

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

Deres ref:

Vår ref: KES

Dato: 13.06.2006

### **Høringsuttalelse om "NOU 2006:4 Rederiskatteutvalget"**

Blant Norsk Industris 2000 medlemsbedrifter er det ca 200 innen maritim industri, dvs verft, skipsutstyrsbedrifter og maritime konsulenter. Det er dessuten noen hundre bedrifter innen offshore leverandørindustri, som har oljeselskaper, riggselskaper og rederier som viktige kunder. Mange industribedrifter har både oljeselskaper og rederier (foruten andre industribedrifter) som viktige slutt kunder.

Det maritime og den offshore-rettete klyngen er hver for seg store, med tette bånd mellom flere av bedriftene. Mange ansatte bytter arbeidsgiver innenfor denne "storklyngen" flere ganger i løpet av en yrkeskarriere. Det teknologiske utviklingen de siste ti årene har delvis ført klyngene tettere sammen. Den høye oljeprisen har dessuten bidratt til at flere rederier satser internasjonalt innen offshore.

På denne bakgrunn er Rederiskatteutvalget av stor betydning for Norsk Industri.

Vi ønsker å kommentere noen sentrale premisser og konklusjoner fra utvalget.

#### **1. Næringsklynge eller bare kryssløp/ringvirkninger?**

Flertallet i utvalget indikerer at kjøp/salg av varer og tjenester aktørene i mellom kun er vanlige forretningsforbindelser, og ikke noe som kan betegnes som næringsklynge. Dette mener vi er feil. Maritim sektor er en næringsklynge i seg selv. Offshoresektoren er også en klynge. Disse griper så sterkt inn i hverandre at vi et stykke på vei kan kalle dette en petro-maritim næringsklynge. Kjennetegnene er langt mer enn bare regulære forretnings-transaksjoner (kjøp og salg) eller vanlige ringvirkninger. Næringsklyngen(e) er kjennetegnet av et omfattende antall møteplasser, dynamisk samarbeid, vesentlig kunnskapsdeling aktørene i mellom, stor turnover av arbeidskraft innen klyngene og på tvers av dem, krevende kunder, samt bred og utviklingsorientert leverandørindustri som søker å ligge i front av utviklingen produktmessig.

I praksis kan klyngen sies å representere stordriftsfordeler på næringsnivå.

Vi mener det derfor er opplagt at man bør kunne omtale dette som en eller to næringsklynger. Da den positive effekten av slikt er større for samfunnet enn for enkeltaktørene selv, mener vi det er god politikk å bidra til å videreutvikle slike klynger. Det er blant annet hevet over tvil at statens bidrag til FoU-satsing gir bedre avkastning enn mange andre steder, når så stor del av verdikjeden er representert og kan ta del i utviklingen.

Det er over tid knyttet tillit mellom næringens aktører i de ulike ledd. Mange av dem er lokalisert i samme regioner. Tillit, nærhet og konkurransedyktighet bidrar bl.a. til omfattende produktutvikling som neste generasjons løsninger av skip og skipsutstyr. Det ville vært betydelig vanskeligere, kanskje umulig, å få til slikt samspill med asiatiske rederier eller verft.

Mange land sender tunge delegasjoner til Norge for å se hvordan den norske maritime klyngen fungerer, da de selv ser etter mekanismer for å oppnå lignende i eget land. Den norske, maritime klyngen er langt mer komplett enn andre lands tilsvarende. Ut fra dette finner vi debatten i utvalget om det faktisk er en næringsklynge, relativt merkelig og virkelighetsfjern.

## **2. Internasjonal skattekonkurranse**

Norsk Industri mener norske myndigheter bør arbeide internasjonalt for å unngå at rederibedriftene lokkes av internasjonal skattekonkurranse mellom land. Myndighetene bør arbeide i relevante internasjonale fora for å få på plass internasjonalt regelverk som kan regulere slikt. Vi tror dessverre dette vil ta tid. Inntil slikt regelverk er oppnådd, må Norge tilpasse seg den internasjonale utviklingen og derfor ha et skatteregime på linje med europeiske konkurrenter som gjør det attraktivt for rederiene å forbli i Norge.

Vi ser her en klar analogi til verftsstøtten som Norge jobbet internasjonalt med å få redusert på 80- og 90-tallet og til slutt bli kvitt for få år siden, men hvor Stortinget parallelt lot norske skipsverft få akseptable rammebetingelser. Hadde Norge fjernet denne støtten for mange år siden, ville det vært få, om noen, norske skipsverft igjen i dag.

## **3. Skatteproveny for rederier**

Utvalget og myndighetene opererer med en tabell som viser at lavere beskatning av rederier enn annen næringsvirksomhet koster staten et milliardbeløp årlig. Dette er fiktivt og teoretisk. Det er på tide at norske myndigheter innser det faktum at rederier knapt skattes noe sted i verden. Man kan gjerne mislike tilstanden internasjonalt, men det er likevel et faktum. Følgelig er det heller ikke noe reelt provenytab å ha dem lokalisert i Norge.

Hvis man erkjenner dette, blir problemstillingen primært å avgrense rederivirksomheten fra annen virksomhet. EU har i denne forbindelse utarbeidet egne retningslinjer for anvendelse av statsstøttereguleringen på sjøtransportsektoren, noe som også gjelder for Norge via EØS-avtalen.

#### **4. Myndighetenes politikk over tid**

Mange norske industribedrifter har produksjon og utviklingsarbeid i flere land. I Norsk Industri blir vi ofte vist dokumentasjon for sammenlignbare rammebetingelser i andre land. Det er åpenbart mange land som søker å tiltrekke seg rederier og kunnskaps-baserte industribedrifter ved å tilby gode rammebetingelser og garantier for langsiktighet i disse. Det er ikke akkurat langsiktighet som preger deler av norsk politikk overfor maritim sektor.

I høykostlandet Norge, hvor det er frykt for ytterligere særnorske lønns- og valutakostnader i tiden fremover, er det viktig at de rammebetingelsene norske politikere selv kan styre over, stimulerer til virksomhet i Norge og har en langsiktighet over seg. Det har de siste ti årene vært svært stor grad av usikkerhet rundt rederibeskatningen og annen del av politikk overfor maritim sektor.

Norsk Industri håper myndighetene i tiden fremover forstår at langsiktighet rundt fundamentale rammebetingelser må tillegges mer vekt.

Med vennlig hilsen  
Norsk Industri

Stein Lier-Hansen

Knut E. Sunde