker vi at det er gledelig at rederiene tross alt får beholde 1/3, forutsatt at disse midlene benyttes til miljøtiltak. Vi understreker at det er svært viktig at denne tredjedelen kan føres som egenkapital. Dette har vært klart uttalt fra Regjeringens side, men i følge revisorselskap vil ikke forskriftsutkastet innebære at det blir egenkapital, men derimot at avsetningen må gjeldsføres. Nærskipsfarten rammes hardt av egenkapitaltapet, ikke minst de rederiene som har vært i posisjon til å investere i nye, miljøvennlige skip. Dersom fondsbeløpet må gjeldsføres, har dette en omvendt miljøeffekt.

For vår del av næringen er det nærmest umulig å tenke miljøtiltak uten å koble det med fornyelse av flåten, fordi fornyelse er den mest effektive måten å oppnå miljøeffekter på. Med alle de positive signaler og faktiske virkemidler vi har fått fra Regjeringens side, har foreningen tatt initiativ til et fornyelsesprogram gjennom prosjektet "Fornyelsesprogram for kysttransport". Vi har fått innvilget støtte fra Norges Forskningsråd, og prosjektet har bred deltakelse. Miljøvennlig skipsfart er det sentrale temaet, og det er knyttet store forventninger til prosjektet. Våre medlemsrederier er små og ekstra sårbare for skiftende rammevilkår. Vi understreker derfor at stabile, forutsigbare rammebetingelser må være fundamentet i det planlagte nybyggingsprogrammet.

Gjennomsnittsalderen i vår medlemsmasse er nærmere 30 år. Store, kostnadskrevende tiltak på gamle båter vil være lite samfunnsnyttig, og vi mener vi må bruke kreftene på mer fremtidsrettede løsninger. Vi presiserer at både medlemmer og forening har fokus på miljøvennlig skipsfart, og tiltak som i størst mulig grad hindrer forurensning.

Forskriften må i større grad inkludere investeringer i nye skip. For store deler av fraktestøysflåten er det begrenset med miljøtiltak som effektivt kan gjøres på eksisterende skip. Reduksjon i CO2-utslipp forutsetter i praksis investeringer i nye skip. Det vil både miljømessig og økonomisk være helt feil å etablere en ordning som gir incentiver til å gjøre tiltak på eksisterende skip når det er fornyelse av flåten som etter alle kriterier er det som gir reelle effekter. Det bør derfor kunne gis fradrag i miljøfondet for en viss andel av verdien av et nybygg. Dersom det bygges skip med særlige miljøegenskaper, bør merkostnadene til dette kunne trekkes fra.

Miljøtiltak kan ifølge forskriftsutkastet, gjøres i selskaper som er konsernforbundne, med en eierandel på minst 90 prosent. Eierstrukturen i rederinæringen gjør et krav om 90 prosent eierskap lite hensiktsmessig. Det bør åpnes for at fondet kan benyttes for eierandeler ned mot 3 prosent (tilsvarende det generelle kravet i rederiskatteordningen), men bare forholdsmessig i forhold til eierandelen. Dette er ikke minst viktig for nærskipsfarten og fornyelse av denne flåten, hvor behovet for ekstern egenkapital i prosjektene er viktig.

Konklusjon:

- Forholdet miljøfond/egenkapital må avklares, slik at dette kan regnes som egenkapital og ikke gjeld.
- Omgjøring av 1/3 skatt til miljøfond må kunne benyttes til fornyelse av flåten, når miljøforbedringer kan dokumenteres.
- Ordningen må gjøres mest mulig næringsgunstig slik at eierandelen reduseres til langt under 90 prosent.

Vennlig hilsen  
Fraktestøyes Rederiforening



Siri Hatland  
Adm.direktør