

Kystrederiene
Nykirkeallmenningen 23
5817 Bergen

Oslo 14.04.2023

Finansdepartementet
Pb. 8008 Dep
0030 Oslo

Høringsinnspill til NOU 2022:20 Et helhetlig skattesystem

Kystrederiene viser til høringsbrev datert 19.12.2022 fra Finansdepartementet om NOU 2022:20 *Et helhetlig skattesystem (Torvik-rapporten)* og gir med dette vårt høringsinnspill.

Kystrederiene organiserer rederier som i stor grad operer i nærskipsfarten under NOR-flagg, i tillegg til skip på NIS-flagg og noen på utenlandsk flagg. Den norske nærskipsfarten omfatter en rekke skip innenfor ulike sektorer. Det dreier seg om bulkskip, tankfartøy, stykkgodsfartøy, brønnbåter, spesialfartøy, med mer. Brønnbåteiernes Forening er en avdeling i Kystrederiene.

Våre medlemsrederier er i stor grad lokalisert på norskekysten i distriktene, med solid verdiskaping og sysselsettingseffekt lokalt. Selskapene sysselsetter i overkant av 8000 sjøfolk i tillegg til landansatte, og er den viktigste motoren som kan bidra til at de politiske målsetningene om godsoverføring fra vei til sjø kan realiseres i praksis.

Flere av punktene i Torvik-rapporten, vil dersom de gjennomføres, kunne påvirke våre medlemsrederier og deres drift. Med dette lagt til grunn har vi innspill som omfatter følgende områder:

1. Rederiskatteordningen
2. NoX-fondet
3. Co2-avgiften
4. Formueskatt
5. Grønn investeringsstøtte

1: Rederiskatteordningen

Under rapportens punkt 7.9 kommer det frem at utvalgets flertall foreslår at rederiskatteordningen avvikles, subsidiært at den kun beholdes for sjøfart som er utsatt for konkurranse fra utenlandskeid virksomhet, som ikke er underlagt normal beskatning i Norge eller utlandet.

Utvalget skriver at en avvikling av ordningen vil føre til bedre ressursallokering i økonomien og trolig kunne gi noe økte skatteinntekter. Utvalgets medlem Bettina Banoun mener på sin side at det ikke er grunn til å avvikle rederiskatteordningen, og at en avvikling heller ikke vil medføre noe særlig skatteproveny.

Kystrederiene støtter utvalgets medlem Bettina Banoun sin vurdering om at det ikke er noen grunn til å avvikle rederiskatteordningen, og vi tror heller ikke det vil medføre økt skatteproveny.

Norge er i dag én av 23 stater i Europa som har en nasjonal rederiskatteordning. Ordningene er etablert og godkjent i EU som et felles tiltak for å sikre konkurranseevnen i et globalt skipsfartsmarked. Interne undersøkelser i Kystrederiene viser at over 70 % av våre medlemsrederier er innenfor rederiskatteordningen i dag. At rammevilkårene for sjøtransporten, herunder rederiskatteordningen, er forutsigbare og favner om aktiviteten til norske virksomheter, er kritisk for norsk konkurranseevne.

Det er videre veldokumentert at kystfarten er konkurranseutsatt og skal omfattes av ordningen. Statistikk fra Transportøkonomisk institutt (TØI) for 2019 viser at hele 65% av tonn/km langs norskekysten allerede går på utenlandske skip, kun 35% tonn/km er norske skip.¹ Ved innføringen av rederiskatteordningen i 1996 ble også følgende uttalt i regelsettets forarbeider om kystfart:²

«Disse medlemmer viser til at ordningen ikke bare skal gjelde for internasjonal skipsfart, men også for kystfart som er utsatt for tilsvarende internasjonal konkurranse».

Dersom det på noe tidspunkt skal vurderes å gjennomføre endringer i den eksisterende ordningen, eksempelvis ved at tonnaskatten økes, må det gjennomføres grundige konsekvensanalyser i forkant som sikrer at eventuelle justeringer ikke svekker det norske flagget eller norsk konkurranseevne i EU og globalt.

I dagens rederiskatteordning er det videre behov for å presisere at avlusning er en tillatt aktivitet. I den pågående høringsprosessen på endringer i rederiskatteordningen må også skipsaktiviteten på kysten, som avlusning fra brønnbåter, fortsatt inkluderes i ny rederiskatteordning. Den foreslåtte innføringen av utseilingskravet må ikke innføres i rederiskatteordningen, men kravet må heller fjernes fra alle de maritime rammevilkårene slik at ordningenes opprinnelige intensjon ivaretas.

2: NOX-fondet

Under utredningens kapittel 14.5.2, som omhandler avgift på utslipp av nitrogenoksider (NOx), og tilhørende NOx-avtale og NOx-fondet som alternativ til avgiften, påpeker utvalget at de prinsipielt mener at avgift er et bedre virkemiddel enn frivillige avtaler. Utvalget anbefaler i lys av dette at miljøavtalen om NOx-fondet ikke fornyes etter 2027. Dette på tross av at utvalget erkjenner at NOx-avtalen med stor sannsynlighet har bidratt til utslippsreduksjoner i tråd med målene som er etablerte i avtalen.

Kystrederiene kan ikke se noen logikk i at et tiltak som fungerer og som reduserer utslippen bør avvikles. Vi ønsker å presisere at næringslivet, med NOx-fondet, har oppfylt alle utslippsforpliktelser i NOx-avtalen innen angitte tidsfrister fra 2008 og ut 2021.

¹ [Transportytelser for godsskip 2010-2019. Rapport: 1812/2020.](#)

² Innst. O. nr. 81 (1995-1996), punkt 1.2.5.

For oss og våre medlemmer er det klart at dokumenterte utslippskutt, er den beste indikasjon på at NOx-avtalen er et styringseffektivt og riktig virkemiddel for å nå tidfestede utslippsmål for NOx-utslipp. NOx-avtalen sikrer at innbetalinger til fondet går til utslippsreducerende tiltak.

Vi mener at utvalgets anbefaling om å erstatte miljøavtale med avgift etter 2027, er å erstatte kombinasjonen av gulrot og pisk med bare pisk, når det næringen trenger er hjelp gjennom det grønne skiftet. Det bør heller tas sikte på å nøye vurdere NOx-avtalen og ren NOx-avgift som to alternative virkemidler for å oppfylle Norges utslippsforpliktelser.

3: CO2-avgiften

I kapittel 4, kommer det frem at utvalget erkjenner at en økning i klimaavgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp til 2 000 kroner i 2030, trolig ikke vil utløse nødvendige utslippsreduksjoner for å oppfylle utslippsmålet for ikke-kvotepliktige utslipp i perioden 2021–2030, gitt nåværende forpliktelse på 40% reduksjon i 2030.

Samtidig påpekes det i Kapittel 14 (s. 407), at en pris på 2 000 kroner overstiger estimatene for hvilken global utslippspris som er nødvendig for å oppnå temperaturmålet i Parisavtalen. Utvalget gjengir, som i omtalen av NOx-Fondet, at avgift på utslipp er å foretrekke fremfor andre virkemidler. Det vises også til at et annet alternativ er å benytte fleksible mekanismer i regelverkene, inkludert kvotekjøp fra EU-land, for å nå klimamålene. Utvalget mener videre at dersom alle utslippsreduksjoner skal tas innenlands, må avgiften på ikke-kvotepliktige utslipp settes høyere enn 2000 kroner i 2030.

Kystrederiene er enige om at CO2-avgiften kan være et funksjonelt virkemiddel for å redusere utslippene. Men den store utfordringen i dag er at det er en norsk særavgift som bare gjelder nærskipfarten som trafikkerer norskekysten. Fartøy som går til utlandet, eller har en mulighet til dette, kan bunkre avgiftsfritt utenfor landegrensene våre, samtidig som de opererer langs norskekysten. Dette fører til at konkurransevilkårene for norske rederier, som opererer og bunkrer i Norge, er svekket.

Vi mener at de gode erfaringene fra NOx-fondet må legges til grunn for en etablering av et CO2-fond for næringslivet. Nivået på CO2-avgiften må også økes forutsigbart og gradvis for å sikre at rederienes overskudd faktisk kan gå til investeringer i klimareduksjoner, og ikke «spises opp» av avgifter. Dagens CO2-avgift er ikke øremerket til det formålet de er tenkt å gjelde for. Ved innføringen av et CO2-fond vil vi kunne oppnå nødvendig omstilling og kutt i utslipp fra skipsfarten. Et alternativ kan være å ha et felles CO2/NOx-fond for utslippskutt.

Dersom det på noe tidspunkt innføres fleksible mekanismer med EUs kvotesystem lagt til grunn, må det sikres at norske virksomheter ikke utsettes for en dobbel beskatning.

4: Formueskatt

Under punkt 1.8, er utvalget tydelige på at det er flere svakheter ved dagens formuesskatt. Det vises til at den effektive skattesatsen på sparing er relativt høy og formuesobjektene

verdsettes veldig forskjellig, dels som følge av prosentvise verdsettelsesrabatter, dels som følge av at noen eiendeler er vanskelig å verdsette.

Med blant annet dette lagt til grunn, presiserer utvalget at skatten bør forbedres. Utvalget foreslår derfor en rekke tilpasninger og justeringer av satser innenfor gjeldende skatteregler. Kystrederiene bemerker at skatteutvalg samlet foreslår en reduksjon i formuesskatten. Utvalget vil blant annet ha en sats på 0,5 prosent på formuer inntil 20 millioner kroner og 0,85 for hver krone over dette. Dette er en reduksjon fra dagens sats på 0,95 prosent på formuer under 20 millioner, og 1,1 prosent for formuer over dette.

Kystrederiene støtter utvalgets vurdering i at formuesskatten hindrer verdiskaping. Formuesskatten er en beskatning på norsk eierskap og må avvikles i sin helhet. Videre må all skattlegging av arbeidende kapital avvikles. At mer av overskuddet kan gå til teknologi og utvikling i virksomhetene, vil bidra til økt sysselsetting og høyere skatteinntekter til landet som helhet. Det er helt klart mer hensiktsmessig å øke aktiviteten i Norge, fremfor å holde den nede med skatter som reduserer investeringsevnen. Forslaget om at bunnfradraget bør firedobles – fra 1,7 millioner kroner til 6,4 millioner, er vi således positive til.

Utvalgets medlemmer Bettina Banoun, Elin Sarai og Karen Helene Ulltveit-Moe, mener at en skatt på arv samlet har bedre egenskaper enn en formuesskatt, og mener at formuesskatten bør reduseres betydelig og delvis erstattes med en skatt på arv.

Kystrederiene ønsker å påpeke at både arveskatten og formuesskatten bare betales av kapitaleiere som bor i Norge, og at et forhøyet skattenivå gir mindre kapital til investeringer og utvikling, derav gir et insentiv til å flytte ut.

For nærskipfarten som opererer i et globalt marked som også gjør seg gjeldende på kysten, er realiteten at næringen er svært mobil. Det er godt kjent at de som investerer i virksomhet og arbeidsplasser har en preferanse for å gjøre det i eget hjemland, men det finnes en grense for hva som er akseptabelt skattenivå. Kystrederiene vil påpeke at kapitaltilgangen i Norge utvilsomt vil svekkes dersom kapitaleiere velger å flytte ut.

5: Grønn investeringsstøtte

Utvalget uttrykker overordnet at det er negativt til grønn investeringsstøtte og mener pricing av utslipp er det viktigste virkemiddelet for å stimulere til klimavennlige investeringer. Samtidig påpeker utvalget at forutsigbarhet er avgjørende for at pricing av utslipp skal bidra til innovasjon og omstilling.

Kystrederiene er enige i utvalgets vurdering av at teknologisk utvikling kan ta lang tid, og forventninger om fremtidige priser vil være vel så viktig som dagens avgifter i vurderingen av om en teknologi vil bli lønnsom. Vi støtter derfor en fremgangsmåte der økninger i avgiftsnivået varsles i god tid.

For å oppnå troverdighet rundt planen bør myndighetene gradvis og jevnlig trappe opp avgiftene på en måte som sannsynliggjør at målet nås. Utvalget mener i prinsippet at alle ikke-kvotepålagte utslipp skal stå overfor den samme karbonprisen. Uniform karbonprising gir et teknologinøytralt insentiv til å investere i klimavennlige løsninger.

Kystrederiene må understreke at den grønne omstillingen og ny teknologiutvikling kan være svært kostnadstungt. Vi ønsker i denne sammenheng å vise til at utvalget foreslår at avskrivningssatsen for skip, rigger mv. i saldogruppe reduseres fra 14 til 10 pst. Dette vil være en uheldig utvikling og gjøre det mindre attraktivt å investere, dersom det gjennomføres. Dagens satser må i det minste opprettholdes - og helst økes - for grønne investeringer.

For å kunne sikre maritim næring i Norge og få til en grønn omstilling, er det viktig at generelle rammebetingelser er langsiktige og forutsigbare. Både rederiskatteordningen, tilskuddsordningen for sjøfolk og sjømannsfradraget, er helt grunnleggende for at vi har norske rederier med norske sjøfolk og kompetanse på kysten.

Vi ser for øvrig ikke at skipsfarten skal kunne nå klimamålene, dersom ikke det etableres former for investeringsstøtte for skip, alternative drivstoff og infrastruktur. En analyse gjennomført av DNV for våre medlemmer³, viser at det kun er mulig å nå klimamålene i 2030 og 2050, ved å kombinere et avgiftssystem med insentiver for grønn omstilling i skipsfarten. Vi mener at et forpliktende klimapartnerskap mellom myndigheter og næringsliv er kritisk for å ansvarliggjøre både myndigheter og industri til å dra i samme retning.

Vi mener at et klimapartnerskap må inkludere og deles inn fire hovedområder;

	<i>Beskrivelse</i>
1: Tiltak på dagens flåte	Energieffektivisering av eksisterende skip – ombygginger & nyinstalleringer
2: Flåtefornyelse	<ul style="list-style-type: none"> - Kondemneringsordninger - Investeringsstøtte til nybygg - Strengere krav til nybygg - Etablering av differansekontrakter
3: Tiltak knyttet til drift av skip	<ul style="list-style-type: none"> - Krav til mindre utslipp i norske farvann - Miljøbonus/differensierte avgifter - Økning av CO2-avgiften/hindre dobbel beskatning - Støtte til ny teknologi - Offentlig innkjøp
4: Stabile og forutsigbare rammevilkår	Generelle maritime rammevilkår opprettholdes - tiltak for grønn omstilling må være langsiktige

³ [KLIMASTUDIE FOR KYSTREDERIENE: Historiske utslipp og fremtidsscenarioer for utslippsreduksjoner](#)

Vennlig hilsen

Tor Arne Borge, administrerende direktør
Linn Therese S. Hosteland, næringspolitisk rådgiver

(elektronisk signert)