Kystrederiene

Bergen 09.01.2020

Refusjon av grunnavgiften på mineraloljeavgiften

Formålet til ordningen er å bidra til at større deler av transporten foregår på sjø, og ikke på land, samt å hindre bunkring av olje i andre land og styrke den maritime næringens internasjonale konkurranseevne.

Skattedirektoratet skal levere en rapport med analyse av konsekvenser og evt forslag til endring i forskriftstekst i særavgiftsforskriften Kap 4-3, til Finansdep den 04.02.2020. Dette skjer på bakgrunn av en praksisendring og prinsipputtaltelse fra Skatt fra 27.09.2019. Finansdep er klare på at det ikke skjer noen videre endring/tolkning før rapport fra Skatt er oversendt og gjennomgått.

Prinsipputtalelsen vedr refusjonsordningen fra 01.10.19 gir blant annet følgende negative utslag:

- Svekket konkurranseevne innen enkelte sektorer som over tid har mottatt refusjon.
- Den svekkede konkurranseevnen vil påvirke både NOR-flagget, samt gi reduserte investeringer i årene som kommer. Dette vil igjen gi færre distriktsarbeidsplasser, mindre opplæringsstillinger for sjøfolk, samt påvirker verdiskapingen langs kysten.
- Bidrar til intern konkurransevridning da rederier som har investert i utstyr og gjennomfører myndighetspålagt aktivitet (eks avlusning), ikke får refusjon.
- Gir en intern konkurransevridning mellom store og små rederier da de store rederiene har bedre mulighet til å styre aktiviteten.
- Intern konkurransevridning mellom sektorer. Eksempelvis får fiskefartøy (som også gjerne bløgger fisk om bord) refusjon.
- Nærskipsflåten har lagt til grunn ordningen i anbud ved nybyggskontrakter etc, slik at en praksisendring slå raskt inn i driften. I gjennomsnitt betyr refusjonsordningen for Kystrederienes medlemmer 3,5 millioner per fartøy i 2019.

Endringsforslag fra Kystrederiene

Kystrederiene ser klart at ordlyden i dagens forskrift som sier at rederiet må erklære at de driver *«utelukkende gods og eller passasjertransport»* er problematisk. Skattedirektoratet har allerede varslet gjennomgang av flere sektorer for diskvalifisering for refusjon. Det trengs derfor en forskriftsendring for å ivareta kystflåten, og det snarlig.

Istedenfor å endre ordlyd i regelverket fra 1991, foreslår Kystrederiene å legge til grunn at;

- Alle fartøy som benyttes til godstransport, registrert i norsk skipsregister eller skipsregister i et annet EØS-land
- over 100 BT
- i norske farvann

kvalifiserer for refusjon. Vilkårene for å erklære refusjon må tilpasses evt nye vilkår for refusjon i forskrift.

Med nevnte vilkår forenkles byråkratiet, rederiene får forutsigbarhet og vi sikrer den norske konkurransekraften mot internasjonale aktører som bunkrer avgiftsfritt. En slik ordning gjør det samtidig umulig å diskriminere på bakgrunn av operasjon, og legger til rette for videre utvikling av nærskipsflåten/norsk maritim næring, i tillegg til at vi sikrer norske sjøfolk og kompetanse.

Et viktig poeng er at etter hvert som den norske flåten fornyes og oppdateres med batterier, gass etc, vil det bli brukt mindre mineralolje, og volumet i søknader om refusjon vil gå ned. At skipet må være over 100 BT går igjen også i rederiskatteordningen og tilskuddsordsordningen for sjøfolk. Tilskuddsordsordningen legger også til grunn norsk skipsregister.