



FRAKTEFARTØYENES
REDERIFORENING

FRAKTEFARTØYENES
ARBEIDSGIVERFORBAND



Det Kongelige Finansdepartement,
Postboks 8008 Dep.,
0030 OSLO.

14. JUN. 2006	
Saksnr.	051 351-31
Arkivnr.	

2095/06-sh A.1406

Bergen, 12. juni 2006

Høring NOU 2006:4 – Rederiskatteutvalget

Vi viser til Finansdepartementets brev av 15. mars 2006 med frist for høringsmerknader 14. juni 2006.

Fraktefartøyenes Rederiforening representerer ca. 220 skip i kyst- og nærsjøfart. Næringen preges av en aldrende flåte, med en gjennomsnittsalder på rundt 30 år. Dette kan i store trekk tilskrives langt dårligere rammevilkår enn våre nærmeste naboland opererer under, både Danmark og Sverige har for lengst innført konkurransedyktige rammebetingelser på linje med resten av Europa.

Vi ser en økende tendens til utflagging også i vår del av næringen. Mens EU har møtt de globale utfordringene med en aktiv politikk, har nærmest det motsatte skjedd i Norge. Vi er sikker på at overgang til europeisk rederibeskatning og konkurransedyktige rammebetingelser for sjøfolkene vil gi konkurransedyktige vilkår også i Norge.

Vi registrerer at Rederiskatteutvalget har en felles forståelse av norsk skipsfarts særegne globale utfordring: Internasjonal skipsfartsvirksomhet skattlegges ikke. Uten konkurransedyktige vilkår vil det ikke være mulig å opprettholde en skipsfartsvirksomhet kontrollert og eiet fra Norge.

Det er videre enighet i utvalget om at en avvikling av dagens ordninger for skipsfarten vil føre til en relativt rask nedbygging, hvor rederiene legger sin virksomhet og hovedkontorer utenfor landets grenser. Et samlet rederiskatteutvalg mener dessuten at dagens norske rederibeskatning gir en tilsvarende nedbygging, men i et lavere tempo. For å opprettholde norsk skipsfart er det altså nødvendig å endre dagens rederibeskatning.

I vår næring har vi lagt særlig vekt på konkurransedyktige rammebetingelser for norske sjøfolk. Mens konkurransedyktige vilkår gir vekst og positiv utvikling, er det motsatte tilfellet når næringen er utsatt for ustabile og uforutsigbare vilkår. Tabellen under gir et bilde av utviklingen i medlemsmassen under skiftende forhold:

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
Medlemmer	216	228	239	268	273	295	311	313	315	299	288	278	238
Konkurser	2	7	6	7	13	16	4	0	1	2	0	3	10

- 1993 - Første tilskuddsordning iverksatt gjennom Utenriksdepartementet
- 1994 – Refusjonsordningen godkjent av Stortinget, ca. 20% av totale lønnskostnader
- I perioden 1994 – 1998 var antall konkurser bortimot 0
- 1998 – Revidert Nasjonalbudsj.: refusjonsordn. redusert til 12% for fraktestartøy, 9,3% for brønnbåter
- 1999 – Innføring av CO₂-avgift

Det er en kjensgjerning at skipsfart er en internasjonal næring også på vår egen kyst, og mangel på konkurransedyktige rammebetingelser har medført at stadig flere av våre medlemsrederier har valgt utenlandske løsninger for å ivareta sin konkurransedyktighet. Konsekvensen er at skipene i økende grad går med utenlandske flagg, vi mister norske arbeidsplasser og i tillegg kjøpes varer og tjenester i stadig større grad utenfor Norge.

EU har i utgangspunktet ikke en felles skattepolitikk, men Kommisjonen oppfordrer sine medlemsland til å benytte det handlingsrom som ligger i retningslinjene. På denne måten forsøker Kommisjonen å sikre en konform og konkurransedyktig skattlegging av skipsfart eiet og drevet fra regionen. Resultatet er at tilnærmet hele flåten eies fra land med lav eller ingen beskatning; i overkant av 91 prosent av EUs handelsflåte eies fra land med tonnasjesskattesystemer, mens 8 prosent av EU-flåten har andre systemer som sikrer meget lav beskatning. Tonnasjesskatt er heller ikke lenger kun et europeisk fenomen, men er innført også i India, Korea og USA.

Vi er bundet av de begrensninger som ligger i EUs, og derigjennom ESAs, retningslinjer for skipsfart, men vi er av den oppfatning at Norge i større grad kunne ha utnyttet handlingsrommet og de lovlige virkemidler som finnes innenfor EØS-avtalen. For vår del ser vi en positiv utvikling bl.a. ved at Regjeringen innfører nettolønn for våre sjøfolk fra 01.07.2006, og for oppmerksomheten som rettes mot fornyelse av kystfraktestflåten. Regjeringen har erkjent at en aldrende kystfraktestflåte som er miljøforurensende og kostbar å vedlikeholde har behov for fornying. Det er også et erklært mål både i Norge og EU å flytte mer av transportvolumene over fra land til sjø.

Å sikre likeverdige vilkår er like sentralt for vår del av næringen som for den øvrige skipsfart. Likeverdige vilkår er avgjørende for at norske rederier og norskregistrerte skip kan hevde seg i konkurransen med våre nærmeste naboer.

Det nytter å satse. Nasjoner som satser på skipsfarten gjennom å etablere likeverdige konkurransevilkår og tilrettelegge for kompetanseutvikling og rekruttering, får sin belønning. EU og regioner i Asia har gjort dette – og kan vise til gode resultater.

Danmark utpeker seg med gode resultater de aller siste år, og ved at den danske regjeringen i en ny handlingsplan legger frem sin ambisjon om å gjøre Danmark til Europas ledende sjøfartsnasjon.

Sverige tar, som et av de siste ”gamle” EU-land med skipsfart av betydning, også sats for å tiltrekke seg skipsfarten. I en offentlig utredning av 24. februar 2006 ble det foreslått å innføre en europeisk tonnasjebeskatning i Sverige med virkning allerede for 2005.

I disse dager har også EU-Kommisjonen lansert sin visjon for regionens maritime politikk: Grønnboken, ”Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas”, ble lansert 7. juni. Kommisjonens visjon er ikke begrenset til skipsfarten,

men omfatter hele det maritime miljøet, imidlertid understrekes skipsfartens betydning for EUs andel av internasjonal handel og næringsvirksomhet.

Vi stiller oss uforstående til utvalgets flertall som ikke kan finne begrunnelser verken i klyngeeffekter, mobile skattegrunnlag, miljø- og sikkerhet eller kriseberedskap som kan forsvare et konkurransedyktig skattesystem for rederivirksomhet.

Vår næring er en typisk distriktsnæring som sammen med andre kystrelaterte næringer har stor betydning for virke og bosetting langs vår langstrakte kyst. Virksomheten gir sysselsetting i tilstøtende næringer; verft og utstyrsleverandører, omsetning av bunkers og proviant, oppdrag for skipsmeglere, regnskapskontor, forsikring og klasseselskap.

Vi kan vise til at det skjer fornying og innovasjon i samspillet mellom aktørene, et godt eksempel er brønnbåter for frakt av levende fisk. På dette feltet er Norge verdensledende når det gjelder utvikling og produksjon av nye skip – i et tett samarbeid innenfor næringsklyngen bestående av rederi/befraktere, vareeiere, skipskonsulenter, verft og utstyrsleverandører. Brønnbåtene arbeider for oppdrettsnæringen, som er i rivende utvikling; næringen opplever en til dels dramatisk utvikling mot større selskaper (med større kontrakter for frakt av levende fisk), færre slakteri (som gir større fraktvolum og lengre fraktavstander) og krav til bedre miljø for levende fisk om bord.

Vi støtter mindretallet i utvalget som peker på at det må vises varsomhet med å beslutte å avskaffe det folk flest oppfatter som en historisk velforankret og viktig modernæring uten at den nødvendige kunnskap er skaffet til veie. Klyngeteorien, også de deler Rederiskatteutvalgets flertall aksepterer, er tydelig på at det er svært tungt å bygge opp igjen klynger man har mistet. Mindretallet anbefaler derfor en innføring av en rederiskatteordning i Norge på lik linje med ordningene i de øvrige europeiske land.

Skipsfarten har vært fullt ut globalisert i flere tiår, og kjennetegnes ved kunnskapsintensiv verdiskaping. Kompetansen i næringen er utviklet over lang tid i et globalt marked kjennetegnet av meget sterk konkurranse. Innovasjonskraften i næringen er svært stor. Maritim næring har investert betydelig i forskning og utvikling og vist evne til å kommersialisere resultatene av forskningen og utviklingen. Internasjonal skipsfart er en vekstnæring fordi internasjonal handel vokser mer enn den alminnelige økonomiske veksten. Næringen er således godt egnet for å være en del av Norges fremtidige næringsstruktur.

Vi setter vår lit til at Regjeringen fastholder sine målsetninger i Soria Moria-erklæringen. Norge har spesielle fortrinn når det gjelder skipsfart, både innenriks og utenriks. Det er fornuftig å styrke de næringer vi hevder oss best i – i et forpliktende samspill mellom myndigheter og næring. Stabile og forutsigbare rammebetingelser vil gjøre norsk skipsfart i stand til å oppfylle Regjeringens mål om å være en verdensledende nasjon innen maritim forskning, kompetanseutvikling og nyskaping.

Vennlig hilsen
Fraktesfartøyenes Rederiforening


Siri Hatland