

11.03.2005

**Høringsnotat:**

**Forslag til endringer i rederiskatteordningen som følge av  
ESAs reviderte retningslinjer for statsstøtte til  
sjøtransportsektoren**

## 1. Innledning

ESA har revidert sine retningslinjer for statsstøtte til sjøtransportsektoren. De reviderte retningslinjene ble vedtatt 31. mars 2004, og erstatter retningslinjene av 1997. ESAs reviderte retningslinjer bygger på EU-kommisjonens reviderte retningslinjer for statsstøtte til sjøtransportsektoren av 17. januar 2004 (se meddelelse C(2004) 43 fra Kommisjonen). De reviderte retningslinjene skiller seg fra retningslinjene av 1997 på enkelte punkter. ESA har gitt medlemslandene frist til å endre sine støtteordninger i tråd med de nye retningslinjene innen 30. juni 2005.

Retningslinjene angir hvilke parametere som ESA vil benytte ved vurderingen av om statsstøtte til sjøtransportnæringen er i overensstemmelse med EØS-avtalen artikkel 61. ESA kan til enhver tid ta opp til fornyet vurdering om eksisterende statsstøtteordninger er i overensstemmelse med EØS-avtalen. Dersom en medlemsstat ikke følger opp de reviderte retningslinjene, kan ESA tvinge igjennom nødvendige endringer via EFTA-domstolen. Resultatet kan da bli at ulovlig statsstøtte må tilbakebetales fra de selskapene som har mottatt slik støtte. På denne bakgrunn er det viktig at den norske ordningen endres i tråd med de reviderte retningslinjene med virkning fra 30. juni 2005.

Etter departementets vurdering nødvendiggjør de reviderte retningslinjene enkelte endringer i den norske rederiskatteordningen. Det må for det første oppstilles nærmere bestemte krav til flaggføringen på skip innenfor ordningen, se punkt 2 nedenfor. Det må videre gjennomføres visse endringer i reglene om krav til eiendeler i selskap innenfor ordningen og om hvilken virksomhet selskap innenfor ordningen kan utøve, jf. punkt 3 nedenfor.

De reviderte retningslinjene åpner for at såkalte skipsadministrasjonsselskaper i visse tilfeller kan motta statsstøtte i tillegg til skipseiende selskaper, se retningslinjene punkt 24A.3.1 tiende og ellefte avsnitt. I retningslinjene er skipsadministrasjonsselskaper beskrevet som rettslige enheter som yter forskjellige tjenester til rederiene, eksempelvis teknisk tilsyn, ansettelse, utdanning av besetningsadministrasjon og drift av fartøyer. Etter retningslinjene er skipsadministrasjonsselskaper kun berettiget til støtte for de skip hvor de har overtatt administrasjonen av besetningen og den tekniske ledelse. For å være støtteberettiget må skipsadministrasjonsselskapet videre ha overtatt det fulle ansvaret for skipets drift samt alle forpliktelser og ansvar etter ISM-koden.<sup>1</sup>

Etter departementets syn bør ikke den norske rederiskatteordningen utvides til å omfatte slike skipsadministrasjonsselskaper. En slik utvidelse av ordningen bør ikke gjennomføres mens den norske rederiskatteordningen er under vurdering av Rederiskatteutvalget. Utvalget skal avgi sin innstilling til Finansdepartementet innen 1. desember 2005.

---

<sup>1</sup> ISM-koden: den internasjonale koden for sikker skipsdrift og forebyggelse av forurensning, vedtatt av Den Internasjonale Sjøfartsorganisasjon (IMO) ved resolusjon A741 (18).

De reviderte retningslinjene medfører at den norske rederiskatteordningen på enkelte punkter må endres, og på enkelte punkter kan endres. Ettersom det norske rederiskattesystemet nå skal gjennomgå av Rederiskatteutvalget, bør det etter departementets vurdering kun gjennomføres endringer som sikrer at den norske ordningen er i overensstemmelse med retningslinjene.

## **2. Skjerpet flaggkrav etter de reviderte retningslinjene**

### **2.1 Nærmere om innholdet i retningslinjene**

Et hovedhensyn bak statsstøtteretningslinjene for sjøtransportsektoren er å ivareta EØS-flåtens konkurranseevne på verdensmarkedet. Et skattetiltak skal derfor etter retningslinjene i hovedregelen bare omfatte EØS-registrerte skip. Retningslinjene gir imidlertid anvisning på at også flaggnøytrale støtteordninger kan godkjennes i særskilte tilfeller, men bare under visse forutsetninger. Retningslinjene oppstiller for det første krav om at støttetiltaket må gjelde hele flåten som drives av et rederi som er hjemmehørende og selskapsskattepliktig i et EØS-land. Det er en forutsetning at det kan påvises at administrasjonen av alle berørte fartøyer faktisk utføres fra den aktuelle statens område, og at aktivitetene bidrar vesentlig til den økonomiske aktiviteten og sysselsettingen i EØS-området, se retningslinjene punkt 24A.3.1 syvende avsnitt.

Retningslinjene oppstiller videre krav om at selskap innenfor støtteordningen må opprettholde eller øke andelen EØS-registrerte skip fra og med vedtagelsen av de nye retningslinjene. Dette gjelder likevel ikke dersom selskapet har minst 60 prosent EØS-registrerte skip. Hvis selskapet har bestemmende innflytelse over et annet selskap i henhold til Rådets syvende direktiv 83/349/EØF (artikkel 1), skal ovennevnte flaggkrav beregnes samlet på morselskapet og datterselskapets hånd. Kravet om at selskapene må opprettholde eller øke andelen EØS-registrerte skip gjelder ikke så lenge den samlede andelen EØS-registrerte skip i vedkommende land er opprettholdt eller har økt i løpet av en treårsperiode, se retningslinjene punkt 24A.3.1 åttende avsnitt. Dersom selskapet/konsernet ikke oppfyller flaggkravet, må skipet eller skipene som medfører at andelen EØS-registrerte skip blir for lav underlegges ordinær beskatning.

### **2.2 Nærmere om implementering av flaggkravet innenfor rederiskatteordningen**

Den gjeldende norske rederiskatteordningen er flaggnøytral, dvs. at den gjelder i utgangspunktet uavhengig av hvor de aktuelle selskapene har registrert sine skip. Revisjonen av retningslinjene i 2004 nødvendiggjør derfor visse endringer i den norske ordningen.

Av retningslinjene fremgår det som nevnt at selskapene må opprettholde eller øke sin andel EØS-registrerte skip. Måletidspunktet er satt til vedtakelsen av de reviderte retningslinjene, det vil si 31. mars 2004. Departementet tar sikte på at den norske ordningen endres i tråd med de reviderte retningslinjene med virkning fra og med 1. juli 2005, se punkt 2.6 om ikrafttredelse. Fra og med 1. juli 2005 må altså selskapene opprettholde eller øke sin andel EØS-registrerte skip i forhold til andelen EØS-

registrerte skip selskapene hadde pr. 31. mars 2004. Det vises til vedlagte forslag til § 8-11 nytt åttende ledd første punktum.

Retningslinjene angir ikke hvilke regler som skal gjelde for selskaper som trer inn i tonnasjeskatteordningen etter 31. mars 2004. Departementet antar at det i slike tilfeller vil være hensiktsmessig å sette måletidspunktet til tidspunktet for inntreden i rederiskatteordningen. Etter skatteloven § 8-14 første ledd må selskaper som trer inn i ordningen oppfylle vilkårene for tonnasjebeskatning gjennom hele inntektsåret. Måletidspunktet vil i slike tilfeller være 1. januar i inntredelsesåret. Nystiftede selskaper kan imidlertid tre inn i ordningen fra og med stiftelsesåret, selv om selskapet stiftes senere i året. I slike tilfeller vil måletidspunktet være stiftelsestidspunktet. Det vises til vedlagte forslag til § 8-11 nytt åttende ledd annet punktum.

Departementet legger til grunn at selskapets andel EØS-registrerte skip skal beregnes ut fra selskapets samlede flåte målt i nettotonnasje.

Av retningslinjene fremgår det at kravet om at selskapene må opprettholde eller øke andelen EØS-registrerte skip kan fravikes i to tilfeller. Selskapene kan for det første redusere andelen EØS-registrerte skip så lenge denne andelen minst utgjør 60 prosent av selskapets totale flåte. Selskapene kan for det annet redusere andelen EØS-registrerte skip dersom den samlede andelen EØS-registrerte skip i vedkommende land er opprettholdt eller har økt i løpet av en treårsperiode.

Departementet foreslår at det innføres en regel i den norske rederiskatteordningen om at selskapene kan redusere andelen EØS-registrerte skip så lenge denne andelen minst utgjør 60 prosent av selskapets totale flåte, se vedlagte forslag til § 8-11 nytt åttende ledd tredje punktum. Etter departementets syn bør det imidlertid *ikke* innføres en regel om at selskapet kan redusere andelen EØS-registrerte skip dersom den samlede andelen EØS-registrerte skip i vedkommende land er opprettholdt eller har økt i løpet av en treårsperiode. Bakgrunnen for dette er nærmere beskrevet under punkt 2.5 om konsekvenser ved brudd på flaggkravet.

### **2.3 Eid eller også innleid flåte?**

Selskaper innenfor det norske rederiskatteordningen kan drive virksomhet ved utleie og drift av egne og innleide skip eller flyttbare innretninger for bruk i petroleumsvirksomhet, jf. skatteloven § 8-13 første ledd. Dette reiser spørsmål om flaggkravet bare skal gjelde for eid flåte eller om også innleid flåte skal medberegnes.

Selskapene vil ha liten kontroll over flaggføringen på innleid flåte. Selskapene kan oppleve at innleide skip under leieperioden omregistreres fra et EØS-register til et register utenfor EØS. Dette tilsier at kun eide skip bør inngå ved beregningen av flaggkravet. I Danmark har en ved implementering av de nye retningslinjene begrenset flaggkravet til eid flåte.

På denne bakgrunn legger departementet til grunn at flaggkravet bare skal gjelde for eid flåte.

#### **2.4 Særlig om konsolidering av selskaper**

Av retningslinjene fremgår det at i tilfeller der et selskap har bestemmende innflytelse over et annet selskap i henhold til Rådets syvende direktiv 83/349/EØF (artikkel 1), skal flaggkravet beregnes samlet på morselskapets og datterselskapets hånd. Direktivets artikkel 1 er gjennomført i norsk rett ved lov 17. juli 1998 nr. 56 om årsregnskap m.v. (regnskapsloven) § 1-3.

På denne bakgrunn foreslår departementet at reglene om konsolidering av selskaper ved beregningen av flaggkravet, skal gjelde i de tilfeller der et selskap innenfor ordningen har bestemmende innflytelse over et underliggende selskap innenfor ordningen i henhold til konserndefinisjonen i regnskapsloven § 1-3. Et slikt underliggende selskap innenfor ordningen kan være et aksjeselskap, deltakerlignet selskap eller NOKUS-selskap, jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav e til g.

Selskap innenfor ordningen kan til en viss grad eie aksjer i rederiselskaper utenfor ordningen. Selskapene kan for det første eie aksjer i ordinært beskattede børsnoterte norske rederiaksjeselskaper. Selskapene kan videre eie aksjer i utenlandske børsnoterte rederiaksjeselskaper, se skatteloven § 8-11 første ledd bokstav c. Departementet legger til grunn at skip i slike selskaper utenfor tonnasje-skatteordningen, ikke skal inngå i beregningen av flaggkravet.

Det vises til vedlagte forslag til § 8-11 nytt åttende ledd fjerde punktum.

#### **2.5 Konsekvenser ved brudd på flaggkravet**

Retningslinjene forutsetter at brudd på flaggkravet kun skal ha betydning for skattleggingen av det skipet (eller skipene) som medfører at andelen EØS-registrerte skip blir for lav, jf. retningslinjene punkt 24.A.3.1 åttende avsnitt hvor det heter at "... *the relevant EEA state should not grant further tax relief with respect to additional non-flagged vessels operated by that company...*".

Retningslinjene synes her å være utformet med bakgrunn i flere europeiske tonnasje-skatteordninger, jf. blant annet tonnasje-skatteordningene i Nederland, Danmark og Storbritannia. Etter disse ordningene kan rederiselskapet både drive skipsfartsvirksomhet og annen type virksomhet. Det er bare skipsfartsvirksomheten som kan underlegges tonnasjebeskatning. Annen type virksomhet skattlegges etter de ordinære skattereglene. Brudd på flaggkravet innenfor disse tonnasje-skatteordningene vil medføre at skipet som reduserer EØS-flåten under minstekravet, må underlegges ordinær beskatning i stedet for tonnasjebeskatning.

Den norske ordningen skiller seg fra de ovennevnte tonnasje-skatteordningene ved at selskapet kun kan drive skipsfartsvirksomhet. Det oppstilles bestemte krav både til hvilke eiendeler selskapet kan eie, jf. skatteloven § 8-11, og til den virksomheten som

selskapet kan utøve, jf. skatteloven § 8-13. Dersom selskapet bryter disse vilkårene, må selskapet tre ut av tonnasjeskatteordningen etter reglene i skatteloven § 8-17.

Ved implementeringen av retningslinjene innenfor den norske rederiskatteordningen, bør flaggkravet innpasses den norske ordningens system. Det er derfor naturlig at en for lav andel EØS-registrerte skip behandles som en ulovlig eiendel. Dersom selskapet ikke øker andelen EØS-registrerte skip før utløpet av fristreglene i § 8-17 tredje ledd, må selskapet tre ut av ordningen etter reglene i § 8-17 første ledd.

Av § 8-17 første ledd bokstav b fremgår det at tonnasjebeskattet selskap må tre ut av ordningen i det året da vilkårene etter § 8-11 til § 8-13 brytes. De nye flaggkravsreglene i § 8-11 åttende ledd vil være omfattet av § 8-17 første ledd bokstav b. Det er derfor ikke nødvendig med noen lovendring på dette punkt.

Som nevnt under punkt 2.2 foreslår departementet at retningslinjenes unntak om at det enkelte selskapet kan redusere andelen EØS-registrerte skip så lenge den samlede andelen EØS-registrerte skip i vedkommende land er opprettholdt eller har økt i løpet av en treårsperiode, ikke skal innføres i den norske rederiskatteordningen. En slik regel vil være svært krevende å administrere for ligningsmyndighetene. Et eksempel vil illustrere dette:

I år 1 reduseres EØS-flåten til et rederiselskap. Dersom bruddet ikke rettes før utløpet av fristreglene i § 8-17, må selskapet tre ut av ordningen. Det skal da i år 1 gjennomføres et skattemessig inntektsoppgjør, der ubeskattede inntekter opptjent mens selskapet har vært innenfor ordningen kommer til beskatning. I år 4 legges deretter rapporten frem som viser utviklingen av vedkommende lands samlede EØS-flåte i perioden år 1 til 3. Dersom EØS-flåten ikke er redusert i denne perioden, foreligger det dermed ikke en ulovlig eiendel for rederiselskapet. Selskapets ligning for årene 1, 2 og 3 må da endres. Det skattemessige inntektsoppgjøret i år 1 må reverseres, og selskapet må tonnasjebeskattes i årene 1, 2 og 3.

Departementets forslag innebærer at Norge innfører et noe strengere flaggkrav enn det som følger av retningslinjene; Selskapene kan bare redusere sin andel EØS-registrerte skip så lenge denne andelen minst utgjør 60 prosent av selskapets totale flåte. Det vil ikke gjelde noe unntak for de tilfeller hvor Norges samlede EØS-flåte er konstant eller økende i den perioden hvor selskapet har redusert sin andel EØS-registrerte skip.

Departementet antar at denne løsningen ikke vil innebære noen stor ulempe for rederiselskapene. Selskapene vil sannsynligvis ikke ta sjansen på at Norges samlede EØS-flåte er konstant eller økende. Selskapene vil kunne sørge for at de enten har minst 60 prosent EØS-registrerte skip, eller at andelen EØS-registrerte skip ikke reduseres.

## 2.6 Ikrafttredelse

Medlemslandene har som nevnt fått frist til å endre sine støtteordninger til skipfartssektoren innen 30. juni 2005. Departementet foreslår derfor at de nye flaggkravsreglene i skatteloven § 8-11 åttende ledd skal tre i kraft fra og med 1. juli 2005. Det vises til vedlagte forslag til ikrafttredelsesregel.

## 3. Retningslinjenes definisjon av ”maritime transport”

### 3.1 Innholdet i retningslinjene

Retningslinjene gjelder for sjøtransporttjenester slik disse er definert i rådsforordning (EØF) nr. 4055/86 og rådsforordning (EØF) nr. 3577/92, se retningslinjene punkt 24A.2 tredje avsnitt. Forordningene er inkorporert i norsk rett ved lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport.

I forordning 4055/86 artikkel 1 nr. 4 er sjøtransport definert som følger:

*”4. I denne forordning skal følgende anses som sjøtransporttjenester mellom kontraherende parter og mellom kontraherende parter og tredjestater, dersom tjenestene vanligvis ytes mot vederlag:*

- a) transport innen de kontraherende parter:  
sjøtransport av passasjerer eller last mellom en kontraherende parts havn og en annen kontraherende parts havn eller installasjoner utenfor kysten,*
- b) trafikk med tredjestater:  
sjøtransport av passasjerer eller last mellom en kontraherende parts havn og en tredjestats havn eller installasjoner utenfor kysten.”*

I forordning 3577/92 artikkel 2 nr. 1 er sjøtransport definert som følger:

*”I denne forordning menes med*

*1) ”sjøtransporttjenester i en EØS-stat (maritim kabotasje)”, tjenester som vanligvis tilbys mot vederlag, herunder særlig:*

- a) fastlandskabotasje: sjøtransport av passasjerer eller gods mellom havner som ligger på en og samme EØS-stats fastland eller hovedterritorium, uten anløp av øyer,*
- b) forsyningstjenester off-shore: sjøtransport av passasjerer og gods mellom enhver havn i en EØS-stat og installasjoner eller anlegg på denne medlemsstats kontinentalsokkel,*
- c) øykabotasje: sjøtransport av passasjerer eller gods mellom
  - havner som ligger på fastlandet og på én eller flere av øyene til en og samme EØS-stat,*
  - havner som ligger på øyene til en og samme EØS-stat;**Ceuta og Melilla skal behandles på samme måte som øyhavner.”**

ESAs statsstøtteretningslinjer til sjøtransportnæringen gjelder altså hovedsakelig støtte til transport av gods og passasjerer. Retningslinjene åpner imidlertid opp for at også drift av taubåter og frakt av utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet i visse tilfeller kan motta statsstøtte, se retningslinjene punkt 24A.3.1 avsnitt 13-16.

### **3.2 Virksomhet som selskaper innenfor den norske ordningen kan utøve**

Selskaper innenfor rederiskatteordningen kan blant annet eie skip i fart og flyttbar innretning for bruk i petroleumsvirksomhet, jf. skatteloven § 8-11 første ledd bokstav a og b. Inntekter fra drift og utleie av slike fartøyer er som utgangspunkt fritatt fra løpende beskatning, jf. skatteloven § 8-13 første ledd og § 8-15 første ledd.

Uttrykket "flyttbar innretning for bruk i petroleumsvirksomhet" omfatter ethvert fartøy hvis formål er å betjene petroleumsvirksomhet til havs og som er utrustet for et slikt formål, hva enten fartøyet har form som plattform, lekter eller skip. Uttrykket omfatter blant annet boreskip, produksjonsskip og plattformer som under forflytting flyter på egen oppdrift (eksempelvis "jack-up" rigger).

Selv om selskap innenfor ordningen kan eie flyttbar innretning for bruk i petroleumsvirksomhet, kan selskapet som hovedregel ikke drive virksomhet som nevnt i petroleumsskatteloven § 1, dvs. undersøkelse etter og utnyttelse av undersjøiske petroleumsføremål og dertil knyttet virksomhet og arbeid, jf. skatteloven § 8-13 tredje ledd første punktum. Dersom selskap innenfor ordningen for eksempel eier en boreplattform, må denne enten leies ut til selskap utenfor ordningen, eller eierselskapet må drive virksomhet med plattformen på utenlandsk sokkel, jf. Ot.prp. nr. 11 (1996-97) side 64.

Ved lovendring 19. juni 1997 ble det i skatteloven 1911 § 51 A-4 nr. 3 (i dag § 8-13 tredje ledd) inntatt en bestemmelse om at selskap innenfor ordningen kan ha inntekt som oppbevares ved transport av personell eller forsyninger med skip eller ved drift av taubåter, forsyningsfartøy eller andre hjelpefartøy selv om slik virksomhet er nevnt i petroleumsskatteloven § 1. I Innst. O. nr. 108 (1996-97) er ankerhåndteringsfartøy, beredskapsfartøy, dykkerskip, fartøy for seismisk kartlegging og brannslukningsskip nevnt som eksempler på fartøystyper som omfattes av bestemmelsen.

Ved innføringen av ny skattelov ble ordlyden i bestemmelsen endret ved at "andre hjelpefartøy" ble til "andre fartøy", jf. skatteloven 1999 § 8-13 tredje ledd annet punktum. Dette må imidlertid bero på en feil da det ikke var hensikten å endre meningsinnholdet i bestemmelsen, jf. Ot.prp. nr. 86 (1997-1998) avsnitt 7.8. Skatteloven § 8-13 tredje ledd annet punktum må derfor tolkes på samme måte som tidligere § 51 A-4 nr. 3 annet punktum på dette punkt.

Finansdepartementet har i brev av 23. juni 1998 (gjengitt i Utv. 1998 side 1048) gitt en ganske inngående vurdering av uttrykket. Departementet uttaler blant annet her:

*"... Begrepet "andre hjelpefartøy" i skatteloven § 54 A-4 nr. 3 annet punktum vil ikke omfatte driftsmidler som benyttes som ledd i olje- og gassutvinnings kjernevirksomhet, for eksempel produksjonsskip, borefartøyer, lagerskip, boligplattformer mv., men må ellers gis en meget stor rekkevidde. I utgangspunktet vil det omfatte fartøyer i alle typer hjelpefunksjoner for olje- og gassutvinningen. I praksis vil det dreie seg om tilfeller der*

*fartøyet eies av rederiforetak som ellers faller utenfor petroleumsskatteloven § 1, men hvor fartøyet funksjon faller innenfor denne bestemmelsen... Det må imidlertid foretas en avgrensning mot fartøyer i selvstendig funksjon, slik at det ikke er naturlig å kalle dem hjelpefartøyer i lovens forstand... Inspeksjons- og reparasjonsvirksomhet (servicefunksjoner) knyttet til et etablert rørsystem på norsk sokkel vil derimot kunne kvalifisere som hjelpefunksjon..."*

### **3.3 Forslag til endringer i den norske rederiskatteordningen**

#### **3.3.1 Inntekter fra flyttbare innretninger for bruk i petroleumsvirksomhet**

Som nevnt er selskap innenfor ordningen fritatt fra løpende beskatning ved utleie av flyttbare innretninger for bruk i petroleumsvirksomhet og drift av slike innretninger på utenlandsk sokkel, jf. skatteloven § 8-13 første ledd. Inntekter fra blant annet utleie av boreskip og produksjonsskip blir først beskattet ved utdeling av ubeskattet inntekt til eierne, eller ved uttreden fra ordningen.

Støtte til slik virksomhet (i form av tonnasjebeskatning) synes å falle utenfor anvendelsesområdet for de reviderte retningslinjene. Etter det departementet kjenner til omfatter verken den danske, britiske eller nederlandske tonnajeskatteordningen virksomhet ved utleie eller drift av innretninger for bruk i petroleumsvirksomhet. Det fremgår blant annet av den danske tonnajeskatteloven<sup>2</sup> § 8 første ledd nr. 1 at ordningen ikke omfatter virksomhet ved *"forundersøgelser, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster"* og videre i § 8 annet ledd at *"uddbygningsmaskiner, flydekraner, flydedokke, kabeltromler, boreplattformer, flydende beholdere og lignende materiel anses ikke som skip etter denne lov."*

På denne bakgrunn foreslår departementet at den norske rederiskatteordningen endres ved at selskap innenfor ordningen ikke lenger kan drive utleievirksomhet av flyttbare innretninger for bruk i petroleumsvirksomhet eller drift av slike innretninger på utenlandsk sokkel. Selskapene vil likevel kunne eie og drive fartøyer som nevnt i skatteloven § 8-13 tredje ledd annet punktum, se punkt 3.2.2 nedenfor. Det vises til forslag til endring i skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b og § 8-13 første ledd.

#### **3.3.2 Virksomhet etter skatteloven § 8-13 tredje ledd annet punktum**

Etter skatteloven § 8-13 tredje ledd annet punktum kan selskap innenfor ordningen blant annet oppebære inntekter fra *"transport av personell eller forsyninger med skip"* og *"forsyningsfartøy"*, selv om slik virksomhet er nevnt i petroleumsskatteloven § 1. Statsstøtte til slik virksomhet synes å være i overensstemmelse med retningslinjene, se forordning 3577/92 artikkel 2 første ledd bokstav b hvor sjøtransport er definert som transport av passasjerer eller gods mellom enhver havn i en EØS-stat og installasjoner eller anlegg på denne medlemsstats kontinentalsokkel. Etter departementets syn er det ikke nødvendig å endre den norske rederiskatteordningen på dette punkt.

---

<sup>2</sup> Lov nr. 264 av 8. mai 2002

Som nevnt tidligere omfatter "andre hjelpesartøy" blant annet ankerhåndteringsfartøy, beredskapsfartøy, dykkerskip, fartøy for seismisk kartlegging og brannslukningsskip. Enkelte av disse skipene er såkalte multifunksjonsfartøyer. Et eksempel på det er fartøy som kan utføre ankerhåndtering, forsyning, tauing og beredskapsvirksomhet (Anchor Handling Tug Supply -AHTS).

Etter det departementet kjenner til omfatter blant annet den danske og den britiske tonnasjeskatteordningen enkelte av de fartøytypene som inngår i "andre hjelpesartøy." I forarbeidene til den danske tonnasjeskatteordningen<sup>3</sup> heter det blant annet:

*"...Virksomhed i forbindelse med forundersøgelse, efterforskning eller udvinding af kulbrinter eller andre naturforekomster kan ikke omfattes af tonnageskatteordningen. Dog vil egentlig transportvirksomhed kunne omfattes. Dette vil således gælde for forsyningssejlad med personer eller materiel fra havn til installationer på kontinentalsoklen eller omvendt, ligesom det også vil gælde for transport af olieprodukter m.v. fra kontinentalsoklen til installationer på land. Det vil også gælde opgaver i forbindelse med ankerhåndtering m.v. samt redningsopgaver."*

I forbindelse med implementering av de reviderte retningslinjene innenfor den danske tonnasjeskatteordningen, er det ikke foreslått noen endring av reglene på dette punkt. Skip som utfører oppgaver i forbindelse med ankerhåndtering m.v. samt redningsoppgaver, skal derfor fortsatt inngå i den danske tonnasjeskatteordningen.

I Storbritannia har Inland Revenue og Department for Transport nylig utgitt rapporten "Post Implementation Review of Tonnage Tax". I rapporten foreslås blant annet endringer i den britiske tonnasjeskatteordningen for å sikre at ordningen stemmer overens med EU-kommisjonens reviderte retningslinjer for statsstøtte til sjøtransportnæringen. I rapporten foreslås det også en utvidelse av hvilke skip som kan motta statsstøtte i form av tonnasjebeskatning. Om dette heter det:

*"54 The Government is persuaded that there is a case for relaxing the current restrictions on ships that operate within the North Sea oil sector entering the tonnage tax regime. It intends, therefore, to legislate to allow emergency response and rescue vessels, and a number of multifunction vessels to enter the regime insofar as they carry out qualifying activities."*

Verken den danske eller engelske tonnasjeskatteordningen er så langt godkjent av EU-kommisjonen på bakgrunn av de reviderte retningslinjene. Det er derfor ennå usikkert om EU-kommisjonen vil godkjenne at slike multifunksjonsfartøyer mottar statsstøtte i form av tonnasjebeskatning.

Etter departementets oppfatning bør ikke den norske tonnasjeskatteordningen endres for slike fartøyer så lenge de omfattes av tonnasjeskatteordninger i andre EØS-land.

---

<sup>3</sup> 2001-02, 2. samling, L 92 (som fremsat): Forslag til lov om beskatning af rederivirksomhed (tonnageskatteloven).

### 3.3.3 Taubåter

I følge forskrift 19. november 1999 nr. 1158 til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr. 14 (fsfin.) § 8-11-1 første ledd bokstav d kan selskap innenfor ordningen ikke drive skip i stasjonær virksomhet og havnetrafikk, eller annen virksomhet over begrenset fartsområde hvor utseilt distanse ikke overstiger 30 nautiske mil. Dette innebærer blant annet at taubåter benyttet i norske havner ikke inngår i tonnasjeskatteordningen. Dersom en taubåt dels blir benyttet i havnetrafikk og dels i havgående virksomhet, må skipet anses som en ulovlig eiendel, og selskapet må tre ut av ordningen etter reglene i skatteloven § 8-17. Selskap innenfor ordningen kan likevel drive taubåter benyttet i utenlandsk havnetrafikk, jf. fsfin. § 8-11-1 annet ledd om at skip i utenriksfart som har eget fremdriftsmaskineri anses som skip i fart, uavhengig av størrelse og utstrekningen på skipets fartsområde.

Etter de reviderte retningslinjene kan taubåter bare motta støtte dersom nærmere bestemte vilkår er oppfylt. Om dette heter det:

*"These Guidelines apply only to maritime transport. The Authority can accept that the towing at sea of other vessels, oil platforms, etc. falls under that definition.*

*The Authority has, however, become aware that in certain cases EEA States allow tugboats which are designed for work at sea to benefit from aid even though they are not active at sea, or rarely so. Thus it is useful to state in these Guidelines which line the Authority will take on this point.*

*"Towage" is covered by the scope the Guidelines only if more than 50 % of towage activity effectively carried out by a tugboat during a given year constitutes "maritime transport". Waiting time may be proportionally assimilated to that part of total activity effectively carried out by a tug which constitutes "maritime transport". It should be emphasised that towage activities which are carried out inter alia in ports, or which consist in assisting a self-propelled vessel to reach port do not constitute "maritime transport". No derogation from the flag link is possible in the case of towage."*

På denne bakgrunn foreslår departementet enkelte endringer i den norske tonnasjeskatteordningen. Departementet foreslår for det første at taubåter må være registrert i en EØS-stat. Det vises til vedlagte forslag til § 8-11 nytt åttende ledd femte punktum.

Departementet foreslår videre at taubåter som benyttes i utenlandsk havnetrafikk ikke lenger kan inngå i den norske rederiskatteordningen. Det vises til vedlagte forslag til endring i fsfin. § 8-11-1 annet ledd.

### 3.3.4 Frakt av utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet

Selskap innenfor den norske rederiskatteordningen kan drive frakt av utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet så lenge skipet oppfyller vilkårene for "skip i fart", jf.

skatteloven § 8-11 første ledd bokstav a og fsfin. § 8-11-1. Frakt av utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet innenfor et havneområde regnes ikke som skip i fart, jf. fsfin. § 8-11-1 første ledd bokstav d.

Etter de reviderte retningslinjene kan frakt av utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet bare motta støtte dersom nærmere bestemte vilkår er oppfylt. Om dette heter det:

*”Dredging” activities are, in principle, not eligible for aid to maritime transport. However, fiscal arrangement for companies (such as tonnage tax) may be applied to those dredgers whose activity consists in “maritime transport” – that is, the transport at deep sea of extracted materials – for more than 50 % of their annual operational time and only in respect of such transport activities. Eligible dredgers are only those registered in an EEA State (no derogation from the flag link possible). In such cases, separate accounting for maritime transport activities is required.”*

I fotnote til siste setning sies følgende:

*”The ships used by these operators also extract or dredge materials which they carry afterwards. Extraction or dredging as such do not qualify for State aid to maritime transport.”*

Etter retningslinjene skal den delen av aktiviteten som ikke utgjør frakt til havs av utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet, underlegges ordinær beskatning. Dette vil blant annet gjelde selve mudringsvirksomheten samt frakt av utvunnet materiale innenfor et havneområde. En slik deling av skipets inntekter mellom tonnasjebeskattet virksomhet og ordinært beskattet virksomhet, er ikke aktuelt innenfor den norske tonnasjeskatteordningen, se nærmere om dette under punkt 2.5. Mudringsvirksomhet samt frakt av utvunnet materiale innenfor et havneområde vil derfor utgjøre ulovlig virksomhet etter den norske ordningen. Dersom selskapet driver slik virksomhet, må selskapet tre ut av ordningen etter reglene i skatteloven § 8-17 første ledd.

Departementet foreslår at skip som frakter materiale utvunnet fra mudringsvirksomhet må være EØS-registrert. Se vedlagte forslag til § 8-11 nytt åttende ledd femte punktum.

### **3.4 Ikrafttredelse**

Under punkt 3.3.1 foreslår departementet at selskap innenfor ordningen ikke lenger kan drive utleievirksomhet av innretninger for bruk i petroleumsvirksomhet og drift av slike innretninger på utenlandsk sokkel med unntak for hjelpefartøyer som nevnt i skatteloven § 8-13 tredje ledd annet punktum. Departementet foreslår i denne sammenheng å endre skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b. Det innebærer at det ikke lenger vil være tillatt for selskaper innenfor ordningen å eie flyttbare innretninger som nevnt for bruk i petroleumsvirksomhet. For å bli værende innenfor ordningen må derfor selskapet selge slike eiendeler til selskaper utenfor ordningen eller fisjonere ut eiendelene.

Etter departementets oppfatning bør selskapene gis noe tid til å selge eller fisjonere ut de innretninger som ikke lenger vil være tillatt innenfor ordningen. Departementet foreslår derfor at endringene av skatteloven § 8-11 første ledd bokstav b og § 8-13 første ledd først skal tre i kraft fra og med inntektsåret 2006.

Forslagene under punkt 3.3.3 om drift av taubåter og punkt 3.3.4 om frakt av utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet, foreslås å tre i kraft straks med virkning fra og med 1. juli 2005.

#### **4. Oppretting av lovtekst**

Som nevnt under punkt 3.2 ble "*andre hjelpefartøy*" i skatteloven 1911 § 51 A-4 tredje ledd annet punktum ved en inkurie endret til "*andre fartøy*" ved innføringen av ny skattelov i 1999, se § 8-13 tredje ledd annet punktum. Departementet foreslår at § 8-13 tredje ledd annet punktum endres slik at det på ny fremgår at bestemmelsen omfatter "*andre hjelpefartøy*". Det vises til vedlagte lovforslag til endring i skatteloven § 8-13 tredje ledd annet punktum.

#### **5. Administrative og økonomiske konsekvenser**

Under punkt 2 foreslås det at selskap innenfor ordningen må opprettholde eller øke sin andel EØS-registrerte skip pr. 31. mars 2004, eventuelt pr. inntredelsestidspunkt dersom dette er senere. Regelen skal likevel ikke gjelde så lenge andelen EØS-registrerte skip minst utgjør 60 pst. av selskapets totale flåte. Forslaget forventes ikke å ha provenymessige konsekvenser fordi selskapene selv vil ha god kontroll over andelen EØS-registrerte skip i egen flåte. Det forventes derfor ikke at antall selskap som trer ut av ordningen påvirkes av endringen.

Under punkt 3 foreslås det at selskap innenfor ordningen ikke lenger kan eie flyttbare innretninger for bruk i petroleumsvirksomhet. Det foreslås også enkelte endringer for taubåter og skip som frakter utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet.

Departementet antar at selskapene vil ha gode muligheter til å tilpasse seg de nye kravene. På grunn at tilpasningsmulighetene forventes ikke forslagene å medføre økt skatteproveny som følge av *uttredden* fra ordningen.

Forslaget vil derimot innebære at framtidige overskudd fra eie og drift av flyttbare innretninger for bruk i petroleumsvirksomhet vil beskattes under ordinære regler. Inntektene fra flyttbare innretninger er svært avhengige av de til enhver tid gjeldende dagsratene for leie. For tiden er ratene svært høye, og det forsterker incentivene til å tilpasse seg ut av skatteposisjon. Et anslag på provenyøkningen som følge av den foreslåtte endringen må nedjusteres i tråd med incentivene og mulighetene til tilpasning.

Finansdepartementet antar at provenyøkningen som følge av endringene mest sannsynlig vil ligge i intervallet 75 til 125 mill. kroner årlig. Anslaget er gjort på skjønnsmessig grunnlag og er svært usikkert. Siden selskapene innenfor rederiskatteordningen er etterskuddspliktige, vil ikke endringene ha budsjettmessige konsekvenser i 2005. Departementet vil, bl.a. i lys av høringen, gjennomgå provenyanslaget nærmere og innarbeide virkningene i budsjettforslaget for 2006.

Forslagene antas ikke å ha administrative konsekvenser av betydning.