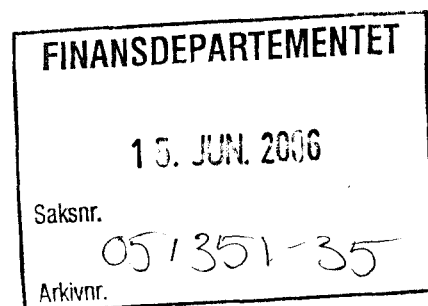




CEFOR

Sjøassurandørernes Centralforening
The Central Union of Marine Underwriters Norway

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



Oslo, 14. juni 2006

Deres ref.: 05/351 SA HRU

Vår ref.: VTK-jur

HØRINGSUTTALELSE: NOU 2006: 4 REDERISKATTEUTVALGET

Vi henviser til Deres ekspedisjon av 15. mars 2006.

Norge er et av verdens ledende sjøforsikringsmarkeder med en samlet premieinntekt i 2005 på ca 7,4 milliarder kroner. Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR) er bransjeorganisasjonen for blant annet selskaper som driver sjøforsikring i Norge. De fleste av våre medlemmer driver sjøforsikring i det internasjonale marked og flere av medlemmene er internasjonalt ledende aktører innen kaskoforsikring og forsikring av rederiansvaret (P&I). Sjøforsikring er en internasjonal bransje og konkurransen med utenlandske markeder er sterk.

Norsk sjøforsikring oppstod på siste halvdel av 1880-tallet ved at norske redere gikk sammen om å dekke sin risiko ved å opprette gjensidige foreninger og kasko- og rederansvarsforsikring. Etter hvert som kapitalbasen i Norge vokste, ble det dannet forsikringsaksjeselskaper som spesialiserte seg på sjøforsikring. Det sterke norske sjøfartsmiljøet på 1800-tallet bidro også til at norske sjøassurandører stiftet Det Norske Veritas (1864) som også ganske umiddelbart begynte å utvikle en standard for hva sjøforsikringene skulle dekke. Denne standarden er i dag kjent som Norsk Sjøforsikringsplan hvis vilkår benyttes av rederier verden over. En grunnpilar i utviklingen av sjøforsikringsselskapene var den ekspertise de kunne hente i form av personell blant annet fra de norske rederiene. Parallelt med utviklingen av sjøforsikringsselskapene oppstod skipsmeglerforretninger og finansinstitusjoner for skip, som også hentet sin ekspertise fra rederiene.

Det norske skipsfartsmiljøet har siden den tid vokst seg sterkt og er internasjonalt rettet. Sammen med de andre maritime næringene utgjør det et miljø som i de senere år har fått betegnelsen den maritime klynge.

Den maritime klynge markerer seg gjennom forskjellige organisasjoner (Maritimt Forum) og arrangementer (Nor Shipping). En effekt av den maritime klynge er blant annet nye arbeidsplasser gjennom den ekspertise og samspill som er bygget opp og utviklet gjennom årene. Og nye arbeidsplasser skapes stadig i den maritime klynge. Våre medlemmers utvikling og positive vekst har skjedd i nært samarbeid med hele skipsfartsnæringen, hvor rederier, meglere, finansmarkedet og aksjemarkedet medvirker. Det sterke og kompetente maritime miljøet med tilstedeværelsen av norske rederier som et vesentlig element har utvilsomt bevirket til den styrke og posisjon våre medlemmer har i det internasjonale marked.

Sjøforsikring utøver en betydelig samfunnsmessig oppgave idet bransjen også ivaretar hensynet til og beskyttelsen av liv, verdier og miljø.

Norske sjøassurandører hilste derfor velkommen Regjeringens program om skipsfart i Soria Moria-erklæringen som innledet med:

”Norsk skipsfartsnæring har lange tradisjoner. Skipsfarten og den maritim næringen bidrar til viktige kompetansearbeidsplasser langs hele kysten. Norge må ha ambisjon om å være 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.”

Etter år med mindretallsregjeringer som gjennom budsjettkompromisser ikke ga skipsfartsnæringen stabile rammevilkår, har vi nå fått en regjering som ønsker stabile rammevilkår for å sikre arbeidsplasser og vekst i den maritime næring.

Spørsmålet er om Regjeringens målsetning som nevnt over vil bli oppfylt, dersom Rederiskatteutvalgets flertallsanbefaling blir tatt til følge. I likhet med de øvrige næringer i den maritime klynge, er sjøforsikringsnæringen av den oppfatning at flertallsanbefalingene ikke er i samsvar med Regjeringens målsetning for den maritime næringen. Det fremgår konkret av Soria Moria-erklæringen at Regjeringen vil gjennomføre utvidelser og tilpasninger i refusjonsordningen for sjøfolk samt gjennomgå de norske skattereglene for skipsfarten.

Ideelt sett bør beskatningen av næringsvirksomhet ta utgangspunkt i prinsippet om skattemessig likebehandling av de ulike næringer for på den måten å sikre at ressursene blir brukt der de kan gi høyest mulig samfunnsøkonomisk avkastning. Dette prinsippet er som kjent fraveket på flere områder i norsk økonomi som for eksempel innen jordbruket, støtte til distriktene og pressestøtte.

Den maritime næring er sterkt internasjonalt orientert. Dermed vil de internasjonale konkurranseforholdene øve innflytelse på næringens evne til vekst og evne til å skape arbeidsplasser. Flere europeiske land har i de siste årene innført gunstige skatteregler for rederier. EU-kommisjonen har vedtatt retningslinjer for anvendelse av nasjonale statsstøtteregler for sjøtransportsektoren. Det fremgår av retningslinjene at land utenfor EU søker å tiltrekke seg rederier gjennom gunstige skatteordninger. EU-kommisjonen konstaterer at det ikke finnes effektive internasjonale regler som kan bremse slik skattekonkurranse mellom EU-landene og land utenfor. Som en konsekvens av dette legger EU opp til skattekonkurranse mot land utenfor EU ved å harmonisere tiltak for å forbedre konkurranseevnen til rederier i EU-landene. Etter det vi forstår, er de eneste begrensningene i rammen for statsstøtten at den ikke må gå på bekostning av økonomien i andre EU-land og ikke påvirke konkurransen EU-landene i mellom.

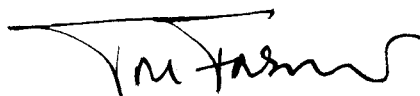
Regjeringen og norske rederier må således forholde seg til det faktum at vår nærmeste og viktigste konkurrent, EU-markedet, aktivt innfører ordninger som vil øke konkurranseevnen til dets rederier.

Vi frykter at overgang til ordinær beskatning av rederier som skatter til Norge vil føre til at disse flytter sin virksomhet til utlandet og at de rederier som ikke har et virksomhetsomfang som tillater dette vil på sikt legge ned eller redusere sine norske aktiviteter. Vi tiltrer i den forbindelse vurderingene til mindretallet i Rederiskatteutvalget om at utflytting og nedleggelse av rederier ikke vil føre til økt tilgang på risikokapital til andre norske næringer. Kapitalen kan like godt følge rederiene til land med gunstige skatteregimer. "Utflagging" og nedleggelse av rederier vil føre til forvitring av den maritime næring. Skal virkelig Norge som en sjøfarts- og kystnasjon "importere subsidierte produkter fra utlandet heller enn å forsøke å skape like rammevilkår for tilsvarende produksjon i Norge" (Rederiskatteutvalgets innstilling, side 163)? Vi trenger en norsk rederinæring som kan frakte varer og personer langs vår kyst og vi må ha grunnlaget for utdannelseinstitusjoner for sjøfolk og annen maritim arbeidskraft.

Våre medlemmer ser på den maritime klynge som den viktigste basen for rekruttering av personell for sin virksomhet. Norske sjøforsikringsselskaper er internasjonalt kjent for sin høye kompetanse og evne til å være rederiets partner i skadeforebyggende tenkning og arbeid. Norske sjøassurandører ser derfor med bekymring på fremtiden dersom endrede skatteregler fører til en forvitring av de maritime næringer. Forsikringstjenestene våre medlemmer selger fordrer inngående innsikt i skip og rederidrift. Til nå har våre medlemmer i stor grad hentet denne ekspertisen fra norske rederier. Dersom sjøassurandørene i fremtiden må hente sin ekspertise fra utlandet, vil det norske servicekonseptet som særpreger våre medlemmer etter hvert bli svakere og neste skritt i utviklingen kan være flytting av virksomheten til internasjonale shippingmiljøer i utlandet.

Et dynamisk og innovativt maritimt næringsliv må være basert på en sterk rederinæring. Summen av det mangfold og de forretningsmessige muligheter som da åpner seg er mer enn bare aritmetikk.

Med hilsen
Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR)



Tore Forsmo
adm. direktør