



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

FINANSDEPARTEMENTET

18. APR. 2005

Saksnr.
Arkivnr.

04,3234.9

Deres ref
04/3234 SL kro/rla

Vår ref
200501243-3/TM

Dato
13.04.2005

**HØRING. FORSLAG TIL ENDRINGER I DEN NORSKE
REDERISKATTEORDNINGEN SOM FØLGE AV ESAs REVIDERTE
RETNINGSLINJER FOR STATSSTØTTE TIL SJØTRANSPORTSEKTOREN.**

Det vises til brev av 11.03.2005 med vedlagt høringsnotat.

Nærings og handelsdepartementet har følgende merknader:

Krav til flagg

Den norske rederiskatteordningen er i dag flaggnøytral. Forslaget innebærer at det innføres krav til flaggføringen for skip i rederiskatteordningen. Retningslinjene inneholder også en mulighet for at selskapet kan redusere andelen EØS-registrerte skip dersom den samlede andelen EØS-registrerte skip i Norge er opprettholdt eller har økt i løpet av en treårsperiode. I høringsnotatet opplyses at "en slik regel vil være svært vanskelig å administrere for ligningsmyndighetene". Konklusjonen er derfor at det foreslås at dette unntaket ikke skal benyttes innenfor den norske ordningen.

I møte med enkelte EU-land som har tonnasje-skattordninger i Haag 10.03.2005 kom det frem at Danmark, Nederland og UK vil bruke dette unntaket. De har funnet en løsning som anses mulig å praktisere. Etter å ha beregnet den nasjonale EØS-andelen for siste løpende treårsperiode vil det dersom andelen har gått opp, bli gitt anledning for rederiene i ordningen å redusere EØS-flaggandelen i det påfølgende år. Dersom den nasjonale andelen har gått ned vil det ikke bli gitt slik anledning. Bestemmelsen berører ikke ligningen for tidligere år.

Postadresse
Postboks 8014 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Einar Gerhardsens plass 1

Telefon
22 24 90 90
Org no.
972 417 890

Avdeling for regelverk og
skipsfart
Telefaks
22 24 27 79

Saksbehandler
Torbjørn Mæland
22 24 04 76

Begrunnelsen for også å benytte dette unntaket i Norge vil være at vi i utgangpunktet har en flaggnøytral ordning som vi ønsker å opprettholde. Norske myndigheter har derfor i henvendelser til EU Kommisjonen i forbindelse med revisjonen av retningslinjene argumentert mot at retningslinjene skulle inneholde flaggkrav. Dette har sammenheng med at rederiene må ha størst mulig fleksibilitet for å velge flagg utfra forretningsmessige vurderinger.

Mindre fleksible ordninger på dette punkt enn i nabolandene vil ytterligere forverre ulempene som allerede finnes i den norske tonnasjeskattordningen sammenlignet med andre lands ordninger. Dette kan føre til at færre skip blir eid og drevet fra Norge, og i stedet legges inn i selskap med skatteplikt i andre EØS-land med gunstigere tonnasjeskatt-ordninger.

Det er i denne sammenheng også grunn til å minne om at det i Skipsfartsmeldingen sies at "tonnasjeskatteordningen igjen skal fremstå som konkurransedyktig og attraktiv". Det vil være best i samsvar med denne målsetningen om unntaket for nasjonal andel tas i bruk i Norge på tilsvarende måte som i andre land. Det antas at det heller ikke vil ha budsjettmessige konsekvenser å ta i bruk unntaket for nasjonal andel.

Det kan også hevdes at konsekvensen av ikke å benytte unntaket i Norge er større enn i andre lands systemer. Dette har sammenheng med at dersom EØS-andelen ikke opprettholdes eller økes i Norge så vil hele rederiets tonnasje innenfor ordningen gis ordinær beskatning. Konsekvensen i andre lands ordninger er at bare den tonnasje som sørger for at andelen synker under tidligere nivå får ordinær beskatning.

Nærings- og handelsdepartementet vil på dette grunnlag gå inn for at spørsmålet vurderes på nytt, med sikte på å finne en løsning for å benytte unntaket for nasjonal andel.

Lovlige eiendeler i tonnasjeskattordningen

Nærings- og handelsdepartementet er etterat det ble avklart at ulike multifunksjonsfartøyer i petroleumsvirksomhet fortsatt kan være i ordningen tilfreds med forslaget til avgrensning. Det forhold at oljeriggene tas ut av ordningen har vi ingen innvendinger mot og mener samsvarer med retningslinjene. Avgrensningen skaper heller ingen problem i forhold til praktiseringen av støtteordningene for sjøfolk.

Ikraftredelsesdato

I nevnte møte i Haag 10.03.2005 kom det frem at danske skattemyndigheter etter diskusjon med Justisministeriet tok inn en alternativ ikraftredelsesdato for flaggkravet. Retningslinjene ble vedtatt av Kommisjonen 17.01.2004, tilsvarende dato for ESAs vedtak er 31.03.2004. Opprinnelig dansk forslag var at måletidspunktet for utviklingen av EU flaggandelen skulle være samme dato som vedtak av retningslinjene dvs. 17.01.2004. Justisministeriet mente at lovgivning i henhold til dansk konstitusjonen ikke kan gis tilbakevirkende kraft. Det ble derfor bestemt at rederiet kan velge

måletidspunkt enten 17.01.2004 eller 12.01.2005 som var dato for offentliggjøring av lovforslaget til Folketinget.

Norske rederier som i perioden fra 31.03.2004 til nå har redusert EØS-flaggandelen vil kunne få problemer med å imøtekomme kravet om å oppjustere EØS-flaggandelen innen 30.06.2005. Dersom kravet om flaggandel ikke oppfylles er konsekvensen i den norske ordningen at selskapet må tre ut av ordningen. Derved forfaller all opparbeidet latent skatt.

Nærings- og handelsdepartementet vil be Finansdepartementet vurdere problemstillingen med å gi lovgivningen tilbakevirkende kraft. Det vil også være naturlig at Justisdepartementet vurderer dette forhold. Nærings- og handelsdepartementet går inn for at en også i Norge benytter en fleksibel løsning tilsvarende det som danske myndigheter har kommet frem til.

Krav til drift

I materiale som er sendt ut fra Finansdepartementet til rederiskatteutvalget (notat av 29.3.2005 fra sekretariatet) fremkommer at den norske ordningen ikke har krav om at skipene drives strategisk og kommersielt fra Norge. Det opplyses samtidig at slikt krav finnes i de andre europeiske ordningene. I den utstrekning norske rederier velger å flytte eierskap til andre europeiske land for å benytte gunstigere skatteordninger, så må også strategisk og kommersiell drift av de aktuelle skip måtte flyttes ut. Det fremgår av ESAs retningslinjer at et vilkår for å ha en flaggnøytral ordning er at det stilles krav om strategisk og kommersiell drift¹. Finansdepartementet bes vurdere dette forhold og sikre at norsk regelverk er i samsvar med retningslinjene på dette punkt.

Med hilsen



Leif Asbjørn Nygaard (e.f.)
ekspedisjonssjef



Torbjørn Mæland
seniorrådgiver

¹ Pkt. 24A.3.1. (7) The objective of State aid within the context of maritime transport is to promote the competitiveness of the EEA fleets in the global shipping market. Consequently, tax relief schemes should, as a rule, require a link with an EEA flag. However, they may also, exceptionally, be approved where they apply to the entire fleet operated by a shipowner established within an EEA State's territory liable to corporate tax, provided that it is demonstrated that the strategic and commercial management of all ships concerned is actually carried out from within the territory and that this activity contributes substantially to economic activity and employment within the EEA.