

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

Vår saksbehandler/tlf.  
Frøydis Gaarder,

Vår ref.  
200801017-1  
Deres ref.  
07/4471 SL LCT/RLa

Oslo,  
20.02.2008

## Kommentarer til høring - forslag til forskrift om fond for miljøtiltak

Det vises til telefonkontakt 5. februar d.å. mellom vår Eirik Normann og Finansdepartementet hvor det ble avklart at det var anledning for Forskningsrådet til å gi uttalelse i denne sak selv om vi ikke står oppført på listen over høringsbrevsmottakere.

Vi registrerer at forslaget i hovedsak tar sikte på å gi fradrag i fond for de ”fysiske” miljøtiltak som rederiene iverksetter utover de minimumskrav de er pålagt gjennom regelverk (nasjonalt eller internasjonalt). Videre registrerer vi at forslaget i § 8-20-4 inneholder regler for fradrag i fond for miljøtiltak for kostnader til egenutført og innkjøpt forsknings- og utviklingsprosjekt, herunder prosjekter som utføres eller kjøpes inn sammen med andre selskaper og sammenslutninger mv. og at § 8-20-6 inneholder bestemmelser for hvordan dette skal verifiseres ved bruk av classeselskap. Høringsnotatets pkt. 3.7 omtaler bestemmelsene om FoU.

Forskningsrådets uttalelser vil konsentrere seg om de deler av forskriftsutkastet og høringsnotatet som omhandler forskning, og fokuserer spesielt følgende tema:

- Classeselskapenes rolle i forbindelse med ”godkjennelse” av hvilke prosjekt som kvalifiserer til å godkjennes som forskning.
- Forholdet til andre ordninger, administrert av Forskningsrådet bl.a. SkatteFunn, MAROFF-programmet – spesielt forholdet mellom private midler og midler avsatt i fond.
- EU-midler: ERA-Net Martec og 7 rammeprogram.
- Andre ordninger administrert av Innovasjon Norge/Marut

### *Klasseselskapenes rolle ved vurdering av FoU prosjekter:*

Klasseselskapet DNV er prosjektleder/samarbeidspartner ved flere FoU prosjekter som har bidrag fra MAROFF, og de vil kunne være en typisk ressurs som rederier vil kunne kjøpe FoU tjenester fra. De øvrige classeselskapene vil måtte antas å kunne tilby de samme tjenester som DNV til rederiene. Det kan derfor risikeres at det stilles spørsmål om classeselskapenes habilitet når det gjelder å vurdere om FoU prosjekter oppfyller forskriftens krav.

*Forholdet til øvrige offentlige skatte-/og bidragsordninger til FoU prosjekter:*

Verken i forskriftsutkastet eller i høringsnotatet er forholdet til de øvrige offentlige ordningene omtalt. Det kommer ikke fram hvordan eventuelle prosjekter som allerede får støtte gjennom disse ordningene (ev. skattefradrag) skal behandles i forhold til de som ikke får støtte. Forskningsrådet har som krav at visse deler av prosjektene som får støtte skal være finansiert gjennom private midler. Vi må derfor forutsette at hvis et rederi deltar i et prosjekt støttet av Forskningsrådet, vil deres bidrag kunne anses som private midler selv om det gis fradrag i miljøfond.

*Konklusjon:*

Forskningsrådet er positiv til at det gis ytterligere insentiver til FoU prosjekter innen skipsfart og miljø. Forskningsrådet er noe usikker på hvordan ordningen skal administreres. Spesielt stiller vi spørsmål ved den foreslåtte bruken av klasseselskaper for verifisering av FoU-prosjekter. Videre bør det beskrives nærmere hvordan denne ordningen skal ses i sammenheng med øvrige allerede eksisterende ordninger. Det forutsettes videre at Forskningsrådet kan anse midler som avsettes i fond som bedriftenes private midler ved beregning av støtte fra Forskningsrådet og det foretas en avklaring i forhold til ESA og statsstøtteregelverket der dette er relevant.

Med hilsen  
**Norges forskningsråd**

Eirik Normann  
Avdelingsdirektør  
Divisjon for innovasjon

Frøydis Gaarder  
seniorrådgiver  
Divisjon for innovasjon