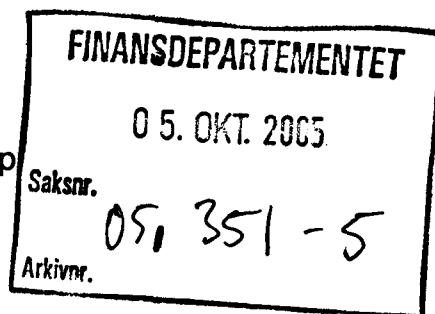


Rederiskatteutvalget
v/utvalgsleder Guttorm Schjelderup
c/o Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo



Rederienes Landsforening

28. september 2005

HØRINGSMERKNADER FRA REDERIENES LANDSFORENING AV 27. APRIL 2005

Som kjent sendte Finansdepartementet 11. mars 2005 ut et høringsnotat med forslag til endringer i rederiskatteordningen som følge av ESAs reviderte retningslinjer for statsstøtte til sjøtransportsektoren. Høringsfristen var satt til 15. april 2005.

Rederienes Landsforening avga høringsmerknader i brev av 15. april 2005. Ytterligere merknader ble fremsatt i brev av 27. april 2005, da det i mellomtiden hadde blitt klart for oss at departementets redegjørelse for beskatningen av slepebåtvirksomhet innenfor rederiskatteordningen måtte være feil. Vår høringsuttalelse av 27. april 2005 ble ikke nærmere kommentert av departementet i Ot.prp. nr. 92 (2004-2005). Vi kan heller ikke se at høringsuttalelsen er lagt ut på Finansdepartementets hjemmeside. På bakgrunn av dette – og fordi det i Innst. O. nr. 125 (2004-05) er anmodet om at Rederiskatteutvalget vurderer den aktuelle problemstillingen nærmere – finner vi grunn til å oversende høringsuttalelsen av 27. april 2005 til Rederiskatteutvalget (vedlagt).

Konkret dreier saken seg om hvordan begrepet "skip i fart" som vilkår for særskilt rederibeskatning, skal forstås for slepebåter som dels benyttes i havgående virksomhet og dels i havnetrafikk. Departementet har både i høringsnotatet og i odelstingsproposisjonen lagt til grunn at slepebåter må benyttes utelukkende i havgående virksomhet for å kvalifisere for særskilt rederibeskatning. Etter vår oppfatning er dette en uriktig lovtolkning. I høringsuttalelsen av 27. april 2005 er det pekt på tungtveiende argumenter for at slepebåter må anses å kvalifisere for særskilt rederibeskatning, selv om båtene har noe havnebasert virksomhet.

Den lovforståelse som departementet legger til grunn vil medføre en vesentlig svekkelse av norsk slepebåtvirksomhet. ESAs retningslinjer for statstøtte til sjøtransportnæringen godtar at slepebåter med inntil 50 % havnebasert virksomhet kan underlegges særskilt rederibeskatning, og da slik at også havnevirksomheten omfattes av den rederibeskattede virksomhet. Vi er kjent med at denne løsningen er implementert i konkurrerende land med særskilt rederiskattesystem.

Som nevnt ble saken tatt opp i Innst. O. nr. 125 (2004-05). Finanskomiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Kystpartiet uttalte blant annet følgende:

"Disse medlemmer finner at RLFs [Rederienes Landsforening] redegjørelse for rettskildesituasjonen virker troverdig, men tar ikke her nærmere stilling til hva som er den korrekte lovforståelse. ... Disse medlemmer mener under enhver omstendighet at RLFs fortolkning av regelverket har gode grunner for seg og at Rederiskatteutvalget bør se nærmere på problemstillingen i sitt arbeide med gjennomgang av rederiskattesystemet. Muligheten til å kunne møte den økende internasjonale konkurranse tilsier at den norske rederiskatteordningen ikke bør tilby dårligere rammebetingelser enn det som følger av andre europeiske tonnaskattesystemer som er utformet på bakgrunn av EU-kommisjonens retningslinjer for støtte til sjøtransportsektoren. For å fjerne all tvil om at taubåter kvalifiserer for særskilt beskatning selv om de har noe havnebasert virksomhet, mener disse medlemmer at Rederiskatteutvalget bør vurdere denne problemstillingen nærmere slik at det eventuelt senere kan inntas en presisering om dette i skatteloven."

Rederienes Landsforening vil påpeke at dersom departementets overraskende lovtolkning når det gjelder slepefartøyenes virksomhet innenfor rederiskatteordningen skulle få gjennomslag, vil resultatet bli en unaturlig segmentering av denne grenen av norsk skipsfartsvirksomhet. I praksis vil en slik lovforståelse medføre at slepebåter utenfor rederiskatteordningen må dirigeres til havnebasert oppdrag, selv om rederibeskattede båter logistisk og bedriftsøkonomisk er nærmere til å ta oppdraget. Også i et samfunnsøkonomisk perspektiv vil dette innebære en uheldig og ineffektiv ressursbenyttelse. I tillegg er grensen mellom offshorefartøy (som kvalifiserer for rederibeskatning) og slepefartøyer uklar, ved at de respektive operasjonsmønstre tildels flyter i hverandre. Konsekvensen kan som nevnt bli en vesentlig svekkelse av den norske slepebåters nasjonale og internasjonale konkurransekraft.

Slik Rederienes Landsforening ser det, illustrerer denne saken betydningen av at det norske rederiskattesystemet er tilpasset og konkurransedyktig i forhold til rederiskattesystemer i andre land, samtidig som det er en meget viktig sak for norsk slepebåtvirksomhet. Det bør derfor ligge godt til rette for at Rederiskatteutvalget kan følge opp anmodningen i innstillingen, og ta initiativ til å få en avklaring av den usikkerhet som har oppstått i kjølvannet av departementets uttalelser i proposisjonen og høringsnotatet.

Vennlig hilsen
Rederienes Landsforening



Espen Søylen
ass. direktør