

Oslo, 12. juni 2006

RB002795

Det Kgl. Finansdepartement  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.

Vår ref.  
MF/

## **REDERISKATTEUTVALGET – HØRINGSUTTALELSE FRA MARITIMT FORUM**

Vi viser til brev av 15. mars 2006 om høring – NOU 2006:4 Rederiskatteutvalget. Maritimt Forum gir herved sine kommentarer til utvalgets innstilling.

Maritimt Forum er en stiftelse som representerer hele den maritime næringen i Norge. Omkring 600 maritime bedrifter og organisasjoner er medlemmer i Maritimt Forum og i de regionale maritime fora. Maritimt Forums bredde viser seg ved den store medlemsmassen som er spredd ut over hele landet. I tillegg representerer medlemmene hele den norske maritime klyngen, med både arbeidsgiver- og arbeidstaker-organisasjoner, selgere og kjøpere.

Maritimt Forum har som visjon at Norge skal være det mest attraktive stedet i EØS-området å drive, eie og utvikle maritim virksomhet. For å nå dette målet driver vi:

- folkeopplysning og informasjonsarbeid for å synliggjøre næringen.
- politisk påvirkning av de næringspolitiske fellesinteressene.
- styrking av samarbeidet og dynamikken i klyngen.

Med bakgrunn i Maritimt Forums virksomhet og formål velger vi i vår uttalelse til Rederiskatteutvalgets innstilling å ha fokus på den maritime klyngen og skipsfartens betydning for denne.

Innledningsvis vil vi påpeke at utvalget, i motsetning til hva som er vanlig for andre offentlige utvalg, har arbeidet svært lukket og hatt lite kontakt med næringen

underveis i sitt arbeid. Vi stiller oss undrende til at utvalget har valgt å arbeide nærmest i et ”vakuum” og mener utvalgets innstilling bærer preg av dette.

Maritimt Forum vil rette oppmerksomheten mot de føringer som ble lagt i Skipsfartsmeldingen, St.meld.nr 31(2003-2004) og Stortingets behandling av denne. Det fremkommer i meldingen at Bondevik II-regjeringen, som også nedsatte Rederiskatteutvalget, ønsket en konkurransedyktig beskatning for norske rederier:

*”Regjeringen går inn for at tonnasjeavgiften harmoniseres i forhold til europeisk nivå. Det er også behov for en større grad av harmonisering av det norske rederiskattesystemet med EU-nivå, jfr. ordningene i blant annet Danmark, Nederland og Storbritannia. Dette omfatter også en vurdering av de endringene som ble gjort i rederibeskatningen i 2000, herunder reglene for behandling av valutagevinster og finansaktiva.(.....) Målet med disse endringene er at den norske tonnageskatteordningen igjen skal fremstå som konkurransedyktig og attraktiv for norske rederier, som også vil være i samsvar med det som var intensjonen ved innføringen av ordningen i 1996.”*

I Næringskomiteens innstilling inst. S. nr 267 kommer det klart frem at et bredt flertall sluttet seg til dette. Maritimt Forum oppfatter ovenstående sitat, som også er gjengitt i mandatet for utvalget, som klare premisser for utvalgets arbeid. Utvalgets flertall har imidlertid ikke lagt disse premissene til grunn. Flertallet foreslår tvert i mot å legge ned norsk rederivirksomhet, mens mindretallet foreslår en ny konkurransedyktig beskatning som vil gjøre det attraktivt å drive norskbasert rederivirksomhet. Maritimt Forum vil understreke at dagens beskatning av rederivirksomhet ikke er konkurransedyktig, og at en videreføring av denne ordningen vil føre til avvikling av norsk eiet og drevet utenriks skipsfart, slik også et samlet rederiskatteutvalg fastslår.

### **Omfanget av den maritime klyngen**

Norge har unike forutsetninger for å være verdensledende innen maritim verdiskaping. Det er mange ulike næringer som virker gjensidig forsterkende på hverandre. Rederier, maritime tjenesteytere og forskning, verft og utstyrsleverandører påvirker og styrker hverandre. Næringen er internasjonalt orientert. Samtidig er næringen lokalisert over hele landet og således en viktig distriktsnæring. I enkelte regioner står den for en betydelig andel av verdiskapingen og sysselsettingen. Mange norske maritime bedrifter er verdensledende innen sine områder.

Å måle en nærings størrelse og vekst er komplisert. Det vil derfor være usikkerhet knyttet til tallstørrelsene. At den maritime næringen utgjør en betydelig verdiskaping og sysselsetter et betydelig antall norske arbeidstakere til sjøs og på land er imidlertid et ubestridelig faktum. En rapport om maritim verdiskaping utarbeidet av Erik W. Jakobsen og Eskil le Bruyn Goldeng ved MENON i 2005 tallfestet den norske maritime klyngen til å sysselsette 90 000 personer. I en slik sammenheng kan det være interessant å se til våre naboland. Både i Sverige og Danmark har myndighetene kommet frem til at den maritime næringen sysselsetter et betydelig antall personer, henholdsvis 220 000 og 100 000 personer.

## Skipsfartens betydning for den maritime klyngen

Rederier er drivkrefter i den maritime klyngen. Rederiene gir viktige bidrag til resten av næringen og fungerer som en motor for hele miljøet. Rederiene er store kunder hos verft, utstysprodusenter og maritime tjenesteytere. Gjennom sin tyngde og tilstedeværelse bidrar de til innovasjon blant sine leverandører. De er krevende kunder og gjennom strenge krav bidrar de også til økt kunnskapsnivå i hele klyngen, og de bidrar til en betydelig internasjonalisering av næringen.

Maritimt Forum vil understreke at norsk internasjonal skipsfartsnæring er en svært sammensatt næring. Alt fra store rederier med flere titalls skip som opererer over hele verden til små rederier med ned til ett skip som opererer i nærskipfart langs norskekysten og til og fra norske og europeiske havner. I den norske skipsfartsnæringen utgjør også servicefartøy for petroleumsnæringen en betydelig andel. Felles for denne virksomheten er at den er utsatt for internasjonal konkurranse fra rederier som har bedre skattebetingelser enn hva som er tilfelle i Norge i dag.

Norske rederier er betydelige kunder hos norske vare- og tjenesteleverandører. Som eksempel:

- Norske utenriksrederier har pr april 2006 skip for 73,4 mrd NOK i ordre. 72 av disse skipene er kontrahert ved norske verft. (Verdi 20 mrd NOK)
- I 2005 leverte Det Norske Veritas tjenester til norsk skipsfartsnæring for anslagsvis 800 mill kroner.

Norske rederier bidrar også gjennom å stille strenge krav til produktene de kjøper, til en betydelig nyskaping og innovasjon. Eksempelvis:

- Jotuns utvikling av et mindre miljøskadelig bunnstoff. Utviklingen av dette er et resultat av norske myndigheter og norsk skipsfartsnærings arbeid internasjonalt for strenge miljøkrav og skipsfartsnærings og Jotuns langvarige samarbeid for å utvikle et produkt som tilfredsstiller disse kravene.
- Pumpeprodusenten Frank Mohn AS er i dag verdensledende inne leveranser av pumper til skip. Krevende norske kunder representert ved norske rederier har vært en viktig faktor for at bedriften innehar dagens verdensledende posisjon.

Dette er bare noen få av svært mange eksempler som kunne vært trukket frem.

## Klyngeeffekter

Maritimt Forum er uenig med utvalgets flertall når de hevder at det ikke finnes klyngeeffekter innen maritim sektor. Flere teorier og studier tilsier det motsatte, også de studier utvalgets flertall viser til, Midelfart og Steen (1999, 2001) og Reve og Jakobsen (2001).

Ved Møreforskning har det over en tid vært forsket på klyngeeffekter knyttet til den maritime næringen. I rapporten ”Markeds- og konkurranseforholdene for norsk kystgods- og offshoreflåte”, (Bræin, Bråthen, Hervik Hjelle og Lycke, 2003) som er skrevet på oppdrag av Nærings- og handelsdepartementet omtales klyngeeffektens betydning spesielt for kystgods- og offshoreflåten slik:

*”Det er liten tvil om at denne klyngen er viktig for det industrielle Norge. Det er også en kjensgjerning at dersom denne klyngen skulle komme under kritisk masse og bli sterkt nedbygget, vil det være svært høye kostnader knyttet til å reetablere den. Det er koblingen mellom skipskonsulenter og redere som ser ut til å være en drivende kraft i dette nettverket som også inkluderer verft og utstysleverandører og der den totale styrken ligger i evnen til å tilby markedstilpassede tjenester.”*

Rapporten ”Med maritime næringer inn i en turbulent fremtid – Status 2004 og scenarier 2015” (Hervik, Oterhals og Bræin, 2005) skrevet på oppdrag av Mafoss, Nordea, TBL Maritime og Møre og Romsdal fylkeskommune, undersøker utviklingstrekk for skipsindustrien og drøfter fremtiden for de maritime næringene. Om klyngeeffekter skriver forfatterne:

*”Med en komplett klynge mener vi at det er tilgang på alle nødvendige innsatsfaktorer innenfor samme regionale næringsklynge (kompetanse, FoU, kapital, innsatsvarer og tjenester). Jo flere relevante leverandører som eksisterer i klyngen, jo flere komplementære produktelementer og jo bedre utbygd infrastruktur, desto mer komplett er klyngen. Det betyr ikke nødvendigvis at alt produseres regionalt innenfor klyngen, men at de tilbys til full kvalitet i den. I en komplett klynge vil det eksistere mange relaterte bedrifter som ved hjelp av samarbeid og kompetanseoverføring gjensidig kan forsterke konkurransedyktigheten.”*

I den samme rapporten understrekes også innvirkningen næringsklynger har på hverandre som kilde for innovasjon:

*”Det kan også være en styrke om næringsklynger har koblinger til andre klynger, gjerne i samme land eller i samme region. Det er interessant å observere at mange av de store innovasjoner i Norge er utviklet i grenseflaten mellom to sterke klynger. Maritim har for eksempel vært kilden til innovasjoner innenfor tele/IT.”*

Om viktigheten av å være tilknyttet dyktige kompetansemiljøer for å opprettholde internasjonal konkurransedyktighet sies det i rapporten:

*Mens internasjonal konkurransedyktighet tidligere var basert på kostnadsfordeler gjennom tilknytning til relevante produksjonsfaktorer som naturressurser, energi og billig arbeidskraft, er det i dag langt viktigere å være lokalisert i dyktige kompetansemiljøer. I en økonomisk fagterminologi handler det om at næringers internasjonale konkurransedyktighet i dag er et resultat av*

*endogene komparative fortrinn – i motsetning til de tradisjonelle eksogene komparative fortrinn (Riis, 2000). Sagt på en annen måte blir konkurranse-dyktighet i dag utviklet internt i fungerende næringsklynger, mens de tidligere i større grad var gitte fortrinn fra naturens side.*

Med andre ord bidrar velfungerende næringsklynger til bedret konkurransekraft og at vi kan skape større verdier med den samme innsats av kapital, arbeidskraft og naturressurser. For å opprettholde og videreutvikle vårt velferdsnivå, er vi avhengig av at vi klarer å utvikle den globale konkurransekraften og verdiskapingsevnen vår. Næringsklynger er derfor svært viktig for oss. Og den maritime næringen oppfyller alle kriterier for å være en sentral næringsklynge og bidragsyter til Norges verdiskaping også fremover.

Et godt eksempel på klyngeeffekter er utviklingen av den norske maritime offshore-klyngen. Flåten har siden starten utviklet seg til å bli blant de mest moderne og nyskapende i verden og er i dag verdens nest største offshoreflåte etter USA. De siste årene har den vokst betydelig, først og fremst på andre petroleumssokler enn den norske.

I St. meld. 8 (2005-2006) beskriver regjeringen denne flåten og dens utvikling slik:

*”Norge er representert i de fleste store skipsfartsmarkeder som blant annet tank, bulk, kjemikalier og LNG (nedkjølt gass). I tillegg er norske selskaper blant de ledende innen flere offshoremarkeder. Norge har etter USA den største maritime offshorenæringen i verden. Grunnlaget for denne posisjonen har vært naturressurser og klimatiske forhold på norsk sokkel kombinert med kompetanse utviklet på grunnlag av de maritime næringene. Ikke minst har høyt kvalifiserte designere, utstyrsleverandører og god kompetanse og erfaring blant sjøfolk samt velfungerende finansielle miljøer hatt stor betydning for denne utviklingen. Denne kompetansen vil være viktig i utviklingen av aktivitet i Barentshavet. Dette må ses i sammenheng med den generelle utviklingen i retning av stadig strengere miljøkrav for sjøtransporten for å sikre den som miljøvennlig transportmåte.”*

Maritimt Forum deler denne beskrivelsen full ut og mener dette er et godt eksempel på klyngeeffekt innen den maritime næringen og hvordan den maritime klyngen utvikler seg i samspill med petroleumsklyngen.

Den maritime klyngen har også opplagte grensesnitt mot andre klynger. To slike klynger er IKT-klyngen og finansklyngen. Innen disse klyngene utgjør den maritime næringen en betydelig del av verdiskapingen. Blant annet er DnB NOR og Nordea to av verdens største skipsfinansieringsinstitusjoner.

Det er gjort en rekke internasjonale studier om klyngeeffekter. En av disse er et internasjonalt forskingsprosjekt, ledet av professor Michael Porter. Dette prosjektet og Porters og andre forskers klyngeteorier omtales nærmere i vedlegg. Vi vil også vise

til "European Maritime Clusters" av Wijnolst, Jenssen og Sødal som har sett nærmere på de nederlandske og norske maritime klyngene.

At økonomer har ulike syn på hvilke tiltak man skal iverksette som følge av at det påvises klyngeeffekter er ikke noe nytt. Det er derfor ikke oppsiktsvekkende at flertallet og mindretallet i utvalget er uenig om dette. Økonomer som støtter seg til mer liberalistiske økonomiske teorier har tradisjonelt vært mest avvisende til å støtte opp om klyngeeffekter, mens økonomer som står for en mer aktiv linje i næringspolitikken understreker betydningen av å støtte opp om næringsklynger.

### **Europa satser på den maritime næringen**

Samtidig som Norge drøfter fremtidige rammebetingelser for den norske skipsfartsnæringen, skjer det viktige ting på dette området i våre naboland og EU. EU-kommisjonen presenterte sin grønnbok for de maritime næringene 7. juni. I dette dokumentet slås det fra Kommisjonens side fast en betydelig vilje til å satse på skipsfart og de maritime næringene. EU-kommisjonen vil legge til rette for at skipsfarten i EU skal ta opp konkurransen med Asia og at den europeiske flåten skal være en kvalitetsflåte. De nåværende ordningene for tonnasjeskatt og nettolønn reises det ikke spørsmål ved.

Den danske regjeringen presenterte tidligere i år en handlingsplan for at Danmark skal bli Europas førende sjøfartsnasjon. For å nå målet legges det i planen opp til en svært ambisiøs politikk for skipsfarten og de maritime næringene. I Sverige satses det også på en svært ambisiøs politikk for å skape vekst innen skipsfartsnæringen. Begge land legger opp til konkurransedyktige rederiskatteordninger og nettolønnsordninger for sjøfolk.

### **Internasjonal skattekonkurransen**

Maritimt Forum mener at internasjonal skattekonkurransen er uheldig. Særlig rammer dette næringer som er mobile og internasjonale i sin karakter. Skipsfarten er en slik næring. Maritimt Forum vil stille seg positiv og gi støtte til en økt innsats fra norske myndigheter til en bekjempelse av internasjonal skattekonkurransen for rederivirksomhet. Vi vil oppfordre myndighetene til å reise dette spørsmålet i de internasjonale fora det vil være naturlig å gjøre det, som for eksempel WTO, OECD, IMO og EU. Vi tror imidlertid at det vil være et krevende og langvarig arbeid å få gjennomslag for dette, og en helt nødvendig forutsetning for gjennomslag er at vi opprettholder vår posisjon som en stor skipsfartsnasjon. Derfor må vi ha rammebetingelser som gjør skipsfarten konkurransedyktig internasjonalt inntil slike resultater er oppnådd. Avviklingen av verftsstøtten er et tilsvarende eksempel. Norge arbeidet internasjonalt i mange år for å bygge ned denne støtteformen via utvikling av bindende internasjonalt regelverk, men valgte parallelt å opprettholde støtten inntil den ble avviklet internasjonalt.

## Tilskuddsordningene for sjøfolk

Maritimt Forum stiller seg uforstående til at utvalgets flertall foreslår å fjerne nettolønnsordningen og refusjonsordningen for norske sjøfolk, samt sjømannsfradraget. De ordningene som nå er etablert i Norge er tilnærmet EU-vilkår. Slike ordninger er nødvendig for at norske sjøfolk fortsatt skal være konkurransedyktige i internasjonal skipsfart. Næringen kan ikke akseptere at det reises ny usikkerhet rundt ordningene. Vi viser til at det i Soria Moria-erklæringen er klare forpliktelser til å beholde og utvide nettolønnsordninger og at Stortinget har vedtatt en utvidelse fra 1. juni 2006.

## Konklusjon

Maritimt Forum mener det ikke er grunn til å reise tvil om hvorvidt det finnes klyngeeffekter innen den maritime næringen og at skipsfarten utgjør en drivkraft i klyngen. En utfasing av norsk skipsfart slik utvalgets flertall ønsker vil uten tvil føre til at store deler av denne klyngen vil forvitte, med tap av arbeidsplasser og fremtidig verdiskaping som resultat.

Maritimt Forum vil henvise til hva en samlet næringskomité uttalte i innstillingen til Skipsfartsmeldingen, Inst.S.nr. 267(2003-2004):

*”Komiteen ser det som viktig å ta vare på og videreutvikla denne bransjen i Noreg. Komiteen støttar Regjeringa sitt ynskje om stabile og framtidretta rammevilkår for skipsfarten og dei maritime næringane i Noreg. Komiteen deler òg synet på at det er viktig å halda på hovudkontor og eigarskap i Noreg.”*

I budsjettinnstillingen for 2005, B.innst.S.nr.8 (2004-2005) understreket flertallet i Næringskomiteen viktigheten av tempoet i arbeidet med å få på plass konkurransedyktige rammebetingelser for norsk skipsfart.

Slik Maritimt Forum ser det har ikke Rederiskatteutvalgets flertall tatt innover seg at et samlet Storting senest i juni 2004 så sterkt understreket skipsfartens og den maritime næringens betydning og slo fast et klart mål om å opprettholde denne næringen i Norge.

Maritimt Forum viser også til Stoltenberg-regjeringens Soria Moria-erklæring om å satse på den maritime næringen:

*Norge må ha ambisjon om å være en verdensledende nasjon innen maritim forskning, kompetanseutvikling og nyskaping. Gjennom gode og stabile rammevilkår vil vi bidra til å sikre arbeidsplasser og vekst i de maritime næringer.*

En ordinær selskapsbeskatning av norsk utenriks skipsfart vil føre til at virksomheten utkonkurreres av europeisk og internasjonal skipsfart, som i all hovedsak ikke blir beskattet på selskapsnivå. Rederiskatteutvalget, både flertallet og mindretallet, mener

det samme vil skje dersom dagens rederiskatteordning opprettholdes. Dersom Stortingets og regjeringens politiske mål skal nås, må norsk skipsfart etter Maritimt Forums mening, ha rammevilkår på linje med konkurrentene i Europa – både for sjøfolk, rederier og industri. Maritimt Forum støtter derfor mindretallet i Rederiskatteutvalgets innstilling.

I forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr.31, Skipsfartsmeldingen ble det i innstillingen fra en samlet næringskomité understreket hvor viktig det er å ta vare på og videreutvikle den maritime bransjen og at skipsfarten og de maritime næringene i Norge skal ha stabile og fremtidsrettede rammevilkår. Samtidig var komiteen enig i synet på hvor viktig det er å ha hovedkontor og eierskap i Norge. Maritimt Forum og hele den maritime næringen oppfattet disse klare signalene fra et samlet Storting som svært positive og som en støtte til Maritimt Forums visjon om at Norge skal være det mest attraktive stedet i EØS-området å drive, eie og utvikle maritim virksomhet. Skal Stortingets vilje til å satse på skipsfarten og den maritime næringen følges opp, kan dette bare gjøres gjennom å innføre en europeisk rederibeskatning.

Med hilsen  
MARITIMT FORUM

Terje J.K. Andersen  
Styreleder

Vedlegg:

- 1) Maritim Verdiskaping. Økonomisk analyse av næringens utvikling i perioden 1994 – 2004. MENON-rapport 5/2005 utarbeidet for Maritimt Forum av Erik W. Jakobsen og Eskil le Bruyn Goldeng
- 2) Klyngeeffekter i den maritime næring – er de reelle og har de skattemessig relevans.