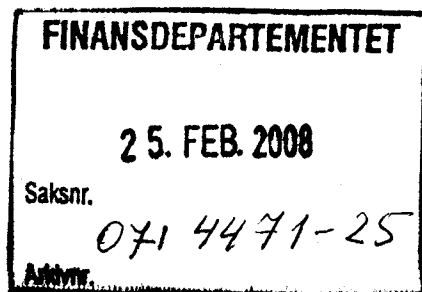




TCG/GAA  
TCG01479

Oslo, 22. februar 2008

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 Oslo



Att.

Deres ref.

Vår ref.

## **FORSLAG TIL FORSKRIFT OM FOND FOR MILJØTILTAK MV. – HØRINGSUTTALELSE FRA NORGES REDERIFORBUND**

I forbindelse med vedtakelsen av endringer i den norske rederiskatteordningen, jf. Ot.prp. nr. 1 (2007-2008) og Innst. O. nr. 1 (2007-2008), er Finansdepartementet gitt hjemmel til i forskrift å fastsette nærmere bestemmelser om fond for miljøtiltak mv.

Departementet sendte 23. januar 2008 høringsnotat og utkast til slik forskrift på høring. I telefonsamtale den 20. februar med seniorrådgiver Hallvard Rue i Finansdepartementet ble Rederiforbundet gitt en utsettelse med innleveringen av høringsuttalelsen til 22. februar.

Nedenfor følger våre hovedkommentarer til forskriftsutkastet. Et mer utdypet og omfattende høringssvar følger som vedlegg til dette brev.

For øvrig vil vi takke for invitasjonen til møte den 28. februar der høringsnotatet om fond for miljøtiltak er tema. Vi ser frem til å diskutere innholdet i næringens miljøsertifikering og forholdet til departementets utkast til forskrift om miljøtiltak.

### ***Næringens miljøvisjon***

I 2006 vedtok Norges Rederiforbund en nullvisjon. Vår visjon er at skipsfarten ikke skal gi miljøskadelige utslipp, hverken til vann eller luft. Dette er en ambisiøs målsetning som er satt for at norsk skipsfart skal strekke seg langt for å nå målsettingen om en bærekraftig utvikling.

Næringen har et perspektiv som går utover det rent kommersielle. Som en stor og internasjonalt rettet næring er det også vår oppgave å bidra til reduserte miljøskadelige utslipp. Vi ser også at dette i fremtiden vil være et kommersielt fortrinn.

Vi har lenge arbeidet sammen med norske myndigheter for å utvikle et strengere internasjonalt miljøregelverk for skipsfarten. Når næringen og myndighetene har felles ambisiøse målsettinger, og sammen jobber både med internasjonalt regelverk og utvikling av nye, miljøvennlige løsninger, er det lagt et godt grunnlag for å nå målet om en renere internasjonal skipsfart.

Den norske skipsfartsnæringen og det maritime miljøet har iverksatt strategier for å redusere utslipp til luft, blant annet NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, og flyktige organiske forbindelser (VOC). Vi arbeider for utvikling av energieffektivitet og derved redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra skip og rigger. I tillegg har vi vært pådrivere for å utvikle gode løsninger for behandling av ballastvann og for en ansvarlig resirkulering av skip.

Det finnes derfor mange konkrete eksempler på at rederier bruker betydelige ressurser for å utvikle mer miljøvennlige løsninger. Vi vil nevne noen næringsinitierte miljøinitiativ for å illustrere hvordan nullvisjonen gir seg uttrykk i praktisk handling:

- Eidesvik har satset på LNG-drevne supplyskip som reduserer NO<sub>x</sub>-utslippene med 90 prosent og CO<sub>2</sub>-utslippene med 23 prosent i forhold til konvensjonelle dieseldrevne fartøyer. I tillegg har disse skipene ingen utslipp av SO<sub>x</sub>. Også utslippene av partikler er nærmest redusert til null. Rederiet har to slike skip i drift, samt ett under bygging. Videre deltar Eidesvik også i det såkalte "FellowShip"-prosjektet som utvikler brenselcelleteknologi for energiforsyning i skip.
- Wilh. Wilhelmsen har inngått samarbeid med Yara for å utvikle neste generasjons renseanlegg for å redusere utslipp av NO<sub>x</sub>. Yarwil vil kunne levere et slikt system som reduserer NO<sub>x</sub>-utslippene med inntil 95 prosent i løpet av 2008.
- Klaveness-gruppen har satset betydelig på utvikling av renseanlegg for SO<sub>x</sub> og partikler. Dette øker rederienes muligheter til å installere kostnadseffektive systemer som et alternativ til å bruke lavsvovelholdig drivstoff.
- Tett samarbeid mellom rederier og andre aktører i den maritime næringen har bidratt til at to norske behandlingssystemer for rensing av ballastvann vil være blant de første til å oppnå nødvendig typegodkjenning.

Norges Rederiforbund har også tatt initiativ til å få utredet ulike mekanismer for regulering av CO<sub>2</sub>-utslipp fra internasjonal skipsfart, herunder eksempelvis å inkludere skipsfarten i et globalt kvotehandelssystem.

### ***Føring som egenkapital – en forutsetning for miljøatsingen***

Skal norske rederier ha mulighet til å realisere miljøprosjekter som gir betydelige miljøeffekter, er rederiene avhengig av at investeringsevnen, og dermed egenkapitalen, er i behold. Gjennom kravet om innbetaling av to tredjedeler av en skatt som beregnes ved overgang til ny rederiskattemodell har næringen allerede fått beskåret sin egenkapital, og dermed investeringsevnen, betydelig. For å nå de

overordnede målsettingene på miljøsidene, som både regjeringen og næringen har felles, er det derfor helt sentralt at rederiene fortsatt kan føre den resterende miljøandelen som egenkapital i balansen.

Fra regjeringens side har det helt siden forslaget om ny rederiskatteordning ble fremmet i høst, vært forutsatt at fond for miljøtiltak skal kunne regnskapsføres som egenkapital i selskapenes balanse. Denne forutsetningen ble sist uttrykt av Nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen i interpellasjonen om regjeringens maritime politikk som ble avholdt torsdag 7. februar:

*”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. Vår oppfatning er at det er det som nå er lagt fram, også i de forskrifter som nå er ute til høring. Vi tar selvfølgelig hensyn til de innspill som kommer på høringen knyttet til det. Men det er altså helt klart at en tredjedel skal kunne stå som egenkapital.”*

Han sa også:

*”Når det gjelder egenkapitalen – den tredjedelen som ikke skal innbetales dersom man investerer i miljøfond – jobber jeg og finansministeren selvfølgelig tett sammen, og tett sammen med næringen og juridiske miljøer, for å sikre at det som er politisk vilje, også blir lovtekst og forskriftstekst.”*

Den gjeldende oppfatningen i revisjonsmiljøet er at verken forskriftsutkastet eller den presisering av overgangsreglene som ble lagt frem fra Finansdepartementet i Ot.prp. nr. 31 (2007-2008), medfører at miljøfondet etter regnskapsreglene kan føres som egenkapital.

Det må i høringsrunden derfor foretas endringer i utkast til forskrift om miljøtiltak som medfører at miljøandelen som forutsatt kan føres som egenkapital, som næringsministeren også legger opp til. En egenkapitalføring kan sikres ved at tidshorizonten for når kvalifiserende miljøtiltak må være gjennomført utvides. Vi er opptatt av at departementet i samarbeid med de relevante fagmiljøene kommer frem til en løsning som ivaretar dette. Det haster med en avklaring.

En nærmere omtale av dette gis i vedlegget under punkt 1.

### ***Investeringer i nybygg må gis større fradrag i fond for miljøtiltak***

Selv om forskriften legger opp til en relativt vid definisjon av miljøtiltak som kvalifiserer til fradrag i fond for miljøtiltak, er denne etter Rederiforbundets syn ikke tilstrekkelig til at fondet kan benyttes på en fornuftig måte slik at de mest miljøvennlige tiltakene vil bli prioritert.

Det er ved å investere i nybygg at de største og mest kostnadseffektive miljøgevinster kan realiseres og derfor må forskriften utformes slik at den gir vesentlig større

incentiver til å investere i nybygg enn bare å kunne belaste fondet med merkostnadene for definerte enkelttiltak.

Gjennom å ta i bruk de mest energieffektive motorer samt optimalisere skrogform og propulsjonssystemer, samt å tilpasse skipets fart og størrelse best mulig til den aktuelle trade, vil nybygg kunne få et CO<sub>2</sub>-utslipp målt i gram per tonnkilometer som kan være 30 til 40 prosent lavere enn de eldre skipene. Enda større reduksjoner kan oppnås ved å investere i helt spesielle løsninger. Det meste av disse energieffektiviseringstiltakene er så integrert med skipets design for øvrig at det kan være vanskelig å isolere tilleggskostnadene for disse. Derfor foreslår vi at det gis et generelt sjablongmessig ”energieffektiviseringsfradrag” for alle nybygg på 30 prosent av kontraktsverdien uten at det kreves fremlagt noen nærmere dokumentasjon.

Videre foreslår vi at det gis et ytterligere fradrag på 30 prosent for skip som tar i bruk nærmere definerte tekniske og operasjonelle tiltak som går utover gjeldende krav for disse nybyggene slik disse kravene er definert i de mest krevende ”grønne” klassenotasjoner fra de godkjente classeselskapene. Bekreftet klassenotasjon er da et bevis på at skipet både bygges og opereres i henhold til de angjeldende kravene.

Begge disse kategoriene vil være forutsigbare og lett dokumenterbare, noe som er en stor fordel både for det enkelte rederi og for myndighetenes administrasjon av ordningen.

Norske rederier har for tiden et stort antall skip i bestilling, og kriteriet nevnt i det andre punktet over vil representere et meget stort insentiv til å søke å oppgradere spesifikasjonen på mange av disse skipene der prosjektering og bygging ikke er kommet for langt.

I punkt 4.1 i vedlegget til vårt høringsbrev gir vi en nærmere redegjørelse for våre forslag på dette området.

### ***Miljøtiltak for pålegg om nye krav kommer – varighet av miljøgevinst***

Det oppfattes som svært negativt at det stilles krav om at miljøtiltak som gjennomføres, likevel ikke skal kunne føres til fradrag på fond for miljøtiltak dersom det gjennomføres mindre enn to år før tiltaket er påkrevd i henhold til miljøregelverket. I prinsippet bør det ikke gjelde noen tidsfrist ettersom fokuset bør være på om det faktisk kan vises til en miljøgevinst slik forskriften legger opp til. Det faktum at et tiltak gjennomføres kort tid før samme miljøtiltak er pålagt gjennomført etter regelverket, bør ikke gi et insentiv til å utsette gjennomføring av miljøtiltaket.

Finansdepartementet foreslår også at miljøgevinst bør ha en varighet på minst 12 måneder. Rederiforbundet mener slikt krav til varighet ikke bør innføres.

Rederiforbundet mener slike begrensninger ikke har en tilstrekkelig begrunnelse. Siktemålet fra departementet, så vel som fra næringen, er å redusere miljøskadelige utslipp. For å oppnå dette målet bør ethvert miljøtiltak som gir en påviselig

miljøgevinst utover pålegg i gjeldende miljøregelverk, uavhengig av når krav om tilsvarende miljøtiltak pålegges etter regelverket, og uavhengig av hvor lenge miljøgevinsten varer, redusere miljøfondet. I punkt 2.2.2 gir vi en nærmere omtale av dette forholdet.

***Miljøtiltak i konsernselskap – må kunne fradragsføres også ved lavere eierandeler***

Rederiforbundet ser det som positivt at Finansdepartementet i forskriften legger opp til at miljøtiltak foretatt i konsernselskap, både rederibeskattede, ordinært beskattede og utenlandske, kan føres til fradrag i fond for miljøtiltak. Imidlertid oppfatter vi kravet om 90 prosent eierandel som for høyt. Vi ber derfor om at det gis forholdsmessig fradrag for miljøtiltak foretatt i tilknyttede aksjeselskap etter eierandel i selskapet hvor miljøtiltaket gjennomføres.

En reduksjon av kravet til eierandel kan utløse flere miljøtiltak, ved at ulike rederier som har måttet foreta avsetninger til miljøfondet kan gå sammen om å løfte større miljøprosjekter gjennom felleseide selskaper der de fremstår som likeverdige parter.

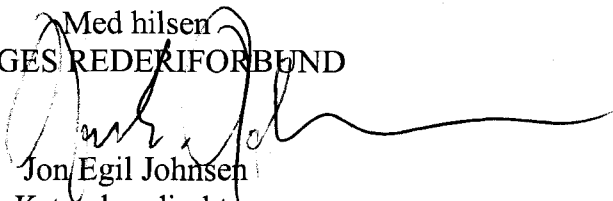
I punkt 6 i vedlegg til vårt høringsbrev tar vi nærmere opp problemstillinger knyttet til miljøtiltak foretatt i andre konsernselskap.

\* \* \*

I tillegg til disse mer overordnede kommentarer har Norges Rederiforbund også synspunkter på detaljutformingen av regelverket. Utkastet til forskrift bør på enkelte punkter presiseres, samt at det bør foretas konkrete endringer i enkelte av forskriftsbestemmelsene. Dette fremgår nærmere av vedlegget.

Ta gjerne kontakt dersom det skulle være spørsmål eller behov for en nærmere avklaring av de kommentarer vi har gitt i vår høringsuttalelse.

Med hilsen  
NORGES REDERIFORBUND



Jon Egil Johnsen  
Kst. adm. direktør

Kopi: Nærings- og handelsdepartementet  
Miljøverndepartementet