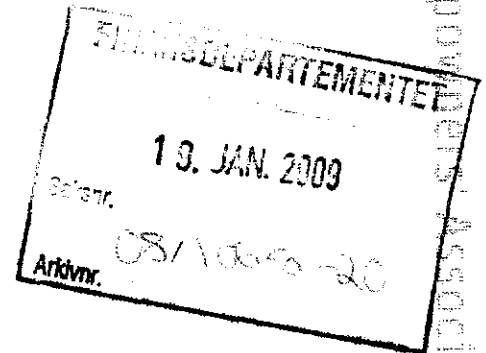




GAA  
GAA00997

Oslo, 15. januar 2009

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO



Deres ref.

Vår ref.  
08/1068 SL LCT/HKT

## REDERIFORBUNDETS KOMMENTARER TIL FORSLAG TIL ENDRINGER I REDERISKATTEORDNINGEN

Den nye norske rederiskatteordningen ble godkjent av ESA 3. desember i fjor. I den godkjente ordningen skal det gjelde en bindingstid på ti år, samt et krav om at alle kvalifiserende selskap i konsernet må foreta felles valg av beskatningsform.

Finansdepartementet sendte 4. desember utkast til slike regler på høring. Nedenfor følger Norges Rederiforbunds kommentarer til forslagene.

Særlige skatteregler for skipsfartsvirksomhet er statsstøtte som formelt må godkjennes av ESA. Finansdepartementet notifikerte endringene i rederiskatteordningen til ESA 21. desember 2007. ESA har i etterfølgende korrespondanse stilt en rekke spørsmål tilknyttet flere sider av ordningen. Særlig de som avviker fra den modell som etter hvert har blitt EUs standardmodell.

Rederiforbundet ser det isolert sett som positivt at ESA nå har godkjent ordningen. Det fjerner en god del av den usikkerhet som norske rederier har måttet forholde seg til siden Stortinget vedtok ordningen høsten 2007.

Imidlertid må norske rederier nå forholde seg til et system som ikke lenger er like fleksibelt som det system selskapene trådte inn i for inntektsårene 2007 og 2008. Den norske rederiskatteordningen var allerede før Finansdepartementets forslag til endringer sett på som mer rigid og komplisert enn ordningene i EU, og oppfatningen var at eventuelle endringer som følge av notifikeringsprosessen ville svekke ordningens konkurransedyktighet. Når regjeringen introduserte det nye rederiskattesystemet ble det fremhevet at det norske systemet var det mest konkurransedyktige i Europa.

Rederiforbundet har derfor vært opptatt av at dersom det *må* gjennomføres endringer for å oppfylle EØS-avtalen, kan ikke disse hemme rederienes handlefrihet ytterligere med svekkelse av konkurransedyktigheten som resultat. Det er vår oppfatning at de foreslåtte endringene fra Finansdepartementet i det vesentlige ivaretar dette hensynet. Vi tror utformingen av de nye kravene har fått en form som er håndterbar for rederiene. Imidlertid har vi innspill til enkelt elementer i forslaget. Disse vil vi berøre nedenfor.

Norges Rederiforbund er opptatt av at den norske rederiskatteordningen også skal være konkurransedyktig fremover i tid. EUs Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport skal være revidert på nytt innen 2011. Tilsvarende revisjon vil gjennomføres for ESAs parallelle statstøtteretningslinjer. Vi forventer at norske myndigheter benytter det handlingsrom som ligger i disse retningslinjene fullt ut og at norske myndigheter påser at disse retningslinjene blir utformet slik at de ivaretar de særlige sidene ved den norske skipsfartsnæringen. På denne måten vil norske myndigheter kunne sikre norsk skipsfarts konkurransedyktighet også på lang sikt.

### **Særskilte kommentarer til enkelte av forslagene til regelendringer**

#### ***Konserndefinisjonen – bør endres fra bestemmende innflytelse til tilknytning på mer enn 90 prosent***

Finansdepartementet foreslår å innføre et krav om at samtlige selskap som tilhører samme konsern og kvalifiserer til rederibeskatning må treffe samme valg med hensyn til om de skal kreve slik beskatning. Dette er det såkalte konsernkravet som er vanlig i EUs tonnasjeskatteordninger.

Departementet foreslår at to eller flere selskap skal utgjøre et konsern når de i tråd med bestemmelsene i aksjeloven/allmennaksjeloven § 1-3 har bestemmende innflytelse over et annet selskap (mer enn 50 prosent).

Etter Rederiforbundets syn er det enkelte problemer knyttet til å benytte aksjeloven og allmennaksjelovens konserndefinisjon. I selskap som eies med under to tredjedeler er det ikke uvanlig at det stilles krav til aktivitetsinnhold i aksjonæravtalene. Dette medfører at det vil kunne være vanskeligheter knyttet til endring av driftsmidler eller endringer av virksomhetsområde dersom det oppstår utforutsette problemer i forhold til konsernkravet. Eventuelle endringer kan først besluttes på generalforsamling, og selskapene kan således risikere å måtte tre inn i rederiskatteordningen på tross av at de ikke ønsker slik beskatning.

Rederiforbundet mener derfor at en mer naturlig konserndefinisjon er den som følger av skattelovens § 10-4. For at ett eller flere selskap skal være i samme konsern kreves det etter skatteloven en tilknytning på mer enn 90 prosent.

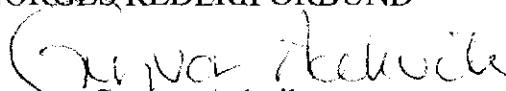
Finansdepartementets oppfatning er at en inkludering av annen fortjeneste enn fortjeneste på sjøtransport vil kunne være i strid med ESAs statsstøttereigningslinjer. Departementet ønsker derfor en nærmere presisering av denne bestemmelsen ved at det fremgår direkte av denne at selskapet ikke kan beregne seg fortjeneste på land- og/eller lufttransport. Denne delen må viderefaktureres til kostpris.

Endringen i forskriften foreslås gitt virkning fra 1. januar 2007.

Norges Rederiforbund oppfatter tidspunkt for ikrafttredelse som problematisk ved at det i forskriften gis endret virkning for handlinger som allerede er foretatt. Dette kan lede til uforskyldte brudd på vilkårene for rederibeskatning med den konsekvens at de aktuelle rederiene må tre ut av ordningen.

For å unngå pliktig uttrede som følge av forhold rederiet ikke kjente til på beslutningstiden, ber vi om at det gis adgang til å skattlegge eventuelle fortjenesteelement som er lagt på luft/landdelen av transporttjenesten ordinært i 2007 og 2008. Da unngås en uforskyldt uttrede av ordningen, samtidig med at formålet med presiseringen av bestemmelsen ivaretas ved at det kun er fortjeneste fra skipsfartsvirksomheten som er gjenstand for rederibeskatning.

Med hilsen  
NORGES REDERIFORBUND

  
Gunvor Aakvik

Kopi: Nærings- og handelsdepartementet