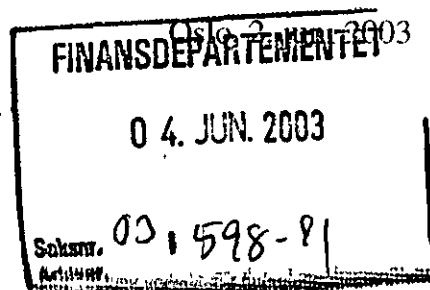




AV000786

Det Kgl. Finansdepartement  
Skattelovavdelingen  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO



Deres ref

Vår ref  
132 7/ AV

## HØRING – NOU 2003:9 SKATTEUTVALGET - FORSLAG TIL ENDRINGER I SKATTESYSTEMET - UTTALELSE FRA NORGES REDERIFORBUND

### I INNLEDNING

Det vises til Finansdepartementets brev av 12. februar 2003 vedlagt NOU 2003-9 - Forslag til endringer i skattesystemet, samt e-post fra departementet av hhv. 12 april og 28. mai d.å hvor Rederiforbundet fikk utsatt høringsfristen til 2 juni 2003

*Nedenfor* følger våre synspunkter på Skatteutvalgets utredning.

I punkt II gis en beskrivelse av den norske økonomiens særlige utfordringer og hvilke overordnede mål og prinsipper skattepolitikken i så måte må ta hensyn til

I punkt III går vi nærmere inn på grunnleggende hensyn som må ivaretas ved utformingen av skattesystemet, mens det i punkt IV gis en bredere vurdering av prinsippet om næringsnøytralitet i skattepolitikken

Under punkt V redegjøres det for de skipsfartspolitiske utfordringer Norge står overfor. I tillegg redegjøres det i punkt VI for de endringer i det norske tonnasjeskattesystemet som er nødvendige å gjennomføre for at ordningen skal være i samsvar med de regimer vi finner i Europa

I punkt **VII** kommenterer vi Skatteutvalgets syn på eierbeskatningen, herunder formuesskatten og arveavgiften, mens vi i punkt **VIII** vurderer Skatteutvalgets alternativer for å integrere person- og selskapsbeskatningen

Rederiforbundets syn på en internasjonal harmonisering av det norske skattesystemet fremgår av punkt **IX**.

I punkt **X** følger en oppsummering av våre hovedsynspunkter på Skatteutvalgets innstilling.

## II SKATTEPOLITIKK FOR EN NY TID – FRA OLJEBASERT RIKDOM TIL BÆREKRAFTIG VERDISKAPING

Næringslivet er invitert til å gi sitt syn på skattepolitikken i en krisetid.

- Vi rammes av et internasjonalt konjunkturturbeslag. Det kan slå sterkt for Norge som har en liten, åpen økonomi
- Dette faller sammen med en ny erkjennelse av globaliseringens muligheter og utfordringer
- De særnorske problemene knyttet til styringen av oljerikdommen skaper større skade enn noen hadde ventet i form av høyt kostnadsnivå, høy kronekurs og renter ute av takt med omverdenen. Dette skjer bare ti år etter den forrige tilsvarende særnorske krisen

Utfordringen for Norge er å legge til rette for et næringsliv som kan konkurrere og videreutvikle seg under slike forutsetninger. Utfra erkjennelsen av at krise skaper nye muligheter, har Norges Rederiforbund en visjon om fornyelse av den norske nærings- og skattepolitikken.

Bruken av skattesystemet i kortsiktig makt- og symbolpolitikk og det politiske systems manglende evne til å ivareta næringslivets interesser, har undergravd næringslivets fremtidstro. Norske og utenlandske investorer har fallende tillit til Norge som et egnet sted for å utvikle næringsvirksomhet

Skatteutvalget rendyrker næringsnøytralitet som det overordnede prinsipp for utformingen av skattesystemet. Selv om Skatteutvalget har en pragmatisk tilråding om videreføring av det norske tonnasjeskattesystemet, finner Rederiforbundet det gjennomgående kravet om næringsnøytralitet konfliktfylt i forhold til konkrete utfordringer for norsk næringsliv.

Tilsvarende ser vi at det er i ferd med å åpne seg en kløft mellom statsforvaltningens og næringslivets måte å forstå utviklingen i økonomien og hvordan den bør styres

I sin utforming av ideelle skattepolitiske prinsipper ser Skatteutvalget ut til å ha forvekslet Norge med Verden. Skatteutvalget har konstruert et system som ville vært anvendelig dersom hele Verden tok det i bruk

Ved en justering av kursen for skattepolitikken i Norge frem mot 2005, vil Rederiforbundet fremheve følgende generelle hensyn.

- Skattepolitikken må være konform med de krav som følger av den nye globaliserte økonomien

- Skattepolitikken må underbygge grunderkulturen og styrke aktørens motivasjon for å ta risiko
- Skattepolitikken må ta hensyn til de begrensninger som følger av EØS-samarbeidet og andre internasjonale avtaler, og samtidig kunne utnytte den fleksibilitet disse tilbyr

Norsk økonomi har imidlertid en helt særlig utfordring ved at en stor del av den finansielle sparingen skjer på statens hånd i kombinasjon med en overveldende statlig eierandel i næringslivet. Dette skaper en grunnleggende ubalanse og store styringsproblemer - det er nødvendig med en politikk som kan bidra til balanse.

Det er derfor helt avgjørende at skattepolitikken bidrar til en mer balansert utvikling ved at

- Skattereformen tilpasses behovet for å fremme privat kapitaldannelse, styrke egenkapitalmarkedet og sikre privat norsk eierskap.
- Formuesskatten og arveavgiften avvikles

Gjennom denne uttalelsen håper Norges Rederiforbund å kunne tilføre den skattepolitiske fornyelsesprosessen impulser som kan fremme norsk verdiskaping og lønnsom sysselsetting. Med rederitradisjonens sterke særpreget av internasjonal konkurranse og privat eierskap mener vi å ha forutsetninger for å gi sentrale bidrag

### III GRUNNLEGGENDE HENSYN VED UTFORMINGEN AV DET NORSKE SKATTESYSTEMET

#### 3.1 Et internasjonalt konkurransedyktig skatte- og avgiftssystem

Skattekonkurransen mellom industrialiserte land er økende. Via gunstige skatteregler, for så vel bedrifter som personer, ønsker man å tiltrekke seg utenlandsk kapital og kompetanse. Utbredelsen av tonnaseskattesystemer, nettolønnsmodeller og gunstige holdingselskaps-regimer er eksempler på dette.

Utvidelsen av EU, Lisboa-strategien og utbredelsen av det indre markedet antas å legge press i retning av harmonisering av skattesatsene og -grunnlagene i Europa. Etter Rederiforbundets oppfatning er det viktig at Norge tar hensyn til disse internasjonale utviklingstrekkene ved utformingen av de nasjonale skattereglene. Dette gjelder i særdeleshet ved utformingen av skattereglene for kunnskapsbaserte bedrifter som konkurrerer i et globalt marked. Økt internasjonal mobilitet av kapital og arbeidskraft tilsier at norske bedrifter og personer ikke underlegges skatte- og avgiftsregler som vesentlig avviker fra de internasjonale skattesatser og -fundamenter.

Slik Rederiforbundet vurderer det, tar Skatteutvalget gjennomgående for lite hensyn til den internasjonale skattekonkurransen i sine vurderinger.

#### 3.2 Stabilitet og forutsigbarhet

Skattepolitikken har i de siste årene vært preget av hyppige og til dels gjennomgripende endringer. Flere av disse er foretatt uten forutgående høring eller andre former for konsekvensanalyser - og med tilbakevirkende kraft. De overraskende endringene i avskrivningssatsene, samt innføringen av den midlertidige utbytteskatten er illustrerende. De stadige negative endringene i tonnaseskattesystemet likeså.

Skattebetingelsene utgjør en sentral del av bedriftenes rammevilkår. Et stabilt og forutsigbart skattesystem, med bred politisk forankring, er avgjørende for risikoevnen og -viljen til norske eier- og kapitalmiljøer. Rederiforbundet vil derfor understreke viktigheten av at grunnleggende endringer i skattesystemet inngår i en langsiktig og helhetlig plan for skattepolitikken, og ikke fremstår som et resultat av kortsiktige budsjett hensyn. Eventuelle negative endringer må uansett ikke gis tilbakevirkende kraft.

Rederiforbundet tiltrer i så måte Skatteutvalgets vurderinger av behovet for langsiktighet og stabilitet i skattepolitikken, og at prinsipper og grunnleggende hensyn skal tre klarere frem i lov og Stortingsvedtak. Rederiforbundet ser videre positivt på Skatteutvalgets forslag om at regjeringen skal legge frem retningslinjer for skattepolitikken med et perspektiv på tre til fire år.

Vi er likevel av den oppfatning at et økonomisk råd, som Skatteutvalget foreslår, må fristilles fra Finansdepartementets sfære for å sikre tilstrekkelig integritet og reell innflytelse. Kun dersom dette skjer, vil rådet kunne fungere som et faglig og uavhengig korrektiv til den utredningsvirksomhet som ellers foregår. Et slikt råd må være bredt sammensatt, hvor også representanter fra næringslivet deltar. Det forutsettes videre at rådet kun skal være et supplement til ordinær saksbehandling, utredning og høring.

### **3.3 Utredning og konsekvensanalyse**

Etter Rederiforbudets vurdering må endringer i skattesystemet fristilles fra budsjettbehandlingen. Tilsidesettelsen av ordinære saksbehandlingsrutiner er spesielt betenkelig på skatterettens område, nettopp ut i fra de store økonomiske konsekvensene endringer i skattesystemet kan få for næringslivet og enkeltpersoner.

Rederiforbundet tiltrer derfor Skatteutvalgets anbefaling om at det mer jevnlig bør foretas en samlet gjennomgang av de skattepolitiske utfordringene slik at de langsiktige hensynene får en mer fremtredende plass når avgjørelser fattes, og at det foreligger et grundig utredet beslutningsgrunnlag.

### **3.4 Konstitusjonell forankring og kontroll av delegert lovgivning**

Skatterettens område preges av stadig mer kompliserte regler. Denne utviklingen medfører et økende press i retning av at utformingen av regelverkets detaljer delegeres til forvaltningen.

Rederiforbundet ser klart behovet for at forvaltningen gis relativt vide fullmakter til å utforme detaljregelverket på skatterettens område. Etter vår vurdering er det imidlertid viktig å påse at den delegerte lovgivningen både har konstitusjonell forankring og klart er i samsvar med lovgivers intensjoner. Vår oppfatning er at dette ikke alltid er tilfelle. Valuta- og normrenteforskriften knyttet til tonnasjeskattesystemet er eksempler der det kan settes spørsmålsteget ved hvorvidt innholdet er i samsvar med lovgivers intensjoner.

For å sikre at den delegerte lovgivningen ligger innenfor Stortingets bestemte fullmakter, foreslår Rederiforbundet at det innføres en plikt for forvaltningen til eksplisitt å vurdere hjemmelsgrunnlagets rammer i forhold til de materielle bestemmelser som utformes. Etter vår oppfatning bør en slik vurdering foretas av en instans som er uavhengig av det organ som har fått delegert kompetanse. Lovavdelingen i Justisdepartementet vil være et egnet organ i denne sammenheng.

En slik vurdering vil bidra til at forvaltningsorganer, som har fått delegert lovgivningsmyndighet, holder seg innenfor de rammer som hjemmelsfullmakten foreskriver. Dette vil bidra til større rettssikkerhet for de som berøres av

forslagene, samt medvirke til at Stortinget får et bedre beslutningsgrunnlag til å vurdere rammene for den delegasjonsfullmakt som er gitt.

Videre bør Regjeringen i en årlig melding til Stortinget, uavhengig av budsjettbehandlingen, redegjøre for siste års endringer i forskriftsregelverket

## IV NÆRINGSNØYTRALITET SOM PRINSIPP FOR SKATTEPOLITIKKEN

### 4.1 Vurdering av alternative skattesystemer

Skatteutvalget bygger sin vurdering av skattesystemet på nyklassisk teori der maksimal verdiskaping sikres ved at velfungerende markeder forutsettes å besørge optimal anvendelse av ressursene.

Utgangspunktet er at all aktivitet i en økonomi er like verdifull og at all inntekt egentlig burde skattes likt. Teorien er at det endelige formålet er forbruk og at forbruket bør optimaliseres i forhold til nåverdi. Aktørene gjør opplyste valg og maksimerer egen nytte. Ressursene er perfekt mobile og alle har lik informasjon. I følge teorien skal dette sikre samfunnet størst total velferd.

Skatteutvalget modifierer imidlertid denne tilnærmingen ut fra faglige, praktiske og politiske hensyn. Disse vurderingene kan være knyttet til markedssvikt, grunnrente, fordelingshensyn og annet. Dette illustrerer et generelt poeng, nemlig at et hvert skattesystem har egenskaper som gjør at det bør modifieres i møte med den virkelige verden.

Det er imidlertid viktig å presisere, som Skatteutvalget også selv gjør, at det er mulig å introdusere andre tilnæringsmåter ved utformingen av hele eller deler av skattesystemet.

Spare- og investeringsmodellen (SI-modellen), som er lansert av Norsk Investorforum, henter inspirasjon fra teorien om utgiftsskatt. Poenget med dette systemet er at det er den enkeltes forbruk som skal beskattes og ikke den løpende inntekten.

Rederiforbundet vil i denne sammenheng ikke gå inn i en større analyse av hvilke grunnleggende alternative tilnæringsmåter som kan være aktuelle. Vi mener imidlertid at det i utredningen burde vært foretatt en mer prinsipiell vurdering omkring valg av skattesystemer enn det Skatteutvalget har foretatt. Det burde herunder blitt lagt større vekt på å drøfte vridninger i skattesystemet som kan bidra til mer rettferdig beskatning av privat forbruk, økt sparing og større privat egenkapitaltilgang.

Det er særlig tre forhold det er problematisk at dagens skattesystem og Skatteutvalgets forslag ikke tar hensyn til

- klyngeeffekter
- næringsmobilitet
- verdien av et aktivt privat norsk eierskap for utviklingen av norsk økonomi



## 4.2 Klyngeeffekter - noen aktiviteter er likere enn andre

Som Regjeringen skriver i Virkemiddelmeldingen, St.meld.nr. 51 (2002-2003), kan eksistensen av klynger medføre at økonomien blir mer effektiv. Vi mener som regjeringen at en videreutvikling av næringsklynger representerer et betydelig potensial for styrking av verdiskaping, sysselsetting og internasjonalisering.

Erfaringene viser at det ofte er enklere å lykkes med nysatsinger i tilknytning til sterke næringsmiljøer der det allerede er et grunnlag å bygge på og hvor det er et rikt ressurstilfang. Tilgang på kompetent kapital og arbeidskraft, mulighet til å skaffe gode og rimelige innsatsfaktorer og muligheten til å sette deler av utvikling og produksjon ut til andre, gjør at nye bedrifter reduserer egen risiko. Dette gjør at det også vil være enklere å få frem innovasjoner og nye markeder. Gjennom en kombinasjon av hard konkurranse og samarbeid styrkes grunnlaget for kunnskaps- og kompetanseoppbygging.

## 4.3 Nærmere vurdering av klyngeeffekter

Det grunnleggende spørsmålet er om samfunnet oppnår en merverdi ved høyere avkastning eller andre samfunnsmessige mål når ressursene er konsentrert til et område i økonomien enn om ressursene hadde vært fordelt som i økonomien for øvrig.

En økonomisk merverdi oppstår dersom kapitalavkastningen, de ansattes lønninger og den samlede skatteinngangen er høyere enn om kapital og arbeidskraft hadde vært anvendt på annen måte. Man må i regnestykket også ta hensyn til at kapitalen er mobil. Lavere priser som følge av mer effektiv organisering er også et uttrykk for den merverdi som skapes. Fordi denne delen av merverdien for det meste tilfaller aktører utenfor Norge, bør dette elementet tillegges tilsvarende mindre vekt.

Dersom næringen i større grad enn annen økonomisk aktivitet gir opphav til arbeidsplasser med høye kompetansekrav i distriktskommuner, vil dette være et eksempel på en bredere samfunnsmessig meravkastning. Det er også en rekke andre forhold som kan tillegges vekt. Kvantifiseringen av verdien av denne typen effekter er imidlertid vanskelig. Å beskrive slike forhold er likevel relevant i en samlet gjennomgang av verdien av et så stort næringsmiljø som det maritime.

## 4.4 Svakt grunnlag for avvisning av klyngepolitikk

Skatteutvalget åpner som Bergo-utvalget prinsipielt for at det kan ligge betydelige samfunnsmessige gevinster ved å legge til rette for at samfunnet kan nyttiggjøre seg klyngenes evne til å skape merverdier.

Man fremholder imidlertid at det i praksis ikke vil være mulig å utforme noen riktig dosert klyngepolitikk og at faren for uheldige effekter er for stor. Argumentene

som føres mot differensiering av skattesystemet i forhold til graden av klyngeeffekter er at:

- a) det er umulig å beregne nøyaktig hvor store klyngeeffektene er
- b) det er umulig å beregne fremtidige klyngeeffekter
- c) det er en asymmetri i informasjon ved at de som har interesse av at det føres en selektiv politikk ofte vil ha et informasjonsovertak
- d) de aktører som er interessert i en selektiv politikk vil legge ned betydelige ressurser i å argumentere sin sak, og det vil tilsvarende være behov for en motekspertise for å kvalitetssikre og tilbakevise påstander
- e) det er en fare for manipulasjon ved at aktørene målbevisst tilpasser sin opptreden for å få frem bestemte målbare effekter, for eksempel ved at innkjøp gjøres lokalt

Med unntak av siste punkt er dette åpenbart relevante innvendinger og utfordringer i forhold til å skulle føre en klyngepolitikk. Vi vil i det følgende kommentere disse innvendingene

- a) Det er ikke mulig å beregne nøyaktig hvor store dagens eller fremtidens klyngeeffekter vil være. Men de elementene som er gjennomgått i det foregående avsnittet bør kunne gi en god indikasjon på i hvilket omfang det eksisterer klyngeeffekter
- b) Det bør være mulig å gjøre kvalifiserte vurderinger av en klynges fremtidige verdiskapningspotensiale. Fremskrivninger av utviklingstrender og kartlegging av underliggende forhold som skaper konkurransedyktighet i forhold til konkurrerende miljøer vil være bidrag i et slikt arbeid. Selv om nøyaktig kvantifisering ikke er mulig bør man kunne si noe om sannsynlige trender.
- c) For å begrense mulighetene for at interessegrupperinger presser frem løsninger på uriktig grunnlag, er det viktig at det er åpenhet om prosessen og at vurderingene som gjøres har en klar begrunnelse
- d) Det er ikke lett å se for seg metoder for å begrense at såkalte rent-seekers bruker betydelige ressurser på å argumentere sin sak. Man skal imidlertid ikke se bort fra at bidrag fra aktører som "har skoen på" også kan medføre at man finner frem til tiltak som på en mer effektiv måte bidrar til måloppnåelse.
- e) Dersom det er få aktører som påvirkes av et vedtak eller dersom aktørene føler stor lojalitet i forhold til felles mål, kan dette bidra til å endre aktørenes adferd. En slik adferdsendring er i seg selv positiv for fellesskapets interesser

Fordi det er rimelig å anta at det ligger store samfunnsmessige gevinster i å hente ut klyngeeffekter, er det rasjonelt å utvikle en klyngepolitikk - selv om effektene må basere seg på mer usikre anslag. Det vil være uheldig dersom man, på grunn av manglende evne eller vilje til politisk vurdering, skulle si nei til å ivareta åpenbare økonomiske og strategiske interesser. Den faktiske adferd i andre land kan også fungere som en veiledning i denne sammenhengen.

#### 4.5 Selektiv klyngepolitikk – velferdstap eller global velferdsvekst?

Vi registrerer motstand overfor en politikk som er rettet mot utvikling av næringsklynger. Det argumenteres med at dersom andre land er interessert i å bruke ekstra ressurser på å tiltrekke seg og utvikle næringsliv, bør dette sees som en mulighet og ikke en trussel. Ved at andre land gir slik støtte kan vi kjøpe varer og tjenester til en lavere pris i et internasjonalt marked, samtidig som ressurser nasjonalt frigjøres til andre aktiviteter som ikke er avhengig av slik særskilt tilrettelegging. Vi opplever således en velferdsgevinst, mens landene som driver selektiv politikk opplever et velferdstap.

Denne tradisjonen er derfor i utgangspunktet i mot at man skal bruke ressurser på enkelte grupper av aktører og aktiviteter. Den enkelte virksomhet må selv vurdere om det er økonomisk grunnlag for det den driver med.

Hovedproblemet med denne tilnærmingen er at det ikke tas høyde for at det eksisterer samfunnsmessige gevinster som går utover de avveininger som den enkelte selskapsaktør står overfor. Dette vil eksempelvis være gevinster som oppstår som følge av at det utvikles en næringsdynamikk gjennom samarbeid og konkurranse og ved tilstedeværelse av krevende kunder, samt rene skalafordeler. I tillegg til de rent økonomiske argumentene er forhold som historie, kultur, identitet og strategiske interesser viktig. For Norge har en stor skipsfartsnæring også vært viktig for å utvikle en variert næringsstruktur og sysselsetting langs hele kysten. Den har i tillegg vært strategisk viktig i forhold til våre utenrikspolitiske og sikkerhetspolitiske interesser.

I den praktiske politikken som føres internasjonalt, er det betydelig konkurranse mellom landene for å tiltrekke seg næringsvirksomhet. Dette er ikke minst tydelig i forhold til skipsfartsnæringen der stadig flere land utvikler regimer som sikrer tilnærmet skattefrihet både for rederiselskapene og for nasjonale sjøfolk.

Det er to hovedårsaker til at dette fremstår som rasjonelt for det enkelte land. Kapital investert i internasjonal rederivirksomhet er ekstremt mobil. Dersom man ikke lykkes med å tiltrekke seg nasjonal og internasjonal kapital til rederivirksomhet er alternativet bare i begrenset grad investeringer i annen næringsvirksomhet. For det andre er det allment anerkjent at det å være vertsland for rederivirksomhet fører med seg positive effekter for økonomien for øvrig.

Norges Rederiforbund er klar over argumentene som taler mot sterk internasjonal skattekonkurranse. Dersom skattegrunnlaget i den enkelte økonomi blir for smalt som følge av at store deler av aktiviteten ikke lar seg beskatte, må skattebyrden på de øvrige aktiviteter i samfunnet øke. Et smalt skattegrunnlag med høye satser medfører som hovedregel større velferdstap enn dersom skattebyrden hadde vært jevnere fordelt. Samtidig har det i hele etterkrigstiden vært bred politisk enighet om behovet for å ha særskilte skattetilpasninger for rederinæringen for å sikre viktige nasjonale økonomiske og strategiske interesser. Rederiforbundet mener det vil være riktig å fortsette denne linjen samtidig som man arbeider for å redusere den internasjonale skattekonkurransen.

Vi vil ta til orde for at når nasjonale myndigheter målrettet satser på å tiltrekke seg og stimulere veksten av næringsmiljøet, kan dette også ha en positiv effekt på den samlede velferdsutviklingen. Dette resonnementet er bygget på følgende premisser:

- Former for skalafordeler oppnås når bedrifter samlokaliserer. Dette skyldes felles utvikling og bruk av innsatsfaktorer, mulighet for effektiv arbeidsdeling, reduserte transportkostnader, kunnskapsutvikling og innovasjon som følge av konkurranse og samarbeid, samt mer effektiv bruk av offentlig infrastruktur
- De positive effektene av samlokalisering er større for samfunnet enn den gevinsten den enkelte bedrift kan hente ut av det å tilhøre et sterkt næringsmiljø. For eksempel kan tilgang til billig arbeidskraft eller gode forskningsmiljøer tale for at en bedrift flytter hele eller deler av sin virksomhet ut. Men de positive ringvirkningene som går tapt ved relokalisering er så store at samfunnet i sum likevel vil komme positivt ut dersom myndighetene aktivt bidrar til å holde bedriftene i landet

Selv om det for det enkelte land kan fremstå som rasjonelt å tiltrekke seg og utvikle en næring, kan det hevdes at dette er en form for nullsumspill. Slik forstått skjer det ikke noe annet enn at aktiviteten forflytter seg fra et land til et annet.

I kontrast til dette synet står argumentet om at en målrettet innsats for å stimulere veksten av næringsklynger tvert imot kan ha en positiv effekt på den samlede velferdsutviklingen i verden. En forklaring på dette er at et begrenset antall sterke miljøer i noen land kan hente ut skalafordeler. Den gevinsten som kommer gjennom en mer effektiv organisering av produksjonen kommer ikke bare det enkelte land, men hele det internasjonale samfunnet til gode gjennom den internasjonale handelen. Victor D Norman og Anthony J Venables argumenterte for dette synet i Discussion paper 26/01, som inngår i Globalization programme of the UK ESRC funded Centre for Economic Performance at the London School of Economics.

#### 4.6 Vurdering av skipsfartsnæringen

Rederiforbundet mener skipsfartsnæringen må vurderes ut fra følgende premisser

- a) rederiene utgjør kjernen i det maritime miljø, de skaper de største positive eksterne virkningene i form av å være krevende kunder, fanger opp markedssignaler, tar norske produkter ut i verden og bidrar til kunnskapsutvikling og innovasjonsdynamikk,
- b) rederiene er svært mobile og
- c) rederiene er svært sensitive for skattenivå

På denne bakgrunn fremstår det som rasjonelt å videreføre og fremme en differensiert beskatning bygget på prinsippene om klyngeeffekter og konkurransenøytralitet. Rederiforbundet mener derfor at argumentasjonen til Skatteutvalget for å bevare den særskilte rederskatteordningen er for snever. I tillegg til kravet om stabilitet og forutsigbarhet, er det åpenbart at det også over tid er hensiktsmessig å ha en differensiert skattepolitikk som tar hensyn til næringens egenskaper og konkurransesituasjon.

#### 4.7 Balansen mellom å velge "vinnerbransjer" og generelle virkemidler

Skatteutvalget avviser ut i fra praktiske forhold å skulle plukke ut noen "vinnerbransjer" som blir gjenstand for skattemessig særbehandling eller som tilgodeses gjennom ekstra innsats av direkte virkemidler. Denne tilnærmingen er i direkte motstrid til den politikk som i praksis føres på andre felter, for eksempel på forskningsområdet.

I Forskningsmeldingen, St.meld. nr 39 (1998-1999), trekkes prinsippene for organiseringen av forskningsarbeidet opp. Også et enstemmig Storting ga sin tilslutning til at en betydelig del av forskningsressursene bør fokuseres til visse tematiske og bransjemessige områder.

En slik strategi kan bestå av tre tilnæringsmåter: For det første prioriteres noen områder der Norge allerede er store og har åpenbare fortrinn. For det andre prioriteres noen områder ut i fra en forventning om et særlig stort fremtidig potensiale. For det tredje prioriteres generelt virkende tiltak for å øke tilfanget av nye muligheter.

Et motargument mot en slik modell er at prioritering av noen utvalgte områder gjør at det er mindre ressurser til å utvikle de generelle ordningene som er tilgjengelig for alle bedrifter og nye forskningsinitiativ. Vår vurdering er imidlertid at det åpenbart er fornuftig med en balanse mellom disse tre hensynene - det er nødvendig med såpass konsentrert innsats på utvalgte områder hvor Norge har muligheten til å være helt i verdenstoppen.

Da Stortinget behandlet forskningsmeldingen, se Innst.S. nr. 110 (1999-2000), ble det nettopp henvist til at den maritime næringen representerer en av Norges få komplette næringsklynger og at en særskilt innsats var ønskelig. En slik tilnærming har også verdi i forhold til utviklingen av skattesystemet.

## V ET SKIPSFARTSPOLITISK PERSPEKTIV

### 5.1 Fremvekst av kunnskapsnæringer

En rekke forhold taler for at det konkurransutsatte næringslivet i Norge i vesentlig større grad vil produsere varer og tjenester med et høyt kunnskapsinnhold for et internasjonalt marked. Dette er resultatet av globalisering, arbeidsdeling mellom land og det faktum at Norge er et høykostland for arbeidsintensive produkter.

Norsk kunnskapskapital er relativt sett rimelig priset, og en stor del av befolkningen har høyere utdanning. Det er på kunnskapsintensiv verdiskaping Norge kan og må hevde seg fremover – her kan vi være internasjonalt konkurransedyktige

Skipsfarten har de kjennetegn som vil måtte prege fremtidens konkurransutsatte næringsliv i Norge. Skipsfarten har vært fullt ut globalisert i flere tiår. Kompetansen i næringen er utviklet over lang tid i et globalt marked kjennetegnet av meget sterk konkurranse. Norsk skipsfart er beviset på at Norge evner å hevde seg i toppen i et slikt marked, og kan – gitt riktige rammevilkår – være en fremtidsnæring i Norge.

Norges Rederiforbund mener et strategisk mål for Norge må være å bli et attraktivt lokaliseringsskilt for kompetanse- og kapitalintensive skipsfarts- og offshoreaktiviteter, der den maritime næringen har vekstgrunnlag med utgangspunkt i konkurransedyktige rammevilkår og global markedsadgang.

### 5.2 Globaliseringens fortropp – vår mest desentraliserte næring

Skipsfarten var verdens første globaliserte næring, og er i dag selve forutsetningen for globaliseringen av verdensøkonomien. Mer enn 80 prosent av varehandelen fraktes sjøveien, og transportvolumet ble fordoblet i perioden 1970-2000.

Med etableringen av det første åpne skipsregisteret i Panama i 1925, begynte skipsfarten sin internasjonaliseringsprosess. Med relativt liberal markedsadgang for internasjonal sjøtransport, og med fremveksten av flere åpne registre på 60- og 70-tallet, ble næringen etterhvert godt rustet for etablering og utnyttelse av det globale markedet. Internasjonal rederinæring har lenge vært global, og opererer i internasjonale produksjonsfaktor- og kundemarkeder. Etableringen av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) i 1987 og innføring av tonnasjeskatt i 1996, var refleksjoner og tilpasninger til dette.

Om lag 150 norske utenriksrederier kontrollerer i dag verdens tredje største handelsflåte, bestående av 1.650 handelsskip og om lag 7,5 prosent av verdensflåtens lastekapasitet. Vel 65 000 sjøfolk av mer enn 60 ulike nasjonaliteter er sysselsatt om bord på disse skipene – om lag en fjerdedel er nordmenn. 10.000 er sysselsatt i rederiadministrasjon på land – halvparten utenfor Norge.

Et særtrekk er at Norges mest globaliserte næring samtidig er den mest desentraliserte norske næringen. Bedriftene er lokalisert langs kysten, og av de rundt 80.000 nordmenn som arbeider i den maritime næringen er en stor andel bosatt i distrikts-Norge.

Forskningsprosjektet "Det regionale maritime Norge" (et større forskningsprosjekt med ni regionale rapporter, ledet av Erik Jakobsen og Arild Hervik, 2001) beregnet den totale verdiskapingen i maritime næringer i Norge til 45 mrd kroner. Det tilsvarer nærmere ni prosent av all næringsvirksomhet i landet. Bare oljevirksomheten har et større omfang.

Skipsfarten fungerer som døråpner for øvrig norsk næringsliv i eksportmarkedene. Dette gjelder både for selskaper i det maritime næringsmiljøet og for annen norsk virksomhet. Rederinnæringen har også en forretningskultur for risikoforståelse og risikostyring som har betydning for det øvrige næringslivet, og næringens globale karakter har bidratt til internasjonalisering.

"Et verdiskapende Norge" (Torger Reve og Erik Jakobsen, 2001) konkluderer med at *"De eneste eksempler på global handelsvirksomhet med base i Norge finner vi innen maritim virksomhet og sjømat"*. For eksempel har Jotun og Unitor etablert seg internasjonalt med drahjelp av norsk skipsfarts verdensomspennende nettverk. Det samme gjelder for verdensledende satellitt-teknologi, eksempelvis Nera og Telenor Satellite Services, som er utviklet i Norge i samarbeid med krevende kunder i den maritime sektoren.

Men det maritime næringsmiljøet er i endring. De mest arbeidsintensive delene av klyngen vil fases ut, mens de kunnskapsintensive delene har potensiale for vekst og utvikling i Norge.

### 5.3 Konkurranseskraft

*Konkurranseskraft* handler om internasjonale rammevilkår og en fremtidsrettet kompetansestrategi. Bare med full konkurranseskraft vil skipsfart kunne være en fremtidsnæring i Norge.

I det følgende vil vi derfor se på tre områder der Norge som skipsfartsnasjon har særlige strategiske utfordringer: Kompetanseutvikling, internasjonal tilpasning av norsk offshorevirksomhet og internasjonalt regime for rammevilkår og lovgivning.

For den maritime næringen er utfordringen å raffinere klyngen ved at de mest kunnskapsintensive elementene blir dyrket som strategisk grunnlag for en stadig mer verdiskapende norsk maritim næring.

Skipsfartskompetansen i Norge er i den absolutte verdenstopp, og består av følgende tre hovedelementer:



- Kommersiell kompetanse
- Driftskompetanse
- Eierkompetanse

#### **5.4 Kommersiell kompetanse - evnen til å trekke på innsatsfaktorer fra et globalt marked**

Et særtrekk ved skipsfarten er at produksjonsmidlene – skipene – er globalt mobile. Samtidig er internasjonal sjøtransport preget av relativt liberal markedsadgang. Dette betyr at et avgjørende konkurranseelement er å gjøre bruk av de *globale produksjons-faktormarkedene*.

De globale faktormarkedene betyr at et rederi kan sette sammen den mest kvalitets- og kostnadseffektive kombinasjon av produksjonsfaktorer for ethvert prosjekt. Et norsk skip kan være prosjektert og tegnet i Norge, og bygget i Korea. Skipet kan være belånt i New York, forsikret i London, bemannet av norske offiserer og filippinsk mannskap og klassifisert av Det Norske Veritas. Videre kan det være registrert på Isle of Man og gå i fart mellom Brasil og Kina for en tysk vareeier. Transportoppdraget kan være gjort gjennom en megler i Singapore og en megler i London. Rederiets hovedkontor er i Norge.

Hvor dyktig et selskap er til å sette sammen slike prosjekter er avgjørende for dets konkurranseposisjon i markedet. I tillegg til evnen til å utvikle og drive effektive transportløsninger, er denne kompetansen nøkkelen til suksess for norsk skipsfart. Så avgjørende er den, at flere aktører fra Norge tilbyr tjenesten uten selv å eie skipene.

Norge har utviklet en internasjonalt konkurransedyktig tjenesteindustri som bistår blant annet rederiene på dette området. Norske banker er blant de ledende innen skipsfinansiering internasjonalt, det samme gjelder innen f.eks. sjøforsikring og skipsmegling. Rederiene er finansinstitusjonenes mest krevende kunder og den fremste formidler av kompetanse inn i Norge.

Denne globale prosjektkompetansen er svært krevende og kompleks. Den er et produkt av mange dyktige menneskers erfaringer innen en rekke fagområder. Skipsfarten har vært en attraktiv arbeidsplass som historisk har tiltrukket seg talenter på det tekniske, praktiske, juridiske, finansielle og økonomiske område.

For skipsfartsnæringen er rekruttering av personer som kan videreutvikle denne kjernekompetansen helt avgjørende – både direkte fra utdanningsinstitusjoner, men også i større grad fra andre næringsområder. Dette fordrer en forsterket satsing i forhold til utdanningsinstitusjoner, økt synliggjøring av næringen i miljøer man ønsker å rekruttere fra, foruten samspill med forskningen.

## 5.5 Maritim driftskompetanse

Norge har lange sjøfartstradisjoner, og meget høy maritim kompetanse for drift av skip. Denne kompetansen er avgjørende for at norsk skipsfart kan drives kostnads-effektivt, samtidig som næringen er internasjonalt anerkjent for å drive kvalitets-skipsfart.

Den praktiske maritime kompetansen er også sentral for rederikontorene og næringen for øvrig – både for å kvalitetssikre kommersielle prosjekter, for å drive teknisk utvikling og oppfølging av skipene fra land – og som viktig grunnlag for resten av den kunnskapsbaserte maritime klyngen.

Norsk maritim offshorevirksomhet har vært banebrytende i utviklingen av metoder og løsninger for offshore-boring, leting og støttefunksjoner både på oppstrøms- og nedstrømsiden. Næringen har utviklet avanserte løsninger for meget tøft klima og dypt vann. Dette er løsninger som etterspørres i økende grad internasjonalt, ettersom stadig flere utenlandske sokler åpnes, kravene til effektive løsninger heves og utvinning av olje og gass i stadig større grad skjer på dypt vann.

## 5.6 Eierkompetanse

Skipsfartsnæringen er den næringen i Norge som har størst innslag av privat personlig eierskap. Dette har tradisjonelt vært et særpreg for norsk skipsfart. Skipsfart er en svært risikopreget næring med store svingninger. "Timing" er i spesielt stor grad en nøkkel til suksess i denne næringen. Norsk skipsfartskapital er derfor "kompetent" kapital i forhold til risikoprosjekter – nasjonalt og internasjonalt.

En viktig grunn til at en stor del av norsk skipsfart fremdeles er på norske hender, er næringens familiedominerte eierstruktur. Familieeide rederier med tradisjoner, historie og erfaringskunnskap har sett seg tjent med å bli i Norge, og har gjort andre vurderinger enn selskaper der eierstrukturen er fragmentert.

I den senere tid har utenlandske investorer kjøpt flere norske rederier og offshore-selskaper. Norske aktører har ikke evnet å gi konkurransedyktige bud fordi særnorsk eierbeskatning gjør det dyrere å eie norske virksomheter fra Norge enn fra utlandet.

Vi ser i stor grad at både eierne selv, og rederier, er involvert i investeringsprosjekter innen andre områder enn skipsfart. Betydelige midler har funnet veien fra skipsfart til IKT-prosjekter og til fiskeri og -oppdrettsindustrien. Skipsfartsnæringen er en viktig kapitalkilde i Norge. Det har også vist seg verdifullt å trekke på eierkompetansen fra skipsfarten på disse områdene.

Videre ser vi at norske rederier gjennomgående har en høy kredittvurdering. Dette er et uttrykk for at de norske rederiene og deres eiere har et fortrinn i sin evne til å mestre risiko

## VI SKIPSFARTENS RAMMEBETINGELSER

### 6.1 Innledning - en offensiv skipsfartspolitik i Europa

Gjennom EU-kommisjonens retningslinjer for statsstøtte, har toneangivende europeiske land aktivt lagt til rette for en konkurransedyktig europeisk skipsfart. I de fleste europeiske land med skipsfart av betydning, er det innført attraktive systemer for skattlegging av internasjonal skipsfart i form av tonnasjesskattesystemer.

De kontinentale tonnasjesskattemodellene har følgende fortrinn i forhold til det norske regimet:

- Lavere tonnasjesskatt
- Mindre rigid inngjerding
- Større finansiell fleksibilitet
- Større organisatorisk fleksibilitet
- Endelig skattefrihet på selskapsnivå

En rekke EU-land har i tillegg etablert innretninger på skatte-, trygde- og avgiftssiden for å stimulere sysselsettingen av sjøfolk som er utsatt for internasjonal konkurranse i form av nettolønnsordninger. Land som Danmark, Sverige og Storbritannia har alle forskjellige modeller, men effekten er den samme. Sjøfolk i Europa er i realiteten blitt skattefrie.

De europeiske landene posisjonerer seg således aktivt som premissleverandør for norsk og internasjonal skipsfartspolitik. Med nærmere 20 prosent av verdens varehandel, hvorav mer enn tre fjerdedeler fraktes på kjøll, vil EU sikre sin posisjon som maritim supermakt.

### 6.2 Innføringen av det norske tonnasjesskattesystemet

I Innst O nr. 81 (1995-96), om endringer i skipsfartsbeskatningen, viste stortingsflertallet til at konkurransevilkårene i internasjonal skipsfart var betydelig skjerpet de senere årene; stadig flere sjøfartsnasjoner hadde begynt å føre en offensiv politikk gjennom særlige skatteregler for å tiltrekke seg ny maritim næringsvirksomhet. Det ble samtidig erkjent at mulighetene for å videreutvikle denne maritime kompetansen og sikre et fortsatt sterkt norsk eierskap i maritim virksomhet, ville være avhengig av at rammebetingelsene for den norske skipsfartsnæringen

*"ikke er vesentlig dårligere enn i konkurrentlandene"*

For å sikre forutsetningen om et konkurransedyktig norsk skatteregime for rederier og vekst for det samlede maritime næringsmiljø i Norge, ble tonnasjesskattesystemet

innført med virkning fra og med 1996. Stortinget presiserte under stortingsbehandlingen, se Innst.O. nr 37 (1996-97) om oppfølging av nytt skattesystem for rederiselskaper, at dersom næringen ville

*"sikre at det nye skatteregime for næringen blir stabilt og robust, er det helt avgjørende at bransjen aksepterer og lojalt følger de retningslinjer og forutsetninger som er knyttet til bruk av det vedtatte regelverket "*

### 6.3 Innstramminger - behov for endringer

Til tross for at næringen lojalt har etterlevd regelverket, har tonnasjeskatteordningen likevel blitt gjenstand for en rekke innstramminger. Foruten en firedobling av tonnasjeskatten frem til 2002, har det i tillegg funnet sted flere negative endringer i ordningens organisatoriske og finansielle fleksibilitet.

Etter Rederiforbundets oppfatning er dette endringer som har gått langt ut over Stortingets forutsetninger om ordningens mulige behov for *"utfyllende bestemmelser og korrigeringer"*, jf. Innst O nr 37 (1996-97) om oppfølging av nytt skattesystem for rederiselskaper.

Under budsjettforhandlingene høsten 2002 skjedde det en positiv reversering. Blant annet ble tonnasjeskattesatsene redusert med 30 prosent. I tillegg ble det foretatt lettelse knyttet til beregningen av såkalt tillegg for høy egenkapital etter dansk modell. Det ble også gitt adgang til å eie deltakerlignede selskaper i kjede. Stortingets endringer var i så måte et viktig og riktig skritt i retning av å bringe det norske tonnasjeskattesystemet på linje med de øvrige europeiske ordningene.

Samlet sett fører imidlertid utviklingen nasjonalt og internasjonalt til at det norske tonnasjeskatteregimet stadig mister attraktivitet og konkurransevne i forhold til de øvrige regimene innen EU. Skal den norske skipsfarten ha konkurransevilkår som ikke er vesentlig dårligere enn de vi finner i konkurrentlandene, er det derfor behov for tilpasninger i den norske ordningen.

Vi tillater oss derfor å oppsummere de elementer i rederiskatteordningen som må endres for at konkurranselikheter med de europeiske tonnasjeskattesystemene skal oppnås:

- Reduksjon av tonnasjeskattenivået
- Det reelle tonnasjeskattenivået må reduseres til det opprinnelige nivået, eventuelt omgjøres til skattepliktig tonnasjeinntekt etter europeisk modell
- Tilpasninger i ordningens finansielle fleksibilitet:
  - Valutagevinster innenfor rederiskatteordningen bør igjen bli skattefrie, valutatap bør ikke gi fradragsrett

- Netto finansinntekter bør igjen bli gjenstand for ordinær beskatning basert på fradrag for alle gjeldsrenter, jf. dansk løsning
- Rederier innenfor rederiskatteordningen bør igjen tillates å ha en egenkapitalandel på inntil 70 prosent, uten at det påløper ekstra skatt
- Det bør gis adgang til å yte konsernbidrag innenfor ordningen med inntektsutjevneende effekt
- Det bør igjen bli mulig å yte garanti og annen sikkerhetsstillelse til fordel for skattytere utenfor ordningen med direkte eller indirekte eierinteresser i selskapet
- Adgangen til å få godskrevet betalt utenlandsk skatt i norsk inntektsskatt bør utvides gjennom en endring i kreditreglene
- Skattebelastningen flyttes til aksjonærnivå
- Tilpasninger i ordningens organisatoriske fleksibilitet
  - Ved brudd på vilkårene bør sanksjonene begrenses slik at de står i forhold til bruddets art og omfang
  - Det bør bli tillatt å eie aksjer i utenlandske selskaper som driver skipsfartsvirksomhet

#### 6.4 Særlig om Skatteutvalgets syn på tonnasjesskattesystemet

Skatteutvalget uttaler følgende om det norske tonnasjesskattesystemet

*"Dersom andre land, herunder EU, avviker sine særordninger for skipsfarten, kan det imidlertid være uheldig om en snarlig avvikling av den norske særordningen fører til en utflytting av norske rederier. Hensynet til forutsigbarhet kan også tilsa at en er avventende ettersom hyppige endringer i rammebetingelsene i seg selv er uheldig"*

På tross av en rekke argumentative motforestillinger, lander Skatteutvalget på en konklusjon om å videreføre rederiskatteordningen. Utvalget innser at det ikke vil være vesentlige skatteinntekter å hente ved å avvike ordningen. Det uttales:

*"Utvalget antar for øvrig at en snarlig avvikling kan føre til at deler av rederinæringen flytter utenlands. En eventuell avvikling av reglene antas derfor ikke å øke skatteinntektene vesentlig"*

Rederiforbundet anser Skatteutvalgets konklusjon som en erkjennelse av skipsfartsnæringens globale konkurransesituasjon og egenart. Dette er en viktig milepæl for det norske tonnasjesskattesystemets legitimitet.

## VII EIERBESKATNING

### 7.1 Skattepolitikkenes betydning for det private eierskapet

Ulike eierskapsformer, sparetilbøyelighet og strukturen på formuesfordelingen mellom privat og offentlig sektor har vesentlig betydning for nasjonens langsiktige verdiskaping. Det er derfor viktig å vurdere hvordan skatte- og avgiftssystemet best kan utformes for å ivareta slike hensyn – og derigjennom bidra til økt lønnsomhet.

I St.meld. nr. 22 (2001-2002) "Et mindre og bedre statlig eierskap" fremhever Regjeringen nettopp skattepolitikkenes betydning for det private eierskapet. I tilknytning til stortingsbehandlingen av meldingen, Innst. S. nr. 264 (2001-2002), understreket komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti de problemer som formuesskatten skaper for private eiere.

Det siteres:

*"Norge er i tillegg nesten det eneste landet i Europa som fortsatt har formuesskatt, noe som skaper en konkurransevridning i forhold til andre land. Disse medlemmer har således merket seg meldingens påpekning av at norsk eierskap må styrkes blant annet gjennom en nedtrapping av formuesskatten.*

*Disse medlemmer vil for det første peke på at den høye formuesbeskatningen i Norge øker mulighetene for utenlandske oppkjøp av norske bedrifter, fordi formuesskatten fører til at norske eiere får lavere avkastning på sine investeringer. For det annet vil veksten i Norge svekkes i forhold til konkurrentlandene hvis Norge over tid opprettholder et skattenivå som er høyere enn det man finner i de andre landene."*

Det er et overordnet mål å føre en næringspolitikk som bidrar til økt verdiskaping. Dette fordrer tiltak som, på bred front, bygger opp om private norske eier- og kapitalmiljøer. Utfordringen ligger derfor i hvordan endringer i skattereglene best kan bidra til en styrking av det private norske eierskapet, og samtidig bidra til å flytte sparing fra staten til husholdningene - uten de skadevirkninger som en økt bruk av oljeformuen vil kunne medføre for økonomien.

Etter Rederiforbundets oppfatning vil følgende to tiltak være mest egnet for å styrke den norske næringsutviklingen med aktive private eiere som drivkraft:

- Avvikling av formuesskatten
- Avvikling av arveavgiften

### 7.1.1 Avvikling av formuesskatten

Skatteutvalget konkluderer med at formuesskatten, på sikt, bør avvikles i sin helhet.

Formuesskatten har flere uheldige samfunnsøkonomiske virkninger. Disse virkningene innebærer kostnader for samfunnet samlet og slår uheldig ut for næringslivet, og dermed også for eiere av familiebedrifter. Den særnorske formuesskatten diskriminerer norske eiere i forhold til utenlandske eiere, og også i forhold til statlige og institusjonelle eiere. Formuesskatten bidrar i så måte til en kapitalflukt ut av Norge som klart svekker det norske private eierskapet.

Rederiforbundet tiltrer således Skatteutvalgets vurderinger om full avvikling av den særnorske formuesskatten. Etter forbundets oppfatning er det likevel avgjørende at formuesskatten avvikles som skatteart så raskt som mulig – og ikke på sikt.

### 7.1.2 Negative virkninger av formuesskatten

ECON har tidligere utarbeidet rapporten *Formuesskatt – virkninger på sparing, investeringer og eierskap* på oppdrag fra NHO og Rederiforbundet - se ECON-rapport 54/02. Denne rapporten konkluderer med at formuesskatten har flere uheldige samfunnsøkonomiske virkninger:

- Få andre skatter motvirker sparing så mye som formuesskatten. Få eller ingen andre skatter svekker investorenes risikovilje og øker likviditetsproblemene som formuesskatten. Formuesskatten har derfor en rekke uheldige langsiktige virkninger på sparing og investering, og er en hindring for å nå målet om utvikling av sterke private eiermiljøer i Norge
- Få land har valgt å opprettholde formuesskatten. Den er helt fjernet i Nederland, Danmark, Tyskland og Østerrike. Anglosaksiske land har heller aldri hatt tradisjon for slik skattlegging.
- ECON har blant annet slått fast at å fjerne formuesskatten er noe av det mest fornuftige man kan gjøre på skattesiden i Norge for å skape en mer effektiv ressursutnyttelse
- Formuesskatten fører til at privat sektor sparer og investerer mindre. Men fremfor alt fører den til at det spares og investeres i enkelte typer virksomhet fremfor andre typer virksomhet. Formuesskatten styrer investeringer til virksomheter som ikke nødvendigvis er de samfunnsøkonomisk mest lønnsomme.
- Bedriftene og deres eiere må få utvidet finansiell styrke til nettopp å takle de internasjonale svingninger i rente- og kronekursnivå som nå skader arbeidsplassene. Større bredde og stabilitet i egenkapitalmarkedet vil kunne opprettholde tryggheten for sysselsetting, familier og lokalsamfunn.



- Formuesskatten diskriminerer investering i bankinnskudd, obligasjoner og børsnoterte aksjer. Den forfordeler investeringer i bolig, hytteeiendom og innbo.
- I tillegg varierer formuesskatten sterkt mellom ulike typer ikke-børsnoterte bedrifter. Over tid fører den til en dreining i nordmenns prioritering mellom formuesobjekter; vi flytter formue fra de gjenstandene som diskrimineres til de gjenstandene som forfordes.
- Ettersom formuesskatten er en skatt på beholdning og ikke inntekt, kan den skape likviditetsproblemer for eiere som har næringsformue som midlertidig ikke gir likvid avkastning. I tillegg legger formuesskatten hindringer i veien for oppstart og utvikling av grunderbedrifter med stort potensiale - fremtidens lokomotiver i norsk verdiskaping og norsk sysselsetting.

I det følgende utdypes nevnte punkter:

- *Formuesskatten motvirker sparing*

Formuesskatten bidrar til at skatten på kapitalinntekt kan bli svært høy, noe som gjør at avkastningen ved sparing blir redusert. Det er overveiende sannsynlig at en vridning av beskatning fra kapitalskatt til andre skatteformer vil bidra til økt privat sparing. Etter Rederiforbundets vurdering bidrar formuesskatten således til at den private sparingen er lavere enn den ville vært uten, eller med en lavere formuesskatt.

- *Formuesskatten rammer etableringsbedrifter med stort potensial*

Selskaper med stort potensial vil gjerne søke til børsen for å få bedre tilgang til risikovillig kapital. På børsen vil aksjene prises ut fra selskapets forventede inntjening. Dersom selskapet virkelig har stort potensial, kan aksjekursen bli svært høy. Det kan gi bedriftenes eiere en stor aksjeformue, som gir grunnlag for høy formuesskatt.

Samtidig har selskaper med stort vekstpotensial ofte liten løpende inntjening de første årene og betaler kanskje ikke ut utbytte i det hele tatt. De opprinnelige eierne kan dermed bli tvunget til å selge av sine aksjer for å finansiere formuesskatten. Dette svekker de opprinnelige eierne innflytelse og gir uheldige signaler til markedet. Dersom grunderne selger, kan markedet oppfatte dette som et signal om at bedriften egentlig ikke har det potensialet som tidligere er lagt til grunn. Dersom eierne ikke tar selskapet på børs, vil de få dårligere tilgang til risikovillig kapital. En tredje mulighet er at grunderne flytter utenlands til land der de slipper formuesskatt.

På nevnte måter legger formuesskatten derfor hindringer i veien for oppstart og utvikling av grunderbedrifter med stort potensial. Dette er svært uheldig. Mange vil si det tvert i mot er spesielt viktig å hegne om oppstartsbedrifter med stort potensial. De representerer fremtidens lokomotiver i norsk verdiskaping.

- *Formuesskatten kan gi likviditetsproblemer*

Skatteutvalget foreslår en reduksjon i formuesskatten generelt, men forslaget vil innebære at mange som eier sine egne virksomheter, i mange tilfeller ikke vil få noen forbedring. Disse kan tvert i mot komme dårligere ut. I tillegg vil de som eier sine egne virksomheter kunne ha *likviditetsproblemer* som gjør at de er blant dem som *opplever* formuesskatten som mest problematisk.

At formuesskatten kan skape likviditetsproblemer skyldes at den påløper uansett om et kapitalobjekt genererer et overskudd eller ikke. Eierfamilier kan ha bundet en stor del av formuen i form av eierskap i selskap de ikke ønsker å selge. Hvis eieren har god tilgang til ekstern finansiering, kan vedkommende låne for å betale skatten. Det er imidlertid ikke alle kapitaleiere som er i denne situasjonen.

Det finnes mange eksempler på at hensynet til formuesskatten alene har fremtvunget salg av aksjer i norske private selskaper. Både fra eierens og bedriftens perspektiv er det uheldig at realisasjonen fremtvinges av omstendigheter som er helt løsrevet fra virksomhetens strategi og markedets utvikling.

- *Formuesskatten reduserer investors vilje til å ta risiko*

Sammenliknet med skatt på kapitalinntekter reduserer formuesskatten investors vilje til å ta risiko. En skatt på kapitalinntekter reduserer både oppsiden og nedsiden av en usikker investering. Staten tar 28 prosent av oppsiden dersom det går bra, men er på den annen side med å betale 28 prosent av nedsiden dersom det går galt. Med andre ord, når staten skattlegger kapitalinntekter, bidrar den samtidig til å dempe investeringsrisikoen.

Formuesskatten har ikke denne avdempende virkningen på risiko. Dette kan særlig være et problem for ikke-børsnoterte selskaper. Formuesskatten fastsettes ofte på grunnlag av eiendelenes historiske kostpriser og ligningsverdier. I disse tilfellene blir formuesskatten den samme enten oppsiden eller nedsiden inntreffer. For børsnoterte aksjer vil formuesverdien i større grad reflektere inntjeningen i det aktuelle selskapet, slik at forskjellen mellom formuesskatt og kapitalinntektsskatt ikke blir så stor.

Etter Rederiforbundets oppfatning vil det, så lenge det ikke er sammenheng mellom markedsverdi og ligningsmessig verdi av det enkelte formuesobjekt, være umulig å lage en formuesskatt som framstår som fullt ut nøytral eller samfunnsøkonomisk effektiv.

## 7.2 Utvalgets forslag om halvering av formuesskatten

Skatteutvalget foreslår på sikt en full avvikling av formuesskatten. I første omgang foreslås imidlertid en halvering. Dette skal gjennomføres ved en generell reduksjon i formuesskatten og en mer nøytral behandling av formuesobjekter.

Halveringen av formuesskatten er tiltenkt gjennomført ved at dagens formelle formuesskattesatser opprettholdes, likevel slik at verdsettingsrabatten for ikke-børsnoterte aksjer oppheves. Metoden innebærer at unoterte aksjer skal verdsettes til 100 prosent av aksjens ligningsmessige verdi. Rabatten gis i stedet ved verdsettingen av selskapets eiendeler, prinsippet er at de av selskapets aktivaposter - hvor ligningsverdien anses å reflektere markedsverdi - skal verdsettes til 30 prosent av ligningsverdien. I de tilfeller der ligningsverdien i sin alminnelighet antas å ligge vesentlig under markedsverdi, skal det derimot ikke gis noen rabatt. Fradrag for gjeld gis bare med 30 prosent, uansett sammensetningen av selskapets eiendeler. Dette vil således gjelde så vel i forhold til verdsettelsen av ikke-børsnoterte selskaper som eiernes øvrige investeringer og personlige gjeld.

Rederiforbundets undersøkelser viser at eierposisjoner i en rekke norske private selskaper, som en konsekvens av halveringen, likevel vil få langt høyere ligningsverdier enn det som gjeldende regler medfører. Etter forbundets vurdering er det uforståelig at Skatteutvalget, som uttrykkelig går inn for en fjerning av formuesskatten, kan foreslå en midlertidig metode med de resultater som her er skissert. Et slikt forslag vil dessuten gi en asymmetrisk skattebehandling av de ulike formuesobjektene, alt avhengig av hvor tett ligningsverdien ligger opp til markedsverdien. Beskatningen vil derfor kunne slå meget tilfeldig ut. Metoden som foreslås vil også i særlig grad ramme eierandeler i bedrifter og eiere med høy gjeld.

Etter Rederiforbundets vurdering er det dessuten både uheldig og kompliserende å innføre en ny verdsettelsesmetode i en prosess der full fjerning av formuesskatten er det uttalte målet. Skatteutvalget har ikke vurdert de administrative utfordringer innføringen av en slik metode vil ha, både for ligningsmyndighetene, skattyterne og deres rådgivere. Slike konsekvenser bør tillegges vesentlig vekt ved vurderingen av nye skatteforslag – særlig i de tilfeller hvor reglene som foreslås skal være av midlertidig karakter.

Rederiforbundet vil derfor sterkt fraråde den midlertidige løsningen om halvering som Utvalget skisserer. Etter vår vurdering bør det heller foretas en utflating av formuesskattesatsene kombinert med økt bunnfradrag. Et annet subsidiært alternativ som bør vurderes, er fritak for formuesskatt på næringsformue med samme hovedtrekk som i Sverige.

### 7.3 Endringer i arveavgiften

Utvalget foreslår ingen endringer i skattleggingen av arv på kort sikt, men uttaler at arveavgiften må reformeres i tråd med arveavgiftsutvalgets forslag, herunder forslagene om å benytte markedsverdier mer konsekvent i verdsettingen av avgiftsgrunnlagene og å innføre bredere grunnlag og eventuelt lavere satser og høyere bunnfradrag. Skatteutvalget foreslår i tillegg at provenyet fra arveavgiften økes over tid som et ledd i finansieringen av en full avvikling av formuesskatten

Arveavgiften er en del av den totale eierbeskatningen og må derfor sees i denne sammenheng. Avgiften bidrar til å forsterke ubalansen mellom sparing i privat og offentlig sektor. Arveavgiften har i tillegg vesentlige negative effekter på privat eierskap og generasjonsskifter.

Forslagene til Zimmer- og Skatteutvalget går i motsatt retning av utviklingen i EU. Samtidig som de fleste EU land har innført redusert avgiftsbelastning ved generasjonsskifte for virksomheter i tråd med henstillinger fra EU sentralt, foreslås det å skjerpe avgiften i Norge, og da særlig ved overføring av ikke-børsnoterte aksjer og selskapsandeler. Eksempelvis har Italia helt avskaffet arveavgiften, mens det i Sverige foreligger forslag om det samme.

Rederiforbundets holdning er at arveavgiften bør avskaffes. Forbundet går derfor i mot Skatteutvalgets forslag om at arveavgiften skal økes og brukes som et instrument for å finansiere avviklingen av formuesskatten

Det vises til Rederiforbundets tidligere høringsuttalelse til Zimmerutvalgets innstilling til endringer i arveavgiftslovgivningen, jf brev til departementet av 7 desember 2000

Vi tillater oss å gjenta våre hovedsynspunkter i denne:

- Arveavgiften kan medføre likviditetsbelastninger og således vesentlig vanskeliggjøre generasjonsskifter, særlig i familieeide foretak. Avgiften vil kunne føre til en tappning av bedriftenes egenkapitalgrunnlag, eller fremtvinge salg. Skjerpende verdsettelsesregler vil forsterke disse virkningene.
- Arveavgiften rammer i stor utstrekning eiere av familieeide bedrifter som er forankret i lokalsamfunn. I slike samfunn vil ofte enkeltbedrifter ha en relativt stor betydning og dermed bidra til sårbarhet for det lokale næringslivet. Opprettholdelsen av arveavgiften og de foreslåtte økningene vil sterkt bidra til å svekke forutsetningen om et stabilt og konkurranseskraftig næringsliv i distrikts-Norge.
- Arveavgiftens mange skjønnsmessige verdsettelsesregler medfører et betydelig press i retning av å kanalisere kapitalen til formuesgoder som verdsettes fordelaktig. Avgiftsreglene og tanken på fremtidige generasjonsskifter vil derfor

kunne påvirke familieselskapers bedriftsøkonomiske vurderinger. Ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv er dette uheldig ved at midler plasseres i kapital som ikke nødvendigvis gir den høyeste avkastningen.

- Arveavgiften har ikke en etterspørselsdempende funksjon i forhold til privat konsum, men innebærer en ren overføring av privat egenkapital til staten. Sett hen til den statsfinansielle situasjonen Norge befinner seg i, anses dette unødvendig.

## VIII ALTERNATIVER FOR INTEGRASJON AV PERSON- OG SELSKAPSBESKATNINGEN

Rederiforbundet tiltrer Skatteutvalgets vurderinger av at den store satsforskjellen i beskatningen av kapital- og arbeidsinntekter er en av hovedutfordringene ved dagens skattesystem. Vi er også enige i at delingsmodellen, som skal bygge bro mellom beskatningen av arbeidsinntekter og kapitalinntekter, på mange måter har mistet sin opprinnelige funksjon for aksjeselskaper.

Det er fremdeles et behov for en modell som integrerer beskatningen av selskaper og personer på grunn av den store forskjellen i beskatning av kapitalinntekter og arbeidsinntekter. Utvalget foreslår i den sammenheng at en ny skattemodell, den såkalte *aksjonærmodellen*, skal erstatte delingsmodellen for så vidt gjelder ikke-børsnoterte aksjeselskaper. Delingsmodellen foreslås imidlertid, inntil videre, videreført for enkeltmannsforetak og for ansvarlige selskaper. Som et alternativ foreslås en videreføring av delingsmodellen etter dagens mønster, men med vesentlige innstramminger og en kraftig reduksjon i satsforskjellene.

Det er flere innvendinger knyttet til aksjonærmodellen:

For det første løser ikke aksjonærmodellen den bakenforliggende politiske utfordringen knyttet til delingsmodellen, å bestemme hvilke inntekter som er avkastning av kapital og hvilken inntekt som refererer seg til aksjonærens arbeidsinnsats. Etter forbundets vurdering finnes det kun ufullstendige løsninger på dette problemet.

Aksjonærmodellen vil dessuten kunne aktualisere utflytting for bedrifter med egenutviklet immateriell kapital som ikke er reflektert i kostprisen – slike selskaper vil få lave skjermingsfradrag. Dette gjelder ikke minst høyteknologiselskaper og andre kunnskapsintensive vekstbedrifter i norsk næringsliv.

Etter Rederiforbundets vurdering er det prinsipielt uheldig å innføre en skattemodell som "straffer" økt lønnsomhet og risikotagning. Forslaget innebærer at prosjekter med en forventet høy lønnsomhet vil bli møtt med høyere skatt enn mindre lønnsomme investeringer. Dette skyldes beregningen av skjermingsfradraget. En utbytteskatt som foreslått straffer således den risikovillige kapitalen. Etter vår vurdering bør investorer heller stimuleres til å satse.

Forslaget har også en vridende effekt i forhold til andre investeringsformer, eks. ansvarlige selskaper og enkeltmannsforetak. Forslaget bryter således med prinsippet om at like investeringer bør skattlegges likt, uansett hvilken selskapsform virksomheten utøves gjennom. I tillegg vil modellen favorisere eie fra utlandet. Disse effektene vil ha negativ påvirkning for den private kapitaloppbyggingen i Norge.

Aksjonærmodellen vil medføre store administrative konsekvenser. Blant annet må årlig utbytte registreres, skjermingsfradraget må fastsettes og rulleres, og det må føres konto for akkumulert ubenyttet skjermingsfradrag. Dette skal skje i et sentralt register. Et slikt "administrativt monster" kan fort gi rom for mange feilregistreringer og komplikasjoner. Modellen vil i så måte heller ikke bidra til å øke interessen for aksjer som spareform.

Aksjonærmodellen vil bidra til å øke det norske skattesystemets kompleksitet. Aksjeselskapers investeringer i andre aksjeselskaper skal fortsatt underkastes RISK-reglene, delingsreglene skal bestå for enmannsforetak, nettoligning av deltakerlignede selskaper videreføres - men da med en uttaksbeskatning som ivaretar prinsippene i aksjonærmodellen. Samtlige av disse regelsettene vil fortsette å virke side om side med den nye aksjonærmodellen. Innføringen av en slik modell vil således ikke medføre noen forenkling i forhold til de gjeldende utfordringer i skattesystemet.

Etter Rederiforbundets vurdering trekker ovennevnte hensyn klart i mot at aksjonærmodellen innføres.

På tross av nevnte svakheter og usikkerhet er vi likevel, ut i fra en samlet vurdering, av den oppfatning at modellen vil kunne være et reelt alternativ til delingsmodellen. En eventuell innføring av dette systemet må imidlertid ta større hensyn til skattebelastningen for bedrift og eier sett under ett enn det Skatteutvalget har lagt opp til.

Aksjonærmodellen kan derfor bare aksepteres hvis følgende premisser blir oppfylt:

- Formuesskatten avvikles.
- Arveavgiften avvikles, alternativt beholdes uendret.

I tillegg må aksjonærmodellen rent faktisk justeres på følgende tre punkter:

#### *1 Skjermingsrenten må gis et risikotillegg*

Skatteutvalget legger opp til at skjermingsrenten i utgangspunktet skal baseres på 5-årig statsobligasjonsrente etter skatt. Modellens asymmetriske behandling av henholdsvis høy og lav avkastning - ubenyttet skjermingsfradrag skal kun komme til fradrag i øvrige aksjeinntekter - tilsier at skjermingsrenten bør reflektere en høyere risiko enn det Skatteutvalget foreslår.

Etter Rederiforbundets oppfatning bør tillegget minimum være på 5 prosent.

#### *2 Beregning av kostprisen må suppleres*

Skatteutvalget foreslår at aksjenes kostpris skal danne grunnlaget for skjermingsfradraget, likevel slik at de oppregulerte takstverdiene fra 1992 ikke skal kunne benyttes.

Rederiforbundet deler ikke Skatteutvalgets vurderinger på dette punkt. Det vises i denne sammenheng til at overgangsreglene fra 1991 ble gitt i forbindelse med overgang fra skattefri til skattepliktig realisasjon av aksjer. Oppregulering av inngangsverdiene per 1 januar 1992 skulle således motvirke skattlegging av kapital opptjent forut for dette. Skatteutvalgets forslag om ikke lenger å ta hensyn til dette fremstår som lite rimelig, og er i strid med de klare føringer Stortinget i sin tid gav Rederiforbundet foreslår derfor at det må tas hensyn til de oppregulerte verdier fra 1992 tillagt RISK ved fastsettelsen av skjermingsfradraget. Det bør også utformes overgangsregler som tar hensyn til verdiskaping frem til herværende reforms ikrafttreden, men som likevel ikke kommer til uttrykk i aksjenes skattemessige inngangsverdi, konferer prinsippene som lå til grunn ved utarbeidelsen av overgangsreglene i 1991.

### *3 Modellen må ta hensyn til kunnskapsbaserte selskaper i etableringsfasen*

Utsikt til avkastning er avgjørende for tilgangen på risikokapital. For kompetansebaserte bedrifter i oppstartsfasen vil kapitaltilgangen ofte være vanskeligere enn for annen type virksomhet idet investorene ofte må basere sine kalkyler på verdier som ikke reflekteres i balansen.

Hensynet til den fremtidige vekst og verdiskaping tilsier at det bør satses mer på å få frem og videreutvikle kompetansebasert næringsliv. Etter Rederiforbundets vurdering må aksjonærmodellen derfor utstyres med incentivordninger slik at tilgangen på risikokapital i kunnskapsbaserte grunderbedrifter stimuleres. Dette kan blant annet gjøres ved at utgifter til forskning og utvikling skal anses som en del av aksjenes kostpris, og således reflekteres i skjermingsgrunnlaget. Rederiforbundets forslag vil således omfatte ny virksomhet i nye aksjeselskaper.



## IX INTERNASJONAL HARMONISERING AV SKATTESYSTEMET

### 9.1 Innledning

Et sentralt hensyn ved utforming av skattesystemet er at det må stimulere til økt internasjonalisering av norske bedrifter. Det er samtidig viktig å påse at den internasjonale virksomheten fremdeles kan drives i og fra Norge. Dette fordrer igjen at norske virksomheter har samme rammevilkår som de i andre sammenlignbare land.

Det er derfor positivt at Utvalget foreslår enkelte konkrete tiltak for å harmonisere det norske bedrifts- og personskattesystemet med skattesystemene en finner ellers i Europa. Nedenfor gis kommentarer til enkelte av de elementene som Skatteutvalget fremhever.

### 9.2 Skattesatsen på alminnelig inntekt

Skatteutvalget konkluderer med at skattesatsen på alminnelig inntekt, som nå er 28 prosent, ikke bør økes fordi *”de fleste andre land er i ferd med å redusere denne.”* Rederiforbundet tiltrer Skatteutvalgets vurderinger og konklusjon på dette punkt. Skatteutvalgets resonnement tilsier videre at dersom satsen reduseres i andre sentrale europeiske land, bør tilsvarende finne sted her hjemme.

Etter Rederiforbundets syn er det likevel viktig at det ved sammenligninger av ulike skattenivåer, ikke bare tas hensyn til skattesatsen, men også sammensetningen av skattegrunnlaget. Undersøkelser viser at land som har en klart høyere nominell bedriftsskattesats enn det vi har i Norge, likevel har et langt lavere effektivt skattenivå. Dette skyldes ikke minst at det i utlandet er høyere avskrivningssatser, utstrakt adgang til konsolidering av inntektsgrunnlag, samt gunstige gevinstbeskatningsregler. Eksempelvis viser Mannheimundersøkelsen, som Skatteutvalget selv refererer til, at skattenivået i Norge for de fleste bedrifter er blant de strengeste sammenlignet med EU-landene. Dette gjelder ikke minst for industribedrifter med lavere lønnsomhet – her har Norge det høyeste effektive skattenivået i Europa.

Etter Rederiforbundets syn er det inkonsistent at Utvalget, nettopp av hensyn til den internasjonale konkurransen, ikke ønsker å endre satsen på alminnelig bedriftsoverskudd, samtidig som en velger å beholde et avvikende skattegrunnlag uendret.

### 9.3 Unngåelse av dobbeltbeskatning - kreditsystemet

Reglene om avverging av juridisk dobbeltbeskatning er av sentral betydning for norske bedrifter og arbeidstakere som konkurrer eller arbeider i utlandet. Et

hovedprinsipp bør være at slik dobbeltbeskatning avverges, og at dette skjer på en mest mulig effektiv og praktiserbar måte.

De norske reglene om beskatning av utenlandsinntekter har en rekke uheldige virkninger. Dette gjelder ikke minst for norske bedrifter med et relativt stort omfang av virksomhet i utlandet. Slik gjeldende regler er utformet opplever disse en dobbeltbeskatning av virksomhetsoverskudd som tas hjem til Norge. Reglene om beskatning av utbytte fra utenlandske datterselskaper virker således begrensende for norske virksomheter som ønsker å ekspandere i utlandet.

En rekke av Norges skatteavtaler bygger på kreditmetoden. Selv om målsettingen er å avverge dobbeltbeskatning, medfører metoden en rekke praktiske problemer for brukerne. Dette gjelder ikke minst for ansatte innen skipsfart i offshore spotmarkedet. I slike tilfeller vil det ofte ikke være tid til å endre skattekortene i tråd med økende oppdragsmengde på utenlandske sokler. Resultatet blir at de ansatte blir dobbeltbeskattet på forskuddstrekkstadiet. Regelverket utvirker i så måte til at nordmenn diskrimineres i forhold til utenlandsk arbeidskraft som ikke opplever tilsvarende problemer.

Etter forbundets vurderinger er det videre uheldig at skatteavtalene som bygger på kreditmetoden ikke tar høyde for at de alminnelige levekostnadene i utlandet i mange tilfeller er høyere enn i Norge. Når det utelukkende fokuseres på en skattlegging etter norsk skatte- og kostnadsnivå, utelates flere sentrale elementer i forhold til det reelle avlønningsbildet. En overgang til fordelingsmetoden, hvor inntekten opptjent i utlandet holdes utenfor det norske skattegrunnlaget, vil en kunne avhjelpe mange av de problemer som her er skissert.

Fordelingsmetoden vil også forenkle den ligningstekniske behandlingen av utbytte mottatt fra utenlandske datterselskaper, både for skattyterne og ligningsmyndighetene.

På bakgrunn av dette tiltrer Rederiforbundet Skatteutvalgets forslag om

- Innføring av regler som i større grad motvirker dobbeltbeskatning av utbytte fra utenlandske datterselskaper og datterdatterselskaper enn gjeldende regler
- Overgang til fordelingsmetoden for land Norge har skatteavtale med
- Innføring av regler som i størst mulig grad tilsvarer reglene som fremgår av EU-direktiv 90/434 om en felles beskatningsordning ved fusjon, fisjon, overføringer av eiendeler og ombygging av aksjer vedrørende selskaper i forskjellige medlemsstater

Vi er for øvrig av den oppfatning at flere av de forslagene som her er skissert vil, og bør, kunne gjennomføres som selvstendige tiltak, uten påvente av skattereformens øvrige behandling.

#### 9.4 Særlig om avskrivningssatsene

Skatteutvalget fremhever at gjeldende avskrivningssatser i prinsippet reflekterer eiendelenes reelle verdifall, og at dette prinsippet også bør legges til grunn for fremtiden. Utvalget legger således ikke opp til noen endringer i avskrivningssatsene.

Rederiforbundet er uenig i Skatteutvalgets oppfatning og vurderinger på dette punkt.

For internasjonale rettede virksomheter er det viktig at de norske rammebetingelsene ligger på et konkurransedyktig nivå. Dette gjelder også avskrivningssatsene. Som kjent ble avskrivningssatsene, ved behandlingen av Statsbudsjettet 2000, vesentlig redusert. Selv om enkelte av endringene er reversert, er det fremdeles stor avstand mellom avskrivningene i Norge og avskrivningssatsene i andre europeiske land. I Sverige er saldoavskrivningene på 30 prosent og gevinstbeskatningsreglene gunstige. I tillegg er det muligheter til å kreve lineære avskrivninger, samt å foreta avsetninger til et periodiseringsfond.

Rederiforbundet vil fremheve at en rekke skipsfartsselskaper befinner seg utenfor tonnasjesskattesystemet. Dette skyldes enten at selskapene ikke kan oppfylle ordningens krav til aktivitet eller eiendeler, eller har måttet tre ut av ordningen. Enkelte selskaper velger også, av hensynet til ordningens rigiditet, å stå utenfor. Bedrifter som står utenfor tonnasjesskatteregimet er derfor underlagt de alminnelige skattereglene, herunder også avskrivningssatsene.

Tonnasjesskatteregimet er begrunnet i rederienes internasjonale konkurransesituasjon. Tilsvarende vurderinger bør også gjelde i forhold til rammebetingelsene for selskaper som befinner seg utenfor dette regimet.

På bakgrunn av dette foreslår Rederiforbundet at de norske avskrivningssatsene reverseres til det nivået som ble vedtatt i 1991.

#### 9.5 Redusert marginalsatt på lønnsinntekter – internasjonal arbeidskraft

For det konkurranseutsatte næringslivet er det av særlig betydning at man kan tiltrekke seg den beste arbeidskraften. Det må lønne seg å arbeide. De høye marginalsattesatser undergraver næringslivets muligheter. De store spenninger i skattesystemet som forskjellen i marginalsattesatsen mellom arbeid og kapital gir, tilsier ytterligere en reduksjon av denne sattesatsen på lønnsinntekter.

Norges Rederiforbund støtter Skatteutvalgets forslag om å dempe progressiviteten i personbeskatningen, samt å fjerne den økte arbeidsgiveravgiften over 16 G. Høye marginalsatt er skadelig for tilbudet av arbeidskraft og bidrar til å øke bedriftenes lønnskostnader.

Norske bedrifter må kunne tiltrekke seg den beste arbeidskraften. De norske skattereglene for fysiske personer må derfor utformes slik at norske bedrifter er i stand til å tiltrekke seg høyt kompetent utenlandsk arbeidskraft. Også her bør skattereglene harmoniseres med de regler som vi finner i våre nærmeste naboland. Etter forbundets vurdering er internasjonalt konkurransedyktige skatteregler for slikt personell en avgjørende forutsetning for å beholde norske bedrifters hovedkontorfunksjoner i Norge. Rederiforbundet er derfor uenig i Skatteutvalgets vurderinger om at vi i Norge ikke bør legge til rette for å tiltrekke slik arbeidskraft.

## 9.6 Særlig om sjømannsfradraget

Skatteutvalget foreslår at særfradraget for sjømenn oppheves. Synspunktet er at en bør være varsom med å pålegge skattesystemet oppgaver som ikke har en skattefaglig forankring.

Rederiforbundet er ikke enig i Skatteutvalgets vurderinger. Sjømannsfradraget har historisk sett en begrunnelse ut over en rent skattefaglig forankring. Så vel økte kostnader som ulemper knyttet til sjøfolkenes yrke, mindre benyttelse av offentlige velferdsgoder ved fravær fra riket, samt hensynet til den internasjonale konkurransen, er alle momenter som underbygger fradragets eksistens. Ordningen ble dessuten grundig gjennomgått og reformert i tilknytning til Skattereformen i 1991.

Skatteutvalgets generelle syn om at flere av de særskilte fradragene ikke ville ha eksistert dersom de hadde vært utgiftsbasert, bør ikke avskjære en realitetsvurdering av sjømannsfradragets begrunnelse og legitimitet. Det vises for så vidt også til at både Regjeringen og Stortinget, under behandlingen av Statsbudsjettet for 2003, nettopp gikk inn for å øke sjømannsfradraget med kr. 10 000.

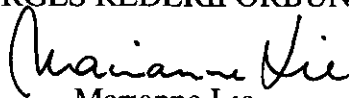
Rederiforbundet går derfor i mot å fjerne sjømannsfradraget.

## X OPPSUMMERING - HOVEDSYNSPUNKTER PÅ SKATTEUTVALGETS INNSTILLING

Rederiforbundets holdning til Skatteutvalgets innstilling oppsummeres i følgende hovedpunkter

- Skattesystemet må, i større grad enn det Skatteutvalget har lagt opp til, vurderes i forhold til behovet for langsiktig verdiskaping, sparing, investering og sysselsetting i norske bedrifter
- Vi savner en klar og uttalt visjon fra Skatteutvalget om å gjøre Norge til et attraktivt lokaliseringsland for så vel norsk som utenlandsk privat eiet internasjonal virksomhet
- Skatteutvalgets uttalelser om *næringsnøytralitet* som det bærende prinsipp for skattepolitikken representerer en tilnærming uten forankring i virkeligheten - prinsippet må balanseres av et krav om *konkurransenøytralitet*.
- Norsk skipsfartsnæring må gis de samme konkurransevilkår som gjelder ellers i Europa. Dette innebærer blant annet at det norske tonnasjeskattesystemet må harmoniseres med de europeiske skatteordningene
- Den særegne norske formuesskatten må så raskt som mulig avvikles i sin helhet. En halvering av denne skattearten, basert på den metode som Skatteutvalget har lagt opp til, vil for mange eiere kunne innebære en skatteskjerpelse. Metoden bidrar også til å komplisere skattesystemet ytterligere
- Rederiforbundet går i mot Skatteutvalgets prinsipper for reform av arveavgiften og foreslår at denne skattearten avvikles.
- Skatteutvalgets løsning på delingsproblematikken, den såkalte aksjonærmodellen, må endres på vesentlige punkter. Modellen kan kun aksepteres dersom formuesskatten avvikles som skatteart.
- Rederiforbundet støtter Skatteutvalgets forslag om å dempe progressiviteten i personbeskatningen, samt å oppheve arbeidsgiveravgiften over 16 G.
- Forbundet tiltrer at skattesatsen på alminnelig inntekt ikke må økes.
- Rederiforbundet går i mot å fjerne sjømannsfradraget

Med hilsen  
NORGES REDERIFORBUND



Marianne Lie  
adm direktør

Kopi:

Utenriksdepartementet

Nærings- og handelsdepartementet

Olje- og energidepartementet

Fiskeridepartementet

Skattedirektoratet

Sjøfartsdirektoratet