

Oslo, 20. februar 2008

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Deres ref.

Vår ref.

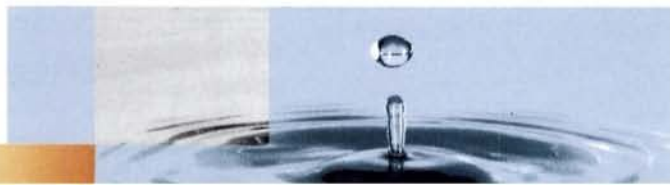
HØRING – FORSLAG TIL FORSKRIFT OM FOND FOR MILJØTILTAK MV.

Vi viser til forslag til forskrift om fond for miljøtiltak mv., datert den 23. januar 2008. Maritimt Forum er glad for at næringen som berøres av forskriftene får anledning til å komme med synspunkter og forslag til departementet før de blir endelig utformet. Med bakgrunn i at flere av Maritimt Forums medlemsorganisasjoner er egne høringsinstanser vil vi med dette forholde oss til saken på et overordnet nivå.

Regjeringens strategi for miljøvennlig vekst i de norske maritime næringer – ”Stø kurs”, ble lagt frem 3. oktober i fjor. Stortinget sluttet seg til hovedgrepene gjennom behandlingen av Statsbudsjettet for 2008.

Maritimt Forum deler fullt ut regjeringens syn da de skriver i strategi at; ”Norge har en av verdens største og mest komplette maritime sektor. Det at rederier med sin nullvisjon for skadelig utslipp til sjø og luft stiller med risikokapital og ideer sammen med spesialiserte designere, skipsverft, utstysprodusenter og andre maritime leverandører i et dynamisk samspill, gir muligheter for nye innovasjoner og miljøvennlige løsninger. Gjennom å satse på det vi er gode på, nemlig å utvikle industrielle løsninger for et bedre miljø, vil norsk maritim industri kunne videreutvikle sin posisjon som ledende leverandør av teknologi-fremmende og verdiskapende miljøløsninger. Dette skaper både lønnsomme arbeidsplasser og et bedre miljø.

Forslaget til forskrifter som nå er på høring er knyttet til den vedtatte overgangsordningen til et nytt norsk rederiskattesystem, ref. Ot.prp. nr. 1 (2007-2008) og Innst. O. nr. 1 (2007-2008). Ordningen innebærer at rederiene i forbindelse med overgangen fra gammelt til nytt rederiskattesystem skal innbetale 2/3-deler av den såkalte skattekreditten over 10-år og at 1/3-del kan avsettes i et eget fond for miljøtiltak. Beslutningen om at deler av rederienes ubeskattede egenkapital skal kunne avsettes til miljøtiltak vil kunne stimulere den maritime næringsklyngen til ytterligere innsats for å redusere skadelige miljøutslipp fra skipsfarten.



Regjeringen har ved flere anledninger presisert at denne ene tredjedelen skal kunne føres som egenkapital i selskapenes regnskaper. Det ble bl.a. uttalt i forbindelse med fremleggelsen av "Stø kurs", det er nærmere omtalt i Ot.prp. nr. 31 (2007-2008) kapittel 9.14 i forslag til endring i skatteloven IX om overgangsregler, og det er nylig bekreftet av næringsministeren fra Stortingets talerstol 7. februar 2008 at; *"Den politiske avgjørelsen er at det skal kunne føres som egenkapital, og lover og forskrifter skal da selvfølgelig tilpasses dette av de fagfolk som utformer dem."*

Til tross for denne uttrykte intensjon, registrerer vi at revisjonsmiljøene i sine vurderinger av den foreslåtte overgangsordningen med tilhørende forslag til forskrifter for miljøandelen, ikke finner å kunne klassifisere miljøandelen som egenkapital i de berørte rederienes regnskaper. Ernst & Young viser i sitt "Nyhetsbrev nr. 2 om Shipping – februar 2008" til at det er regnskapsreglene og kravet til god regnskapsskikk som er bestemmende for spørsmålet om miljøandelen kan føres som egenkapital eller gjeld. De konkluderer med det siste.

Dersom miljøandelen ikke kan klassifiseres som egenkapital, men som gjeld på linje med de 2/3-delene som skal innbetales, vil dette være brudd med regjeringens klare intensjon og politiske lovnader. I tillegg vil det redusere rederienes investeringsevne og dermed undergrave den ambisjonen som næringen har lagt til grunn i sin nullvisjon og som legges til grunn i det konkrete opplegget for miljøinnsats i utformingen av overgangsordningene.

Slik Maritimt Forum forstår regnskapsreglene på dette området, er det på prinsipielt grunnlag derfor nødvendig å forlenge tidsfristen som foreslås i forslaget til forskrifter § 8-20-8 om at miljøtiltakene må være gjennomført innen 2016, dersom dette skal kunne klassifiseres som egenkapital.

Vi forutsetter at departementet gjennom dialog med næringen og revisormiljøene kommer frem til en løsning hvor det uomtvistelig fastslås at selskapenes fond for miljøtiltak mv. er å anse som egenkapital i balansen. Vi viser i den forbindelse til at statssekretærene i NHD og FIN har invitert til et møte om forslaget til miljøforskrifter den 28. februar.

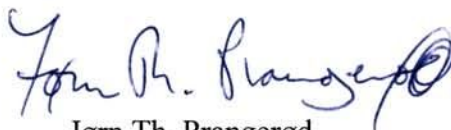
Maritimt Forum er ellers glad for at det i utgangspunktet legges opp til en vid definisjon av hva som skal omfattes av miljøtiltak i forskriften, og at forurensningsloven benyttes som avgrensning av miljøpåvirkning. Departementet skriver at; *"Med miljøtiltak menes i utgangspunktet ethvert tiltak som må antas å redusere forurensningen."* Forskriften gir i tillegg en rekke eksempler på tiltak, hovedsakelig av teknisk art, som kvalifiserer til avskrivning i miljøfondet. Et fartøys totale miljøprofil er imidlertid også knyttet til hvordan skipet drives operasjonelt. Vi vil derfor foreslå at endring av operasjonelle forhold som gir en merkbar bedring mht. forurensning fra skipet også omfattes av tiltaksbegrepet i forskriften, selv om dette ikke er eksplisitt angitt i forskriftsforslaget.

Forskriften angir at det er classeselskapene som skal godkjenne tiltakene og at godkjenningen skal legges ved selvangivelsen. Dette kan gi inntrykk av et krav om godkjenning i etterkant av implementert tiltak. Maritimt Forum mener det kan være hensiktsmessig for utløsning av miljøinvesteringer at en aksepterer en forhåndsgodkjenning av tiltak. Dette gjelder også for mer langsiktige forsknings- og utviklingsprosjekter, der garanti kan være nødvendig for å få aktuelle partnere til å bidra. En forhåndsgodkjenning vil derfor øke sjansene for at større miljøforbedrende initiativ blir gjennomført.

Det tiltaket som sannsynligvis kunne ha størst miljømessig effekt er utskifting av eldre skip med nybygg, hvor beste tilgjengelig teknologi (BAT) blir lagt til grunn. For å stimulere til dette kunne man for eksempel se for seg at en sjablongmessig andel av investeringen i et nytt skip kan avskrives mot miljøfondet. En flåtegruppe hvor dette vil kunne ha stor effekt er nærskipsflåten. Nærskipsfartsflåten er gjennomgående gammel og bør fornyes for å kunne ha konkurransekraft over tid. Marginene i denne bransjen er små selv under gode markedsforhold og det er vanskelig å opparbeide tilstrekkelig investeringskapital. Fornyelsen bør skje der det oppnås størst effekt knyttet til kapasitet eller miljø, dvs. for skip som i dag er i kontinuerlig drift og som er over 20 år gamle. Dette vil, etter vår vurdering, gi en betydelig gevinst for samfunnet på både kort og lang sikt.

Mot denne bakgrunn bør derfor investeringer i nye skip i størst mulig utstrekning kvalifisere som miljøtiltak. De nærskipsfartsrederiene som har vært i best posisjon til å investere i nye og miljøvennlige skip er rammet av det egenkapitaltapet som følger av overgangen til nytt rederiskatteregime. Trygghet for at miljøandelen kan føres som egenkapital og at investeringer i nye skip kvalifiserer som miljøtiltak vil begrense det egenkapitaltapet noe.

Med hilsen
MARITIMT FORUM



Jørn Th. Prangerød
Daglig leder

Kopi: Nærings- og handelsdepartementet
Miljøverndepartementet