



ARKIVKODE:	SAKSNUMMER:
151.	07/00350-60
SAKSNER:	25. OKT. 2007
NORGES REDERIFORBUND	

GAA
GAA00845

Oslo, 24. oktober 2007

Stortingets finanskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
/

OM REGJERINGENS FORSLAG TIL STATSBUJSJETT FOR 2008 OG SKATTEENDRINGER (OT. PRP. NR. 1 (2007-2008) – KOMMENTARER FRA NORGES REDERIFORBUND

Rederiforbundet viser til høringsuttalelse av 15. oktober d.å. hvor vi kommenterte forslaget til endringer i rederibeskatningen.

Her redegjorde vi grundig for konsekvensene av forslaget til overgangsregler, og for hvordan dette vil påvirke selskapenes forretningsdrift og investeringsevne. Videre pekte vi på gevinstene ved en økt andel til miljøinvesteringer, og presiserte at tillit til forutsigbare rammevilkår er en viktig forutsetning for arbeidsplasser og verdiskaping i Norge.

Vi redegjorde dessuten for hvorfor vi klart mener Regjeringens forslag til endringer i rederiskatteordningen er i strid med forbudet mot tilbakevirkende lovgivning i Grunnloven § 97. Dette er konklusjonen også i en betenkning advokatfirmaet Hjort har utført på oppdrag fra Norges Rederiforbund. Betenkningen er vedlagt.

I ovennevnte høringsuttalelse ble det varslet at vi ville komme tilbake med utdypende kommentarer knyttet til Regjeringens forslag til ny rederibeskatning. I det følgende vil vi både gå nærmere inn på innholdet i den nye rederibeskatningen og overgangsreglene. I tillegg ønsker vi å kommentere enkelte andre budsjettforslag.

1 Regjeringens forslag til ny rederibeskatning

Norges Rederiforbund er positiv til forslaget til ny rederibeskatning. Ordningen inneholder flere gode elementer, men på noen områder er ordningen strengere enn det

som er vanlig i EU. Bl.a. innebærer forslaget en hardere beskatning av finansposter og en skattelegging ved vilkårsbrudd som er mer omfattende enn ellers i Europa.

Etter Rederiforbundets syn er det betenkelig med de ulikheter som nå oppstår mellom selskap som i 1996 valgte å etablere seg i utlandet og nå kan tre inn i ordningen uten beskatning, og de selskap som valgte å drive sin virksomhet i Norge innenfor det systemet som ble vedtatt i 1996. De sist nevnte får en betydelig beskatning ved inntreden. Hadde rederiene i 1996 vært kjent med at en senere regjering ville foreslå de overgangsregler som nå foreligger, ville selskapene neppe ha valgt å tre inn i ordningen, men heller etablert seg i utlandet.

Regjeringens forslag til overgangsregler legger i dag nye rammebetingelser for beslutninger som ble foretatt så langt tilbake som for 11 år siden. Dette innebærer en alvorlig svekkelse av forutsigbarheten og troverdigheten også til det nye systemet.

Nedenfor gir Norges Rederiforbund sine hovedkommentarer til Regjeringens forslag til rederibeskatning. *Vedlagt følger en nærmere redegjørelse og begrunnelse for våre kommentarer.*

1.1 Forskrift om bruk av regnskapsmessige verdier ved inntreden i ny ordning

Opprinnelig kostpris bør legges til grunn ved gevinstberegningen ved overgang fra gjeldende til ny ordning

Regjeringen foreslår at det i overgangsreglene skal legges regnskapsmessige verdier til grunn når gevinsten, og dermed skattebelastningen, fastsettes ved overgang til ny ordning. Dette vil skape en rekke utfordringer ved at selskapene også etter norske regnskapsregler har betydelige valgmuligheter ved fastsettelse av den regnskapsmessige verdien på eiendelene. Dette gjelder blant annet i forhold til valg av et skips avskrivningstid. Det er derfor ikke tilstrekkelig å korrigere for forskjeller i norske og internasjonale regnskapsregler.

Rederiforbundet anbefaler derfor at opprinnelig kostpris med fradrag for avskrivninger i stedet legges til grunn for å unngå at de regnskapsmessige valg som er foretatt knyttet til verdsettelsen av eiendelene også blir styrende for skatteplikten. Stortinget bør også vurdere om det skal gis adgang til å foreta saldoavskrivninger på 14 prosent.

Videre bør det gis adgang til å korrigere for gevinster som følger av konserninterne salg. Uten en slik korrigerende vil markedsverdiene komme til beskatning på salg som ikke representerer reell gevinst for disse selskapene. Tilsvarende korrigerende er nødvendig å gjennomføre for de som ved inntreden i ordningen fikk lagt virkelig verdi til grunn i regnskapet. På denne måten vil selskapene likestilles med ordinært beskattede selskap som trer inn i ordningen uten at de virkelige verdiene påvirker skatteplikten.

Finansdepartementet skal utforme forskrifter på området, og vi anmoder om at Stortinget medvirker til at forskriften blir utformet i tråd med formålet. *Se nærmere om dette i vedlegget pkt. 3.1 til 3.3.*

1.2 Forskrift om miljøfond

Den delen av gevinsten som skal kunne benyttes til miljøtiltak må fortsatt kunne stå som egenkapital i selskapenes regnskaper

Det foreslås i overgangsreglene at en tredjedel av den skatt blir beregnet ved overgang til ny ordning skal gå til miljøtiltak. Det er lagt til grunn fra Regjeringens side at denne delen av gevinsten fortsatt skal kunne være egenkapital i selskapene. I Ot.prp. nr. 1 (2008-2009) skriver Finansdepartementet at miljøfondet "normalt" vil kunne fremstå som egenkapital, men at dette blant annet vil være avhengig av overgangsreglene. Finansdepartementet skal utforme forskrifter på området, og vi anmoder om at Stortinget presiserer at det er en absolutt forutsetning for forskriftsarbeidet at miljøandelen fremstår som egenkapital både i forhold til norske regnskapsregler og internasjonale regnskapsstandarder.

Videre bør Stortinget påse at formålet med miljøfondet oppnås ved at konsernet samlet får avregnet alle sine miljøinvesteringer mot de samlede miljøfondene i de rederibeskattede selskapene. Det foretatte miljøtiltak må derfor kunne avregnes mot andre rederibeskattede konsernselskapers miljøfond dersom selskapet selv ikke har et eget miljøfond eller har oppbrukt sitt miljøfond. Også miljøinvesteringer i underliggende deltakerlignede selskap, som ikke har eget miljøfond, bør kunne avregnes i rederibeskattet konsernselskap som har miljøfond. *Se nærmere om dette i vedlegget pkt. 3.4 og 3.5.*

1.3 Nødvendige lovendringer

Den foreslåtte rederibeskatningen bør på enkelte punkter tilpasses slik at den blir mer konkurransedyktig

Det bør foreslås regler som gjør skattleggingen av finansposter konkurransedyktig med beskatningen av finansinntekter i tonnasjesskattesystemer i andre EU-land. I denne sammenheng vises det til det danske tonnasjesskattesystemets skattlegging av finansinntekter.

Videre bør det gis adgang til å yte konsernbidrag med skattemessig effekt mellom selskaper i samme konsern – både for selskap innenfor og utenfor rederiskatteordningen. Dette er vanlig for bedrifter i ordinær beskatning. Bakgrunnen er at det ikke skal ha skattemessig betydning om man har organisert virksomheten i ett eller flere selskaper. Det vil derfor også være naturlig å gi adgang til å samordne inntektsføring fra oppgjørskontoen med eventuelle negative finansresultat i de rederibeskattede selskapene. Tilsvarende bør gjelde for ordinært beskattet selskap som etablerer en positiv gevinst- og tapskonto ved inntreden i ordningen.

Ved en uttreden foreslås det at hele oppgjørskontoen og restverdi på fond for miljøtiltak skal komme umiddelbart til beskatning. Som følge av at dette er et oppgjør som knytter seg til tidligere år, og hvor en ordinær uttreden ville ha medført en begrenset årlig inntektsføring, bør selskap som trer ut av ordningen kunne videreføre

inntektsføringen av gevinsten over den foreslåtte ti-års perioden. *Se punkt 1.1 og 1.2 i vedlegg.*

Forbudet mot lån og sikkerhetsstillelser til beslektet selskap utenfor ordningen bør begrenses til de selskap som har gevinst ved overgang til ny ordning

Opprettholdelse av forbudet mot lån og sikkerhetsstillelser til beslektet selskap utenfor ordningen er begrunnet med å hindre tilpasninger i selskapene og omgåelser i forhold til at selskap utenfor ordningen ikke skal kunne disponere kapital før den er beskattet gjennom inntektsføring fra oppgjørskontoen. Regelen vil imidlertid gjelde alle selskaper, uavhengig av om de har fått beregnet en gevinst ved overgang fra gjeldende ordning, eller om de kommer fra ordinært beskattet selskap. Regelen gjør det nye systemet lite attraktivt og vanskelig mht. optimal likviditetsstyring i konsern, og regelen bør begrenses til forholdet den søker å avhjelpe.

Rederiforbundet ber derfor om at regelen begrenses, og derfor knyttes opp mot korreksjonsinntektsgrunnlaget ved at den bare gjelder for de selskapene som faktisk får beregnet en gevinst ved inntreden i den nye ordningen. Nye selskaper som trer inn i ordningen må være unntatt fra forbudet, og selskaper som kommer fra gjeldende ordning bør kunne låne ut midler og stille sikkerhet innenfor rammen av den inntekt som skattefritt opptjenes i den nye ordningen, samt den inntekt som gjennom inntektsføring på oppgjørskontoen er tatt frem til beskatning.

Konsekvensene av vilkårsbrudd i den norske ordningen er uvanlig strenge sett i forhold til ordningene i EU

Ved brudd på vilkårene vil det gjeldende selskap, og rederibeskattede eierselskap, måtte tre ut av ordningen. Uttreden medfører i seg selv ingen beskatning, men restverdi på oppgjørskonto og fond for miljøtiltak forslås å umiddelbart komme til beskatning. I tillegg vil alle selskapenes inntekt i det året selskapene trer ut måtte beskattes ordinært før selskapene på nytt kan tre inn i ordningen. Dette vil utløse et nytt skatteoppgjør ved inntreden. Dette står i sterk kontrast til valgte modell i EU der selskapet forblir i ordningen, mens det kun er den inntekt som urettmessig har vært omfattet av rederiskatteordningen som må skattlegges.

Risikoen for ufrivillige vilkårsbrudd vil også øke i en overgangsperiode som følge av at ordningen utvides til å omfatte en rekke nye aktiviteter, og det dermed blir mange nye og ukjente avgrensningsspørsmål.

Rederiforbundet foreslår derfor at brudd på vilkårene som knytter seg til nye aktiviteter i en overgangsperiode, innteksårene 2007 og 2008, ikke skal medføre uttreden, men at selskapet gis anledning til å rette feilen enten når selskapet selv oppdager den eller ligningsmyndighetene gjør oppmerksom på forholdet i den etterfølgende ligningsbehandlingen. *Se punkt 1.3 i vedlegg.*

Prinsipielt er vi av den oppfatning at vilkårsbrudd, på lik linje med i EU, ikke bør medføre en pliktig uttreden, men kun en ordinær skattlegging av inntekt som urettmessig har vært en del av rederiskatteordningen.

For mange selskaper vil det ikke være praktisk mulig å tre inn i ny ordning fra ordinær beskatning før i inntektsåret 2009

Det anmodes om at Stortinget utformer en overgangsregel som åpner for at det praktisk er mulig å tre inn i ordningen for disse selskapene på et tidligere tidspunkt, slik at de særskilte overgangsreglene i 2007 og 2008 om bruk av regnskapsmessige verdier kan benyttes.

Overgangsreglene bør utvides til også å gjelde for 2009. Alternativt bør det åpnes for at selskapet kan tre inn i ordningen i det året selskapet fisjonerer.

På linje med de overgangsregler som ble innført ved inntreden i ordningen i 1996 bør selskapene også gis adgang til å tre inn med virkning for inntektsåret 2007. Dette kan gjøres ved å tillate at selskapene trer inn uten å tilfredsstille vilkårene hele året, men at selskapet retroaktivt må kunne korrigere for ulovlige eiendeler uavhengig av om eiendelen har vært eiet av selskapet utover den gjeldende rettefristen på to måneder. *Se punkt 2 i vedlegg.*

2 Andre kommentarer til forslaget til statsbudsjett og skatteendringer

Maritim strategi – ulike tiltak

Regjeringen har fremmet en nasjonal strategi for maritim virksomhet og foreslått bevilgninger på 100 millioner kroner til ulike tiltak i denne forbindelse. Strategien følger opp flere av initiativene og forslagene næringen har kommet med, blant annet i forhold til satsing på miljøvennlig vekst. Det er derfor synd at Regjeringen samtidig svekker næringens evne til å vokse og nå miljømålene ved å foreslå å inndra 14 milliarder kroner av rederienes egenkapital.

Om NOx-avgiften

NOx-avgiften, som ble innført fra 1. januar 2007 på NOx-utslipp fra blant annet skip i innenriksfart, innebærer en meget stor økonomisk byrde. I første halvår av 2007 betalte skipsfarten alene ca. 330 millioner kroner.

Ideen bak ordningen var å stimulere til NOx-reduserende tiltak, og det meste av avgiftsprovenyet skulle gis tilbake som støtte til slike tiltak. Det har imidlertid ikke skjedd. Innenriksfarten har for eksempel kun fått støtte til NOx-reduserende tiltak tilsvarende vel 2 prosent av innbetalt avgift. Erfaringen viser da også at ordningen har utløst meget få reduserende tiltak så langt, samtidig som avgiften er en alvorlig belastning for næringslivet.

Som et alternativ til avgiften åpnet Stortinget i vedtak av 28. november 2006 for at det kan inngås en miljøavtale med staten om gjennomføring av NOx-reduserende tiltak. De som slutter seg til en slik avtale vil bli fritatt for avgiften. Dessverre har staten ved Miljøverndepartementet tilsynelatende ikke prioritert å få på plass en slik avtale, og først nylig invitert til gjenopptaking av forhandlingene 19. oktober.

Vi ber Finanskomitéen legge press på Regjeringen med sikte på å komme frem til en avtale snarest mulig. Årsakene til dette er følgende:

- Den avtale organisasjonene kan tilby staten vil utløse vesentlig større reduksjoner enn en avgift på dagens nivå vil bidra til, samtidig som den innebærer en vesentlig mindre belastning for berørte virksomheter.
- Skal myndighetene utløse større reduksjoner enn det denne avtalen vil bidra til, må avgiften økes vesentlig. De økte reduksjonene vil da hovedsaklig oppnås ved at fiskefartøyer og skip i nærsjøfart nedlegger sin virksomhet.

En miljøavtale vil akselerere gjennomføringen av NOx-reduserende tiltak og bidra til at målet i Gøteborg-protokollen nås raskere.

Avtalen vil dessuten kunne utformes slik at den ikke innebærer noen oppgivelse av norske myndigheters ambisjon om å oppfylle Gøteborg-protokollens forpliktelser i 2010. Dette kan gjøres ved at det slik Miljødepartementet nå nylig har foreslått, legges opp til årlige reduksjonsmål som gir staten full kontroll og mulighet til overgang til avgift dersom staten skulle mene at det vil være nødvendig.

Om sysselsetting av norske sjøfolk

Uten konkurransedyktige rammevilkår vil norske sjøfolk tape i den internasjonale konkurransen om rekruttering til sjøs. Det er derfor positivt at Regjeringen i budsjettopplegget gir forutsigbarhet for konkurransedyktige rammevilkår for norske sjøfolk, bl.a. gjennom nettolønnsordningen for sjøfolk. Sysselsetting av norske sjøfolk er med på å sikre norsk maritim kompetanse og erfaring til virksomhet på sjø og land.

Nytt investeringsfond

Regjeringen foreslår et nytt statlig investeringsfond på 2,2 milliarder kroner, som skal tilby egenkapitaltilførsel til blant annet maritime bedrifter. Klima- og miljøprosjekter skal prioriteres særskilt.

Langsiktig og risikovillig kapital er en grunnleggende forutsetning for innovasjon og utvikling av nye prosjekter, ikke minst klima- og miljøprosjekter, innen den maritime næringen. Rederiforbundet mener imidlertid at et statlig investeringsfond er feil virkemiddel i denne sammenheng. Ved å sikre næringslivet forutsigbare, troverdige og konkurransedyktige rammevilkår, vil den nødvendige langsiktige og risikovillige kapital være tilgjengelig.

Det er et paradoks at Regjeringen, samtidig med at den foreslår å etablere et statlig investeringsfond, foreslår en inndragning av næringens egenkapital. Innenfor den maritime næringen har rederiene en viktig rolle i forhold til innovasjon og verdiskaping gjennom sin investerings- og risikovilje, også når det gjelder investeringer i nye miljøvennlige løsninger. Regjeringens forslag om inndragning av 14 milliarder kroner av rederienes egenkapital utgjør en alvorlig svekkelse av både rederienes investeringsevne og næringspolitikkenes forutsigbarhet. Et fond på 2,2 milliarder

kroner vil ikke kunne kompensere for forslaget om en inndragning av 14 milliarder kroner i egenkapital over ti år.

GIEKs rammer

De maritime eksportbedriftene har hatt en betydelig aktivitetsøkning de siste årene. Eksportkreditt fra GIEK er viktig for mange av bedriftene. Rammen for eksportkreditt er fylt opp. Rammen bør derfor økes med 10 milliarder kroner.

Om andre skatteendringer

Regjeringen foreslår endringer i formuesbeskatningen som totalt sett er uheldige. Det er positivt at bunnfradraget økes, men negativt at den såkalte aksjerabatten fjernes og 80-prosent regelen strammes inn. Formuesskatten er en særnorsk skatteform som i særlig grad rammer små bedrifter og svekker innovasjonstakten og det nasjonale private eierskapet. Dette gjelder ikke minst i den maritime næringen, som i stor grad består av mindre og mellomstore bedrifter med lokale eiere over hele landet. Formuesskatten bør etter Rederiforbundets mening oppheves, i hvert fall for arbeidende kapital.

Regjeringen følger opp Europadomstolens avgjørelse i den såkalte Cadbury Schweppes-saken med forslag til endringer i fritaksmetoden og NOKUS-reglene. Dette er i seg selv positivt. Men forslaget innebærer begrensninger som vi ikke kan se er begrunnet fra Regjeringens side. De dokumentasjonskrav og den bevisbyrde som pålegges selskapene er omfattende og lite praktiserbare. Forslaget innebærer en reell innskrenkning i fritaksmetodens anvendelse som det er tvilsomt om er i samsvar med EØS-avtalen.

Med hilsen
NORGES REDERIFORBUND



Marianne Lie

Adm. direktør

Vedlegg

NORGES REDERIFORBUNDS UTDYPENDE KOMMENTARER TIL FORSLAGET OM NY REDERISKATTEMODELL OG OVERGANGSREGLER

Regjeringen foreslår endringer i reglene for beskatning av overskudd fra skipsfartsvirksomhet. Forslaget innebærer at skipsfartsinntekter opptjent innenfor ordningen fra og med inntekståret 2007 vil være fritatt for beskatning. Videre åpnes det for at flere aktiviteter enn tidligere skal kunne omfattes av ordningen, slik at omfanget av inntekter som skal omfattes vil være mer i tråd med hva som er gjeldende i tilsvarende systemer i EU.

Det foreslås derimot ingen endringer i reglene for beskatningen av finansinntekter, slik at disse fortsatt vil være gjenstand for beskatning. Dette betyr at skattleggingen av finanspostene vil være hardere enn det som er vanlig i EU-systemene. Her er det gjerne slik at selskapene gis adgang til å ha en nødvendig arbeidskapital, og avkastningen på denne skattlegges som regel ikke.

I motsetning til systemene i EU er det knyttet en beskatning til inntreden, både dersom rederiene kommer fra det eksisterende rederiskattesystemet og dersom de kommer fra ordinær beskatning i Norge. Motstykket er at det er færre bindinger når en først har trådt inn i ordningen. Ved inntreden fra utlandet, eller for nyoppstartede selskap, vil det imidlertid ikke skje noen beskatning ved inntreden.

Ved overgang fra gjeldende ordning til ny ordning legger Regjeringen opp til at det skal beregnes en gevinst på bakgrunn av regnskapsmessige verdier per 31.12.2006. 2/3 av den beregnede gevinsten skal føres til inntekt over ti år, mens 1/3 kan benyttes til miljøtiltak. Dette vil bli nærmere definert i forskrift.

Rederiforbundet er positive til den nye ordningen som er foreslått for rederiene. Imidlertid oppfattes enkelte elementer som konkurransehemmende. Vi har også noen konkrete kommentarer til det betydelige forskriftsarbeidet som skal utformes av Finansdepartementet. Det er viktig at disse forskriftene kommer tidlig på plass, slik at rederiene kan vurdere de fulle konsekvensene av den nye skattemessige situasjonen, og være i stand til å gjennomføre nødvendige grep for å kunne kvalifisere for ordningen.

Nedenfor berører vi nærmere enkeltpunkter i Regjeringens forslag.

1 Kommentarer til Regjeringens forslag til rederibeskatning

1.1 Behov for konkurransedyktig skattlegging av finansposter

Den foreslåtte beskatningen av finansinntekter innenfor ordningen vil være betydelig strengere enn den skattlegging som gjennomføres i andre tonnasjeskattesystemer i EU.

I disse andre EU-systemene er det vanlig at avkastningen på nødvendig arbeidskapital er unntatt fra beskatning. Etter Rederiforbundets syn bør det legges opp til en slik beskatning av finansinntektene også i den foreslåtte norske ordningen.

Vi ønsker i denne forbindelse å vise til den modell som er valgt i Danmark for beskatning av finansinntekter. Innenfor den danske ordningen, som i den norske, er finansinntekter generelt skattepliktige i sin helhet. I motsetning til i den norske ordningen kan imidlertid selskapene i sin helhet føre til fradrag alle finansutgifter. Dette inkluderer også gjeldsrenter. Den danske tilnærmingen tilsvare innholdet i den norske ordningen da denne ble vedtatt i 1996. Da var finansinntekter skattepliktige, mens tilsvarende utgifter var fradragsberettigede, slik at selskapene fikk fullt fradrag for gjeldsrenter.

Innenfor den danske rederiskatteordningen er alle finansutgifter fradragsberettigede. Dette gjelder imidlertid kun så lenge netto finansresultat er null eller positivt. Dersom selskapet har netto finansutgifter, skal disse kun fradragsføres for den delen av virksomheten som skal skatlegges ordinært. På denne måten blir selskapets gjeldsrenter et mål på størrelsen på den avkastning på arbeidskapital som skal være omfattet av rederibeskatningen.

Rederiforbundet foreslår at tilsvarende løsning legges til grunn i Norge, slik at det gis fradrag for gjeldsrenter ved beregningen av skattepliktige finansinntekter innenfor ordningen.

1.2 Behov for å yte konsernbidrag med skattemessig effekt, samt videreføre oppgjørskontoen over ti år ved pliktig uttreden

Som i andre norske konsern vil det kunne oppstå behov for å foreta en skattemessig samordning av overskudd i ett selskap med underskudd i et annet. I ordinær beskatning er det vanlig at selskapene har adgang til å foreta slik konsolidering gjennom bruk av konsernbidrag i strukturer der eierandelen er 90 prosent. Formålet med konsernbidragsreglene er følgelig en inntektsutjevning mellom konsernselskaper, slik at det ikke skal ha skattemessig betydning om man har organisert virksomheten i ett eller flere selskaper.

Regjeringen legger imidlertid ikke opp til at det skal være adgang til å foreta en slik samordning for rederibeskattede selskap. Det er foreslått at selskapene skal kunne yte konsernbidrag. Imidlertid kan dette ikke gjøres med skattemessig effekt, og selskapene får dermed ikke tilsvarende adgang til å foreta en skattemessig samordning

for rederibeskattede selskap. Dette til tross for at det kan være et negativt finansresultat i et rederibeskattet selskap, som det ville ha vært behov for å samordne med et positivt finansresultat i et annet rederibeskattet selskap.

Etter Rederiforbundets syn bør det som et minimum være adgang til å foreta skattemessig samordning mellom rederibeskattede selskap. Det bør imidlertid også være adgang til å foreta en skattemessig samordning med ordinært beskattede selskap. De rederibeskattede selskaperes finansresultat skatlegges ordinært, og disse inntektene er skattlagt på lik linje med inntekter fra ordinært beskattede selskap. I mange tilfeller vil dessuten regelverket knyttet til skattlegging av finansinntekter innenfor ordningen medføre at skattleggingen av finansresultatet vil være mer byrdefull innenfor ordningen enn utenfor.

Slik Rederiforbundet ser det er det ingen grunn til at det ikke skal være adgang til å samordne inntektsgrunnlag som alle skatlegges ordinært, og det foreslås derfor at det innføres regler som medfører at konsernbidrag kan ytes med skattemessig effekt også til og fra rederibeskattede selskaper.

Videre mener Rederiforbundet at et selskap ved utreden fortsatt skal kunne føre restverdi på oppgjørskonto til inntekt over gjenværende år slik at den ikke kommer til beskatning umiddelbart. Tilsvarende bør gjelde for ordinært beskattet selskap som får fastsatt en gevinst på gevinst- og tapskonto ved inntreden i ordningen. Dette vil være mer i tråd med prinsippene som gjelder for utreden i dag, og motvirke de mest dramatiske effektene av en utreden.

1.3 Videreføring av kravet om et særskilt aksjeselskap – behov for utvidet rettefrist og overgangsregler som sikrer at nye aktiviteter vil omfattes av ordningen fra og med 2007

Regjeringen opprettholder kravene i dagens ordning om at det rederibeskattede selskapet kun skal drive lovlige aktiviteter og eie lovlige eiendeler. Brudd på disse vilkårene vil medføre at selskapet må tre ut av ordningen.

Dette medfører at selve grunnstrukturen i systemet vil være annerledes enn i tilsvarende system i EU-land. Konsekvensene knyttet til vilkårsbrudd kombinert med den kompleksitet som vil følge av at man har valgt å opprettholde kravet til et særskilt aksjeselskap, vil skape særlige utfordringer.

Prinsipielt mener Rederiforbundet at det ikke bør gjennomføres en pliktig utreden ved uforskyldte og mindre brudd på vilkårene, men at det som i EU åpnes for en ordinær beskatning av inntekter som følge av dette har vært en urettmessig del av rederibeskatningen. Dette vil sikre større konkurransedyktighet for norske rederier omfattet av den nye ordningen

Det vil for rederiene være en krevende oppgave til enhver tid å sørge for at det ikke er noen aktiviteter i selskapet som kan defineres som ulovlige. Dette knytter seg blant

annet til utvidelsen av ordningen til å omfatte ytterligere aktiviteter, og at dette skaper nye og uforutsette situasjoner som kan medføre vilkårsbrudd. Ordningen er utvidet til å omfatte ansatte så lenge disse utøver lovlig virksomhet, for eksempel knyttet til strategisk og kommersiell drift. Skulle en ansatt komme i skade for å utøve aktiviteter som siden viser seg å være ulovlige, vil effekten av å trå feil være betydelig. I slike situasjoner vil hele det rederibeskattede selskapet måtte tre ut av ordningen. Dette medfører at selskapets overskudd i sin helhet blir skattlagt ordinært – ikke bare inntekten som stammer fra den eiendelen eller den virksomhet som forårsaket vilkårsbruddet. Dersom selskapet har restverdi på den oppgjørskonto eller konto for miljøtiltak som er beregnet ved pliktig overgang til ny ordning, vil denne i sin helhet komme til beskatning umiddelbart. Dersom rederiet fortsatt ønsker å være en del av rederibeskatningen, må selskapet tre inn i ordningen igjen i neste inntektsår. Det vil da bli foretatt et nytt gevinstoppgjør ved inntreden. Skjer gjeninntreden i 2008 kan dette skje til regnskapsmessige verdier, noe som vil begrense beskatningen. Er tidligste mulige gjeninntreden først i 2009, vil grunnlaget for beskatning være eiendelenes virkelige verdi. Skjer vilkårsbruddet i et selskap nederst i en flerleddet rederibeskattet struktur, vil det medføre at alle de overliggende selskapene også må tre ut av ordningen.

Denne tilnærmingen står i sterkt kontrast til den som er valgt i EU. I EU-systemene er det vanlig at det kun er inntekter fra den eiendel eller virksomhet som urettmessig er inkludert i de skattefrie skipsfartsinntektene som blir gjort til gjenstand for ordinær beskatning ved vilkårsbrudd. Selskapet som sådan vil fortsatt kunne bli værende innenfor ordningen, og det vil ikke være slik at selskapet må tre inn igjen i ordningen dersom det fortsatt ønsker å være rederibeskattet.

I en overgangsperiode vil det etter Rederiforbundets syn være nødvendig med noe lempeligere regler knyttet til pliktig uttreden. Dette er særlig knyttet til at regelverket utvides til å omfatte nye aktiviteter, og at det følgelig vil oppstå en rekke ny avgrensningsspørsmål. Inntil regelverket blir mer kjent, både for skattytere og ligningsmyndigheter, bør det derfor gjøres midlertidige lempinger i reglene for vilkårsbrudd. På denne måten vil selskapenes tilpasning lettes. Videre vil en unngå at uforskyldte og mindre vilkårsbrudd, som i begrenset grad har medført at inntekt urettmessig er unntatt fra beskatning, får dramatiske konsekvenser.

Rederiforbundet foreslår at rettefristen i § 8-17 tredje ledd utvides fra to måneder til utgangen av det enkelte inntektsår ved at det i forbindelse med ligningen av selskapet blir adgang til å korrigere den skattemessige fordelingen som er oppstått som følge av vilkårsbruddet, og at dette ikke vil medføre pliktig uttreden. Denne utvidede rettefristen bør knyttes til de nye eiendeler og aktiviteter som er foreslått å skulle omfattes av den utvidede ordningen, og bør kunne begrenses til selvangivelsen for inntektsårene 2007 og 2008.

Videre mener Rederiforbundet at det også bør utformes overgangsregler som sikrer at nye aktiviteter som er foreslått omfattet av ordningen, kan kvalifisere allerede fra og med inntektsåret 2007.

Det bes om at Stortinget påser at det utformes overgangsregler i tråd med det overordnede.

1.4 Skattlegging bør skje på bakgrunn av en beregnet tonnasjeinntekt som i EU, og ikke gjennomføres som en ren bruttoskatt

Nivået på tonnasjeskatten er isolert sett konkurransedyktig. Imidlertid bør det som i EU legges opp til at det skal beregnes en årlig tonnasjeinntekt i stedet for dagens ordning der det beregnes en årlig brutto tonnasjeskatt.

En slik tonnasjeinntekt kan, som i EU, beregnes med utgangspunkt i nettotonnasjen for skip innenfor ordningen. Den beregnede tonnasjeinntekten skattlegges deretter med den ordinære skattesatsen på 28 prosent. Dette kan gjøres uten at den reelle skattebelastningen reduseres.

En slik tilnærming er sentral for at den norske rederiskatteordningen ikke skal oppfattes som et lavskatteregime i forhold til andre internasjonale tonnasjeskatteordninger. Dette vil ha betydning for den skattlegging som vil bli gjennomført av utenlandske eiere når disse mottar utbytte fra selskap omfattet av den norske rederiskatteordningen. Uten en omlegging til beregning av tonnasjeinntekt som gjøres til gjenstand for skattlegging etter ordinær sats, vil selskap i hjemmehørende i utlandet kunne bli skattlagt i hjemlandet for utbytte mottatt fra norske rederier. Dette vil hemme internasjonale investorers ønske om å investere i norske skipsfartsselskaper.

Det anmodes derfor om at Stortinget foreslår at dagens bruttoberegning av tonnasjeskatten omgjøres til en beregning av tonnasjeinntekt som siden skattlegges med 28 prosent. Dette vil ikke redusere skattebetalingen innenfor ordningen.

2 Overgangsregler for selskap som trer inn ordningen fra det ordinære skatteregimet

Regjeringen foreslår at det ved inntreden i ordningen for ordinært beskattede selskap skal foretas et gevinstoppgjør. Det er foreslått særskilte overgangsregler slik at gevinstoppjøret for inntektsårene 2007 og 2008 skal beregnes med utgangspunkt i regnskapsmessige verdier ved utgangen av det foregående inntektsår. Skjer inntreden først i inntektsåret 2009, gjelder imidlertid hovedregelen, og inntektsoppjøret skal ta utgangspunkt i markedsverdien på selskapets eiendeler.

Finansdepartementet vil sende på høring forskrifter som skal korrigere for individuelle forskjeller som følger av ulik regnskapsmessig verdsettelse i selskapene. Dette for å unngå at regnskapsmessige valg skal bli styrende for størrelsen på den skattepliktige

gevinsten som beregnes ved inntreden, se nærmere om virkningen ved bruk av regnskapsmessige verdier nedenfor i punkt 3.1 og punkt 3.2 når det gjelder pliktig overgang fra gjeldende rederibeskatning til ny ordning.

Regjeringen har foreslått et kort tidsvindu for inntreden i ordningen basert på regnskapsmessige verdier. For mange ordinært beskattede selskaper vil dette tidsvinduet i praksis være for kort til at disse overgangsreglene kan benyttes.

Dette følger blant annet av at et selskap skal kvalifisere hele inntektsåret for at inntreden skal kunne skje med virkning fra 1. januar i det aktuelle år. Videre er det ikke adgang til å tre inn i ordningen før 1. januar i inntektsåret *etter* at det er gjennomført en fisjon med skattemessig kontinuitet, jf. sktl. § 8-14 annet ledd.

Ofte vil eneste mulighet for å gjøre tilstrekkelige tilpasninger til å kvalifisere for ordningen være gjennom fisjon, ved at eiendeler og aktiviteter som kan kvalifisere for den nye ordningen fisjoneres ut i et eget selskap som deretter trer inn i ordningen. En slik fisjon kan skje med skattemessig kontinuitet, og vil derfor være den mest hensiktsmessige måten å foreta en tilpasning før en eventuell inntreden.

Dersom selskapet beslutter at det skal gjennomføres en fisjon, er fristene som stilles for at dette skal kunne gjennomføres med virkning for 2007 utløpt. Det vil derfor ikke være mulig for selskapet å tre inn i ordningen i 2007.

En fisjon kan tidligst gjennomføres med virkning for inntektsåret 2008. Regjeringen åpner for at inntreden til regnskapsmessige verdier også kan skje i inntektsåret 2008, men det stilles imidlertid krav om at selskapet ikke kan tre inn i ordningen i fisjonsåret.

I praksis er derfor en inntreden i ordningen for ordinært beskattede selskap først mulig fra og med inntektsåret 2009. Da gjelder ikke lenger de særskilte regler om inntreden til regnskapsmessige verdier, og gevinststoppgjøret må dermed ta utgangspunkt i markedsverdier på selskapets eiendeler.

Etter Rederiforbundets syn bør derfor overgangsreglene om inntreden til regnskapsmessige verdier utvides. Dette kan enten skje ved at overgangsordningen utvides ytterligere et år, slik at selskapene kan tre inn til regnskapsmessige verdier også i 2009, eller at det åpnes for at inntreden kan skje i fisjonsåret.

Etter Rederiforbundets syn er det avgjørende for konkurransedyktigheten til det nye systemet at selskap i ordinær beskatning kan tre inn i ordningen så raskt som mulig. Vi ber derfor om at Stortinget åpner for at det gis adgang til å tre inn i ordningen i fisjonsåret, slik at disse selskapene kan tre inn med virkning for inntektsåret 2008. Dette medfører også at kravet om at selskapet skal tilfredsstille alle vilkårene i hele inntektsåret må tilpasses.

På linje med de overgangsregler som ble innført ved inntreden i ordningen i 1996 bør selskapene også gis adgang til å tre inn med virkning for inntektsåret 2007. Dette kan gjøres ved å tillate at selskapene trer inn uten å tilfredsstillende vilkårene hele året, men at selskapet retroaktivt må kunne korrigere for ulovlige eiendeler uavhengig av om eiendelen har vært eiet av selskapet utover den gjeldende rettefristen på to måneder.

3 Overgangsregler – inntreden ved pliktig overgang fra gjeldende rederibeskatning til ny ordning

Ved pliktig overgang fra gjeldende ordning og til ny ordning skal det foretas et gevinstoppgjør. For driftsmidler, aksjer i NOKUS-selskap og andeler i deltakerlignede selskap skal regnskapsmessige verdier legges til grunn ved beregningen. Finansielle inntekter skal fortsatt være gjenstand for beskatning i ny ordning, og det forelås derfor at det ikke skal foretas en gevinstberegning for slike eiendeler. I rederibeskattede selskap, som i andre selskap, er aksjeinntekter og inntekter på andeler skattefrie etter fritaksmetoden. For å sikre at disse forblir skattefrie skal de i beregningen inngå med kostpris. Tilsvarende gjelder for aksjer i rederibeskattede selskap. Den samlede verdien av eiendelene utgjør utgangsverdien.

Til fradrag i utgangsverdien kommer den skattemessige verdien av selskapenes gjeld, samt saldo på konto for tilbakeholdt skattlagt inntekt og tidligere innbetalt aksjekapital og overkurs. To tredjedeler av beregnet gevinst skal føres lineært til inntekt over ti år, mens skatteandelen av den siste tredjedelen skal kunne avregnes mot miljøtiltak. Finansdepartementet er gitt hjemmel til å fastsette i forskrift de nærmere krav og tidsbegrensninger som skal gjelde for miljøtiltak.

For de fleste selskaper vil beregningen resultere i en gevinst som kommer til beskatning. Etter Rederiforbundets syn bør det også være adgang til å fradragføre tap, dersom dette oppstår. Dette vil sikre nødvendig symmetri i regelverket.

3.1 Behov for korrigeringer ved at merverdier er regnskapsført som følge av konserninterne transaksjoner mellom rederibeskattede selskap

Både ved pliktig overgang fra gjeldende ordning til ny ordning og ved inntreden fra ordinær beskatning skal regnskapsmessige verdier legges til grunn ved beregning av gevinstoppgjøret. I utgangspunktet legger Regjeringen opp til en likestilling av selskap som trer inn fra det ordinære skatteregimet, med selskap som trer inn fra gjeldende ordning.

Finansdepartementet er gitt hjemmel i forskrift til å fastsette nærmere hva som skal utgjøre selskapenes regnskapsmessige verdi. For å likestille selskap som kommer fra ordinær beskatning med selskap som kommer fra gjeldende ordning er det imidlertid nødvendig at Finansdepartementet foretar tilpasninger utover det som er skissert i proposisjonen for selskap som kommer fra gjeldende ordning.

Selskap som kommer fra gjeldende ordning har foretatt konserninterne disposisjoner mellom rederibeskattede selskap med utgangspunkt i at disse skal være skattefrie. Ved slike salg er eiendelens verdi fastsatt til markedsverdi som om salget var foretatt mellom uavhengige selskaper. Dette medfører at det i det selgende selskap vil bli bokført en gevinst som følge av salget, og ubeskattet egenkapital vil følgelig øke, mens det kjøpende selskap vil få en høyere regnskapsmessig verdi. Når gevinstoppgjøret tar utgangspunkt i de regnskapsmessige verdiene i selskapet uten korrigeringer, vil det dermed gjennomføres en beskatning med utgangspunkt i markedsverdiene for eiendelene som er solgt konserninternt. Dette strider mot utgangspunktet om at regnskapsmessige verdier skal legges til grunn ved beregning av gevinstoppgjøret. Videre har salget ikke medført at det rederibeskattede selskapet reelt sett har realisert noen gevinst.

Skal selskap som går fra gjeldende ordning likestilles med selskap som kommer fra ordinær beskatning, må det derfor korrigeres for effektene av disse konserninterne salgene dersom eiendelen fortsatt er i behold i et rederibeskattet konsernselskap. Uten en slik korrigering vil gevinster, beregnet med utgangspunkt i markedsverdier, komme til beskatning. Etter Rederiforbundets oppfatning er det derfor nødvendig at disse effektene elimineres for å sikre at hensynet bak bruk av regnskapsmessige verdier oppfylles, og vi ber om at Stortinget påser at det ved utforming av forskrifter legges til rette for en slik nødvendig likebehandling.

Etter Rederiforbundets oppfatning er det også nødvendig å korrigere for enkelte andre konserninterne disposisjoner for å sikre nødvendig symmetri i beskatningen. Dette gjelder blant annet i tilfeller der det er foretatt utbytteutdelinger fra et rederibeskattet datterselskap til et rederibeskattet morselskap i 2006. For det avgivende selskap vil konto for skattlagt kapital reduseres dersom denne er positiv, og det avsatte utbyttet vil påvirke skattegrunnlaget ved inntreden i ny ordning. Det mottakende selskap vil først kunne justere sin konto for skattlagt kapital i 2007. På dette tidspunkt er imidlertid beregningen av slik konto avskaffet. Dette innebærer at det mottakende selskap ikke vil få oppjustert sin inngangsverdi ved overgang til ny ordning som tilsvarer den nedjustering som er gjort i utdelende selskap. Samlet for begge selskapene vil dermed bli beregnet en for høy gevinst ved inntreden i ny ordning. Det anmodes om at Stortinget tar høyde for dette i utformingen av overgangsregler.

3.2 Behov for korrigeringer knyttet til valg av metode ved inntreden i den gjeldende ordningen i 1996 for å sikre at grunnlaget for beskatning er regnskapsmessige verdier

Det oppstår også en særskilt utfordring knyttet til metoden selskapene valgte for å tre inn i ordningen i 1996. Uten tilsvarende korrigeringer som i punkt 3.1 vil valg av metode ved inntreden medføre at skatleggingen skjer med utgangspunkt i markedsverdier og ikke regnskapsmessige verdier.

Ved inntreden i ordningen i 1996 og 1997 var det hovedsakelig to metoder som ble brukt; skattefritt salg gjennom forskrift for konserninterne overføringer, eller ved

forutgående utfisjoning av kvalifiserende eiendeler og virksomhet i et nytt selskap som siden trådte inn i ordningen. For blant annet børsnoterte selskap var det ikke mulig å foreta en utfisjoning av kvalifiserende eiendeler og virksomhet.

Ved bruk av forskrift om konserninterne overføringer ble markedsverdier lagt til grunn for overføringen til nytt selskap. Dette førte til at forskjellen mellom markedsverdier på eiendelene og eiendelenes skattemessige verdi ble ført med et negativt beløp på konto for tilbakeholdt skattlagt inntekt. Dette beløpet vil gjennom Regjeringens forslag til overgangsregler komme til beskatning. På denne måten vil merverdier etablert ved inntreden i ordningen i 1996 komme til beskatning ved pliktig overgang til ny ordning fra og med 1. januar 2007.

Selskap innenfor dagens ordning må derfor gis anledning til å trekke ut merverdi av skip utover regnskapsmessig verdi, forutsatt at skipet fortsatt er i det aktuelle rederibeskattede selskaps eie, eller eventuelt fortsatt eies av andre rederibeskattede selskap. Dette fordi selskap utenfor ordningen kan tre inn i den nye ordningen til regnskapsmessig verdi. Uten disse tilpasningene vil det ikke være nødvendig sammenheng i regelverket.

Rederiforbundet ber derfor om at Stortinget påser at det ved utforming av forskrifter tas hensyn til dette.

3.3 Kostpris som alternativ til bruk av regnskapsmessige verdier ved beregning i gevinst ved pliktig overgang fra gjeldende ordning

Det oppstår en rekke problemstillinger knyttet til at regnskapsmessige verdier skal legges til grunn for beregningen i beregningen av gevinstoppgjøret ved overgang fra gjeldende ordning og til ny ordning.

Regjeringen har foreslått at Finansdepartementet gis hjemmel til å fastsette bestemmelser om justering av regnskapsmessige verdier ved overgang til ny rederiskatteordning.

Det vises blant annet til at det vil oppstå forskjeller mellom regnskapsføring etter internasjonale regnskapsstandarder, IFRS, og norske ordinære regnskapsregler, samt at andeler i deltakerlignede selskap og NOKUS-selskap er gjenstand for ulike regnskapsmessige behandling ut i fra eierselskapets eierandel.

Norges Rederiforbund vil gjøre oppmerksom på at det ikke er bare mellom IFRS og norske regnskapsregler at det kan oppstå forskjeller i den regnskapsmessige verdifastsettelsen. Det vil være en betydelig skjønnsadgang også innenfor ordinære norske regnskapsregler når det gjelder fastsettelsen av hvor lang tid et driftsmiddel skal avskrives over. En variasjon i avskrivningsprofil mellom selskapene vil gi ulike verdsettelse av eiendelen i selskapet. Dette betyr at en ensidig bruk av de regnskapsmessige verdier fastsatt etter ordinære norske regnskapsregler vil kunne medføre en betydelig skattemessig forskjellsbehandling mellom selskapene.

Videre vil det for finansiell leasing også oppstå et særskilt problem ved bruk av regnskapsmessige verdier. I regnskapet vil driftsmiddelet anses å være solgt. Imidlertid vil skipene for skattemessige formål ikke anses som realisert. Dette kan skape store forskjeller i beskatningen.

Som en tilnærming til problemstillingene som oppstår ved bruk av regnskapsmessige verdier foreslår Rederiforbundet at skipenes kostpris legges til grunn for verdifastsettelsen, og at denne reduseres med 14 prosent saldoavskrivninger i forhold til hvor lenge skipet har vært i selskapets eie. Dette vil både sikre en likebehandling av skattyterne, samt at beregningen av skattebelastning effektivt vil lettes. Det vil også medføre at problemstillingene under punkt 3.2 elimineres. Rederiforbundet anmoder Stortinget om å påse at Finansdepartementet tar hensyn til dette ved utformingen av forskriftene.

Når det gjelder fastsettelsen av verdi for andeler i deltakerlignede selskap og aksjer i NOKUS-selskap, anbefaler Rederiforbundet at den samme verdsettelsen som legges til grunn for aksjeselskaper legges til grunn for de underliggende posisjonene i slike selskaper. Dette vil sikre nødvendig symmetri.

3.4 Miljøandelen – Regjeringen har forutsatt at denne fortsatt skal kunne føres som egenkapital

En tredjedel av skatten, beregnet ved pliktig overgang fra gjeldende modell til ny modell, kan avsettes på et fond for miljøtiltak. I den grad midlene på fondet brukes til nærmere definerte miljøtiltak, vil en tilsvarende andel av den beregnede gevinsten bli skattefri.

Regjeringen foreslår at Finansdepartementet gis hjemmel til å fastsette i forskrift hva midler på fond til miljøtiltak kan brukes til, samt nærmere regler som setter frist for når avsetningen må være anvendt til formålet.

Da nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen la frem Regjeringens maritime strategi 3. oktober, ga han klart uttrykk for at den andel av gevinsten som kan knyttes til miljøtiltak fortsatt skal kunne føres som egenkapital i selskapenes regnskaper. Statsministeren og Finansministeren ga også tilsvarende klart uttrykk for dette i et møte på Statsministerens kontor 21. september d.å. I våre beregninger av konsekvensene av forslaget har vi lagt dette til grunn.

I Ot.prp. nr. 1 (2007-2008) skriver Finansdepartementet at:

”det legger til grunn at hele eller deler av den delen av gevinsten som knytter seg til fond for miljøtiltak mv. i normaltillfellene kan føres som egenkapital i selskapenes regnskaper, uten avsetning for utsatt skatt. Det er imidlertid regnskapsreglene som er bestemmende for hvorvidt det skal avsettes for utsatt skatt på denne delen av gevinsten, og det vil kunne avhenge blant annet av om selskapet kan sannsynliggjøre at fondet (eller deler av det) skal benyttes til

skattefrie miljøinvesteringer. Spørsmålet vil også kunne avhenge av hvordan overgangsordningen på dette punktet blir endelig utformet.”

Etter Rederiforbundets syn er det helt avgjørende at miljøandelen kan føres som egenkapital i balansen, både i forhold til norske regnskapsregler og internasjonale regnskapsstandarder. Det bes derfor om at Stortinget påser at Finansdepartementet utformer forskriftene knyttet til miljøtiltakene slik at dette er mulig. Skattyter må forholde seg til regnskapsreglene, og det er derfor nødvendig at Finansdepartementet under forskriftsutformingen tar hensyn til regnskapsreglene på en slik måte at miljøandelen kan bli stående som egenkapital i alle tilfeller.

3.5 Avsetning til miljøfondet bør kunne avregnes mot miljøinvesteringer i andre deler av konsernet

Investeringer i miljøtiltak må ikke bare kunne føres til fradrag på miljøfondet i det aktuelle selskap. Det bør etter Rederiforbundets syn etableres et prinsipp om at miljøinvesteringer først avregnes i det enkelte rederibeskattede selskaps eget miljøfond. Når dette er avregnet, bør nye miljøinvesteringer kunne foretas i andre rederibeskattede selskaper hvor det ved overgang fra gjeldende ordning er avsatt en andel av gevinsten til miljøfond. På samme måte bør aksjeselskap og underliggende deltakerlignede selskap som selv ikke har et miljøfond kunne avregne sine miljøinvesteringer i andre rederibeskattede selskap som har slikt fond.

Dette vil etter Rederiforbundets syn sikre at formålet med miljøfondet oppnås ved at konsernet samlet får avregnet alle sine miljøinvesteringer mot de samlede miljøfondene i de rederibeskattede selskapene.

Tilsvarende bør det også åpnes for at investeringer i skipsfartsrelaterte miljøtiltak, som ikke kvalifiserer for rederibeskatningsordningen, kan godskrives et rederibeskattet selskaps miljøfond.

Videre bør avregningen skje i slutten av tidsperioden, slik at det ikke stilles krav til årlige investeringer. På denne måten blir det mulig å få godskrevet større miljøinvesteringer.

Rederiforbundet anmoder om at Stortinget medvirker til en slik fleksibel utforming av forskriftene knyttet til bruk av avsetninger i de rederibeskattede selskapene.

* * *