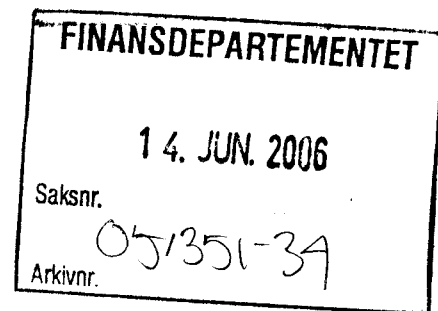


Statsråd Kristin Halvorsen
Finansdepartementet
Akersgata 40
Postboks 8008 Dep.

0030 OSLO



Bergen 12. juni 2006

Høring – NOU 2006: 4 Rederiskatteutvalget

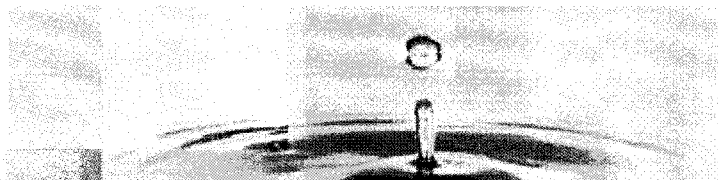
Maritimt Forum Bergensregionen vil på vegne av våre medlemmer og den maritime klynge i Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane erklære oss sterkt uenig i konklusjonene til Rederiskatteutvalget. Følger man flertallets innstilling vil det medføre sterke, negative konsekvenser for skipsfarten og de maritime næringer i Bergensregionen.

Skipfartsmeldingen og Soria Moria erklæringen ga signaler om en satsing på skipsfart. Stabile rammevilkår var etterlengtet og ble hilst velkommen i regionen. Innen skipsfart har Bergen et særpreg gjennom å være "driftsbyen" der internasjonalt ledende rederier har sine hovedkontor og driftsavdelinger. Per 1. januar 2006 var det 784 skip som ble driftet fra Bergen (515 skip i NIS/NOR og 269 skip under utenlandske flagg). Mer enn 35 rederier har sine hovedkontor i Bergen, der vi blant annet kan nevne Grieg Shipping, Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi, Wilson Management og Odfjell ASA. Sistnevnte er per dato verdens største kjemikalierederi. At et så stort antall rederier har valgt å drive fra Bergensområdet, sikrer sysselsetting, verdiskaping og kompetanse i området. Vi anmoder derfor om at Norge fører en politikk som sikrer at vi kan opprettholde de maritime driftsmiljø i Norge, og at Norge kan beholde posisjonen som en stor skipsfartsnasjon.

Den maritime næringsklynge i Bergensområdet omfatter mer enn 400 bedrifter med en årlig omsetning på vel 60 milliarder kroner. Verdiskapningen er beregnet til 21 milliarder kroner, og det sysselsettes ca 15000 personer. Næringen er den nest største i området, bare oljeindustrien er større. Her finnes ledende skipskonsulentselskaper, skipsverft og skipsutstyrsleverandører som Frank Mohn, TTS Marine og Rolls Royce. Byen har også et miljø med høy kompetanse på bank-, forsikrings- og advokattjenester innen shipping, og byen huser Norges Handelshøyskole, landets fremste utdannings- og forskningsinstitusjon innen nasjonal og internasjonal skipsfart.

Både Bergen kommune og Hordaland fylke har maritim sektor som et av satsingsfeltene i sine strategiske næringsplaner. I Bergen kommunes plan er det forutsatt at maritim næring i perioden frem til 2020 skal være verdensledende. Vi er allerede i dag i verdenseliten innen maritim næring, og det er viktig å ta vare på den kompetanse som er bygd opp gjennom århundrer. Som global næring har skipsfarten gitt Norge erfaring og kunnskap som har bidratt med kompetanse i andre deler av næringslivet, ikke minst innen oljeindustrien.

Det er samarbeidet innen den maritime klyngen som har medvirket til skipsfartens sterke posisjon i Bergensområdet. I en undersøkelse fra Bergen Næringsråd i 2004 viste 10% av medlemsbedriftene til at 50% av omsetningen var knyttet til samhandel med rederiene, mens 66% av medlemmene hadde inntil 10% av sin omsetning fra rederiene.



Bergen Næringsråd har konkludert med at den maritime klynge trolig er byens sterkeste og viktigste næringsklynge. I Næringsrådets uttalelse til Skipsfartsmeldingen høsten 2004 ble det derfor vist til at rederiene er en vesentlig del av den maritime klyngen i Bergensområdet. Det er derfor vanskelig å forstå Rederiskatteutvalgets oppfatning om at det ikke finnes en maritim klyngeeffekt.

I forlengelsen av rederivirksomheten har det over tid bygget seg opp lokale leverandører innen skipsteknisk utstyr, maritim IT, skipsmekling, finansiering, advokattjenester, verksteder, maritim utdanning og offshore. Dersom rederiene i Norge ikke oppnår rammevilkår i Norge som er konkurransedyktig med vilkårene ellers i EU, varsler rederiene at de vil legge driften sin til andre land. Dette er naturlig i en global næring, og noe Schjelderuputvalget selv har anmerket. Det vil ha negative konsekvenser for Bergensområdet om skipsfartens driftsmiljøer forsvinner, og vi ber myndighetene legge til rette for at den maritime klyngen kan opprettholdes og styrkes.

Schjelderuputvalget fremsetter en teori om at den kapital som i dag bindes i rederivirksomheten, vil bli frigjort ved en utflagging og bli tilgjengelig for andre næringer. Vi mener dette er direkte feil, og at alternativet for denne kapitalen er at den følger med rederiene ut av landet.

Skipsfartsmeldingen og Soria Moria erklæringen ga signaler om stabilitet og langsiktige, forutsigbare rammevilkår for næringen. Det er synd at Schjelderup-utvalget igjen skaper uro om rammevilkårene, stabiliteten og framtiden for norsk skipsfart. Vi vil be om at myndighetene ikke slutter seg til innstillingen fra flertallet i Schjelderup-utvalget, men heller samler eg om konklusjonene fra mindretallet i utvalget, som ønsker å gi norsk skipsfart like rammevilkår som i EU.

Maritimt Forum Bergensregionen



Atle Kvamme
-daglig leder-

