

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep.
0030 Oslo

13. mai 2020

Rederibeskatningsordningen og reglene om sjømannsfradrag – behov for endringer

1. Innledning

Kystrederiene vil med dette be om at det foretas nærmere bestemte endringer i rederibeskatningsordningen. Behovet for endringer knytter seg både til ordningens såkalte distansekrav og til ordningens bestemmelser om hva som er tillatt virksomhet innenfor ordningen.

I forhold til distansekravet, som omhandles under punkt 2 nedenfor, tillater vi oss både å be om at departementet avklarer den usikkerhet som en ny uttalelse fra Skattedirektoratet har skapt om hvordan dette kravet er å forstå – og om at departementet tar initiativ til å oppheve kravet. Når det gjelder bakgrunnen for disse to anmodningene, vises det til henholdsvis punkt 2.5 – 2.7 og 2.8 nedenfor.

Videre anmoder vi om at det beslektede distansekrav som gjelder i forhold til reglene om sjømannsfradrag oppheves, slik at det ikke kan oppstå tvil om at sjøfolk i nærskipfart, herunder fartøy som utfører akvakulturrelaterte operasjoner, er berettiget til slikt fradrag på samme måte som sjøfolk i andre deler av skipsfartsindustrien, jf. punkt 3 nedenfor. En slik endring er ikke bare nødvendig av hensyn til sjøfolkene, men også av hensyn til rederiene – idet manglende rett til sjømannsfradrag avskjærer rederiene fra å omfattes av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk (videre referert til som nettolønnsordningen), og reduserer rederienes konkurransekraft både internt i Norge og mot internasjonale aktører.¹

Endelig anmoder vi om en justering av reglene om hvilke typer maritime aktiviteter som kan utøves innenfor rederibeskatningsordningen, slik at det ikke med rimelighet kan trekkes i tvil at de aktiviteter som utøves av, og på, nærskipfartsflåtens fartøyer kan omfattes av ordningen, jf. punkt 4 nedenfor.

2. Rederibeskatningsordningens distansekrav

2.1 Kort om det rettslige utgangspunktet og problemstillingene

¹ Se forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, § 6 (1) a.

Ved vedtakelsen av rederibeskatningsordningen i 1996 ble 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. (...) Avgrensningen mot annen lokal kysttrafikk kan f.eks. trekkes etter samme retningslinjer som gjelder for sjømenns rett til sjømannsfradrag».

Den *teknikk* som ble valgt for å avgrense mot former for skipsfart som ble antatt ikke å være utsatt for internasjonal konkurranse var, blant annet, å innføre et distansekrav under rederibeskatningsregelsettet som var, og er, formulert på samme måte som det distansekrav som gjaldt i forhold til sjømannsfradraget.³ Finansdepartementets forskrift til skatteloven gir uttrykk for at et fartøy «i (...) virksomhet over begrenset fartsområde hvor utseilt distanse ikke overstiger 30 nautiske mil»⁴ ikke kvalifiserer for rederibeskatningsordningen.

Dette distansekravet gjelder ikke dersom fartøyet enten kan sies å være «i petroleumsvirksomhet»⁵ eller i «utenriks fart».⁶

Måten distansekravet er formulert på gir ikke anvisning på om alle fartøyetts reiser må overstige 30 nautiske mil for å være kvalifiserende og, hvis ikke, i hvor stor grad et fartøy må oppfylle kravet til utseilt distanse. Formuleringen gir heller ikke svar på hvor en seilingsdistanse starter og ender, hva som skal anses som én, til forskjell fra flere, seilingsdistanser - og på flere andre spørsmål knyttet til hvilken mobilitet rederibeskatningsregelsettet krever at et fartøy i norske farvann som ikke opererer i tilknytning til petroleumsvirksomheten må være gjenstand for.

De referanser som i rederibeskatningsregelsettets forarbeider er gjort til det distansekrav som gjelder i forhold til sjømannsfradraget har også reist spørsmål om hvilken betydning forståelsen av distansekravet under sistnevnte regelsett har for tolkningen av rederibeskatningsregelsettets distansekrav.

Det foreligger flere uttalelser, samt noen forvaltningsmessige avgjørelser, om hvordan rederibeskatningsordningens distansekrav er å forstå i forannevnte, og i visse andre, henseender. Som det vil bli redegjort nærmere for under de påfølgende punkter kan ikke dette materialet sies å ha medført at forannevnte problemstillinger har funnet sin avklaring. Dertil gir materialet opphav til nye spørsmål.

2.2 Forståelsen av distansekravet under skatteforvaltningspraksis

I sin avgjørelse i en klagesak av 29. august 2012 avklarte Overligningsnemnda ved Sentralskattekontoret for storbedrifter, at ikke alle av et fartøys seilaser behøvde å oppfylle

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

³ Se FSFIN § 6-61-1 (1) d.

⁴ FSFIN § 8-11-1 (1) d.

⁵ Skl. § 8-11 (1) b.

⁶ FSFIN § 8-11-1 (2), første punktum.

distansekravet for at fartøyet skulle være kvalifiserende under rederibeskatningsordningen.⁷ Opprinnelig hadde sentralskattekontoret lagt den motsatte oppfatning til grunn, og ansett det aktuelle fartøyet for ikke-kvalifiserende - under henvisning til at 11 % av fartøyets seilingslengder ikke tilfredstilte distansekravet. Sentralskattekontoret hadde altså i denne sammenheng lagt til grunn at samtlige seilingslengdene måtte oppfylle distansekravet for at fartøyet skulle være kvalifiserende.

I sin avgjørelse gav overligningsnemnda rederiet medhold i sin klage, uten å ta stilling til hvor stor andel av et fartøys seilaser i en inntektsperiode som måtte møte kravet til utseilt distanse for at det skulle kunne anses kvalifiserende – altså uten å trekke en generell grense nedad. I avgjørelsens premisser kommer det til klart til uttrykk at overligningsnemnda var oppmerksom på at det i forhold til reglene om sjømannsfradrag under skattefastsettingspraksis skal ha blitt lagt til grunn at distansekravet måtte være oppfylt i minst 2/3 av inntektsåret for at mannskapet skulle kunne være berettiget til fradrag. Overligningsnemnda fant imidlertid ikke denne grensen nedad avgjørende i forhold til rederibeskatningsordningens distansekrav.

Årsaken til overligningsnemnda ikke fant praktiseringen av sjømannsfradragets distansekrav avgjørende for forståelsen av rederibeskatningsordningens distansekrav er forklart i vedtakets premisser. I premissene vises det til at det i forarbeidene til rederibeskatningsregelsettet er gitt uttrykk for at det ikke er ønskelig at utviklingen av kriteriene for å bli ansett som «skip i fart»,⁸ herunder distansekravet, under regelsettet om sjømannsfradrag skal være avgjørende for kvalifikasjonsspørsmålet under rederibeskatningsregelsettet.

Også det forhold at sentralskattekontoret i den aktuelle saken opprinnelig initierte et rederi ekskludert fra rederibeskatningsordningen som utvilsomt oppfylte distansekravet for mer enn 2/3 av fartøyets viser at man under skatteforvaltningspraksis i 2012, og tidligere, ikke tolket distansekravet under rederibeskatningsregelsettet på samme måte som man tolket distansekravet under regelsettet om sjømannsfradrag.

2.3 Finansdepartementets forståelse av distansekravet

I sin notifikasjon til EFTA Surveillance Authority (ESA) om fortsettelsen av den norske rederibeskatningsordningen av 24. mai 2017, inntok Finansdepartementet et standpunkt til ordningens distansekrav som må sies å harmonere med avgjørelsen fra overligningsnemndas ved Sentralskattekontoret for storbedrifter.

Under punkt 5.1 i notifikasjonen uttaler departementet følgende:

«According to the tax authorities' administrative guidelines, the exemption mentioned under item four above (exemption for ships conducting stationary activities or other activities where the sailed distance is less than 30 nautical miles) applies only when more than 50 percent of the ships' activities during the course of a given year consist of stationary activities or other activities where the sailed distance is less than 30 nautical miles.»

⁷ Utv. 2013/227 SFS, punkt 3.1.3.

⁸ Se punkt 2.5 nedenfor.

Departementet (og deretter ESA) aksepterte altså at distansekravet var oppfylt for fartøyer som kunne vise til at de oppfylte kravet for mer enn 50 % av sine aktiviteter.

2.4 Skattedirektoratets forståelse av distansekravet

10. april 2019 avga Skattedirektoratet en uttalelse om forståelsen av rederibeskatningsregelsettets distansekrav, som benevner seg som en «prinsipputtalelse», som er langt mer restriktiv enn den forståelse av kravet som tidligere hadde kommet til uttrykk fra skattemyndighetenes og Finansdepartementets side, jf. henholdsvis punkt 2.2. og 2.3 ovenfor.

I uttalelsen fremholdes det at det følger av rederibeskatningsordningens forarbeider at;

«begrepet "skip i fart" i FSFIN § 8-11-1 skal forstås på samme måte som tilsvarende begrep i skatteloven § 6-61 og FSFIN § 6-61-1 om særskilt fradrag for sjøfolk».

Direktoratet uttaler at dette, blant annet, innebærer at distansekravet må være oppfylt «i mer enn to tredjedeler av inntektsåret».

Også i andre henseender enn i forhold til den kvantitative grensen nedad må direktoratets uttalelse sies å bryte med etablerte oppfatninger om forståelsen av distansekravet.

Til forskjell fra overligningsnemnda ved sentralskattekontoret for storbedrifter impliserer Skattedirektoratet at det er det relative antall *dager* fartøyet er gjenstand for seilingsdistanser som overstiger 30 mil, og ikke det relative antall utseilinger med en slik lengde, som er bestemmende for om det (angivelige) kvantitative minimumskravet kan anses oppfylt.

Videre fremholder Skattedirektoratet i sin uttalelse at dager hvor et fartøy har gått i utenriksfart ikke skal hensyntas ved denne beregningen. Særlig i lys av at det ikke gjelder noe distansekrav i utenriks fart kan det ikke sies å være opplagt at utenriksfart generelt skal trekke i retning av diskvalifikasjon når distansekravet måles. Oppfatningen innebærer at et fartøy med, for eksempel, 299 seilingsdager i utenriksfart med distanser som alle overstiger 30 nautiske mil, og én seilingsdag i norsk farvann som er kortere enn 30 nautiske mil, vil bli ansett diskvalifiserende.

Uttalelsen inneholder også synspunkter på hvordan «blandede» seilingsdistanser skal behandles, og på hva som skal anses som en seilingsdistanse, som må anses som nye i forhold til rederibeskatningsregelsettet – som reiser en del ytterligere spørsmål.

Den forståelse av rederibeskatningsregelsettets distansekrav som uttalelsen gir uttrykk for synes nå også å ha blitt innarbeidet i Skatte-ABC.⁹

⁹ Se Skatte-ABC 2019/2020, "Rederiselskaper", punkt 2.2.4. Merk imidlertid at det under punkt 2.2.2 også gis uttrykk for at begrepet «skip i fart» ikke nødvendigvis betyr det samme under regelsettene om henholdsvis rederibeskatning og sjømannsfradrag.

2.5 Vårt syn på Skattedirektoratets uttalelse av 10. april 2019

Etter vårt syn hviler direktoratets uttalelse på et uriktig grunnleggende premiss når det gjelder forståelsen av sammenhengen mellom regelsettet om sjømannsfradrag og regelsettet om rederibeskatning. I de forarbeider¹⁰ som direktoratet viser til uttales følgende om sammenhengen mellom regelsettene:

«For å unngå at eventuelle senere endringer i reglene for sjømannsfradrag får direkte innvirkning på anvendelsesområdet for ordningen med tonnasjebeskatning, foreslår departementet at det foretas en avgrensning til «skip i fart» i en egen bestemmelse i skatteloven § 51 A-2. Stortingets forutsetning om å knytte anvendelsesområdet for tonnasjeskattesystemet opp mot kriteriene for sjømannsfradrag, vil etter departementets oppfatning bli tilstrekkelig ivare tatt ved en slik løsning.»

De fartøysrelaterte vilkårene for å oppnå henholdsvis sjømannsfradrag og for å bli omfattet av rederibeskatningsordningen som «skip i fart» skulle altså i prinsippet utvikle seg selvstendig, slik de også hadde gjort frem til 2019.

I tråd med forarbeidsuttalelsene uttalte Finansdepartementet allerede i 1997 i en tolkningsuttalelse at man;

«[i] utgangspunktet tar (..) sikte på å avgrense begrepet etter de samme prinsipper som i reglene om sjømannsfradrag. Departementet antar imidlertid at det er karakteren av selve skipet og dets virksomhet som bør være avgjørende for om vilkåret om "skip i fart" kan anses oppfylt i forhold til skatteloven § 51 A, og at spørsmålet om hvorvidt de ansatte ombord konkret vil ha rett til sjømannsfradrag bør være av underordnet betydning i denne sammenheng. En slutter seg følgelig til synspunktet om at ikke enhver mangel på rett til sjømannsfradrag hos mannskapet vil kunne være et hinder for at vilkåret om "skip i fart" i skatteloven § 51 A-2 nr 1 a kan anses oppfylt.»

Som også Finansdepartementets uttalelse til ESA i 2017 bekrefter, så har det frem til april 2019 altså ikke vært et siktemål under skatteforvaltningspraksis at distansekravet under rederibeskatningsregelsettet skulle forstås på samme måte som distansekravet under reglene om sjømannsfradrag. Det må etter vårt syn være på det rene at det ikke var grunnlag for et endret syn i 2019 – og at det heller ikke er det i dag.

De respektive regelsettene skal ivareta hensyn som er grunnleggende forskjellige. Rederibeskatningsordningens hovedformål er i korthet å fremme den norske skipsfartsnæringen og tilgrensede norske næringer – og sysselsetningen innen disse næringene. Sjømannsfradraget er på den annen side begrunnet i hensynet til den enkelte sjøfarers personlige og sosiale forhold.¹¹ Tanken er at fradraget gi sjøfarerne kompensasjon for lange fravær fra hjemmet.¹²

¹⁰ Ot. prp. Nr. 11 (1996-1997), punkt 6.3.5.2.

¹¹ Ot. prp. Nr. 11 (1996-1997), punkt 6.3.5.2.

¹² Utv. 2004/538 FIN.

Det er på denne bakgrunn naturlig at regelsettenes kvalifikasjonskriterier ikke nødvendigvis skal forstås likt – og det har de heller ikke blitt under skattefastsettingspraksis.

2.6 Andre problematiske aspekter ved distansekravet

Uten å gå nærmere inn på de mer detaljerte spørsmål som Skattedirektoratets uttalelse av 10. april 2019 reiser om *forståelsen av* distansekravet, er flere forhold som gjør distansekravet utfordrende i dag. Med den sterkt tiltagende reguleringen av kysten, smittevernsoner, produksjonsområder etc, skaper distansekravet store utfordringer – og alt tyder på at et slik krav vil bli særdeles vanskelig å forholde seg til i fremtiden.

Som et eksempel viser vi til havbruksnæringens inndeling av produksjonsområder (PO), hvor skip blant annet for å begrense smitte mellom havbrukslokaliteter, kun kan operere innenfor gitte soner. I PO på Vestlandet får noen fartøy store utfordringer med å oppnå distansekravet, mens fartøyene som opererer i Finnmark oppnår dette grunnet størrelsen på PO. Kystrederiene mener det er tydelig at Norge ikke kan ha en slik geografisk konkurransevridning i egen ordning.

2.7 Kort om de begivenheter som Skattedirektoratets uttalelse av 10 april 2019 har medvirket til

Flere av Kystrederienes medlemsrederier, spesielt innen havbrukssektoren, har fått varsel om utkastelse av rederiskatteordningen da de ikke blir ansett for å oppfylle distansekravet i henhold til Skattedirektoratets fornyede forståelse av dette.

Følgene av Skattedirektoratets nye tolkning er katastrofale for svært mange av nærskipfartsrederiene innenfor rederibeskatningsordningen. Resultatet ligger ikke bare an til å bli økt skatt i inntil 10 år bakover i tid, men også ileggelse av straffeskatt på opptil 60 % for samme periode. I tillegg kan det ikke utelukkes at det vil kunne komme tilbakebetalingskrav av de ytelser man har mottatt under nettolønnsordningen, samt endringssaker mot sjøfolkene.

Om skattemyndighetene når frem med sine initiativ så vil situasjonen kunne ut i at en lang rekke norske rederier, som opererer langs norskekysten vil gå konkurs. Dette vil åpenbart svekke både sysselsetningen i skipsfartsindustrien og tilgrensede næringer.

En slik situasjon ville vært dramatisk nok uten de omstendigheter som for tiden preger norsk næringsliv i alminnelighet og, kanskje i enda større grad, den norske skipsfartsindustrien i særdeleshet.

2.8 Påkrevde endringer

Selv om dagens problemer et godt stykke på vei kan løses ved at Skattedirektoratet trekker tilbake sin uttalelse av 10. april 2019 mener vi, av flere grunner, at man bør gå lengre enn dette – og at rederibeskatningsregelsettets distansekrav bør avskaffes.

For det første er kravet, som redegjørelsen under punkt 2.2 til 2.4 ovenfor viser, vanskelig å praktisere. Avskaffes ikke distansekravet nå, vil det utvilsomt oppstå flere tvistesaker og bli fremsatt flere anmodninger om forhåndsuttalelser om hvordan det skal forstås i ulike henseender.

For det andre har den hyppige reguleringen av kysten, smittevernsoner, produksjonsområder etc, skapt utfordringer i forhold til distansekravet, jf. punkt 2.6 ovenfor.

For det tredje har historien vist at andre lands rederibeskatningsregimer har klart seg godt uten distansekrav. Distansekravet gjør for øvrig den norske ordningen mindre konkurransedyktig i forhold til disse ordningene – og i forhold til andre typer lavskatteregimer i tredjeland. Gjennomgående bygger de øvrige europeiske rederibeskatningsordninger på uttrykket «by sea» fra Maritime Guidelines¹³ når det gjelder hvor det kreves at de opererer, og det er vanskelig å se grunner for ikke å benytte et tilsvarende kriterium også under det norske rederibeskatningsregelsettet.

For det fjerde innebærer distansekravet en helt urimelig forskjellsbehandling av ulike typer skipsfartsaktiviteter innenfor den norske ordningen. Både petroleumsrelaterte fartøyer, vindmøllefartøyer og fartøyer utenfor petroleumsindustrien som opererer internasjonalt er fritatt for distansekravet – uten at slike fartøyer med rimelighet kan hevdes å være mer konkurransutsatt enn nærskipsflåtens fartøyer.

Et særlig betenkelig aspekt ved denne forskjellsbehandlingen er at et fartøy som ikke er tilknyttet petroleumsvirksomhet som bare har kortere seilingslengder enn 30 nautiske mil kan være kvalifiserende under den norske rederibeskatningsordningen ved operasjoner i farvannet til et hvilket som helst annet EU/EØS-land, mens tilsvarende fartøysoperasjoner innenfor den norske territorialgrensen vil medføre utkastelse fra ordningen.

På bakgrunn av ovennevnte er det vanskelig å tenke seg at det fra ESAs side ville komme innvendinger mot en avskaffelse av den norske rederibeskatningsordningens distansekrav og innføring av et generelt krav om at fartøyene under ordningen må operere «til sjøs». Med utgangspunkt i et slikt generelt krav kan man vurdere en presisering om at fartøyer knyttet til landbasert infrastruktur, typisk ferger og lignende, ikke skal kunne omfattes av ordningen.

Så lenge distansekravet består under rederibeskatningsordningen vil det hverken nå eller i fremtiden være lønnsomt å ha fartøy under NOR-flagg i den norske ordningen. Kystrederienes medlemmer har gitt tilbakemelding om at virksomheten med tilhørende aktivitet vil måtte «flagge ut», dersom kravet blir stående. Videre vil både opplæringsstillinger og sysselsatte sjømenn i Norge gå tapt, i tillegg til at Norge får redusert verdiskaping i kystsamfunnene.

¹³ Community guidelines on State aid to maritime transport, punkt 2.

3. Vårt syn på det distansekrav som gjelder under regelsettet om sjømannsfradrag

Når det gjelder tolkningen av de fartøysrelaterte kriteriene for å oppnå sjømannsfradrag, så må disse etter vårt syn forstås på en måte som gjør det mulig for det i hovedsak norske mannskapet i norske farvann å beholde sin rett til sjømannsfradrag. De hensyn som i alminnelighet bærer regelsettet om sjømannsfradrag, ref. punkt 2.5 ovenfor, gjør seg minst i like stor grad gjeldende for nærskipsflåtens sjøfarere som det gjør det for andre deler av skipsfartsflåtens sjøfarere.

På samme måte som under rederibeskatningsordningen må begrepet «skip i fart» under regelsettet om sjømannsfradrag forstås dynamisk. Slik kan forståelsen av begrepet tilpasses endrede former for maritime operasjoner, herunder til den betydelige nærskipsfartsindustri som har vokst frem i tilknytning til akvakulturnæringen, og som et restriktivt distansekrav vil være problematisk for.

Oppfatningen som kommer til uttrykk i Skatte-ABC om at det aktuelle fartøyet må oppfylle distansekravet i mer enn 2/3 av året for å bli akseptert som «skip i fart» under regelsettet om sjømannsfradrag er dermed utdatert og kan etter vårt syn ikke lenger legges som et vilkår for slikt fradrag.

Distansekravet under dette regelsettet synes å ha blitt innført for at ansatte på fartøy som på regulær basis bare trafikkerer korte distanser (typisk bilferger) ikke skulle bli innrømmet fradrag. Slike ansatte har ikke behov for fradraget på samme måte som ansatte som jobber lengre borte fra hjemmet. Sjøfarere i nærskipsfarten, også typisk mannskap på akvakulturrelaterte fartøyer, er maritimt personell som gjerne bor og arbeider om bord fartøyene i inntil seks uker sammenhengende. Et slikt mannskap har også en langt mer belastende arbeidssituasjon enn ansatte på fartøyer som bilferger og lignende.

Dagens situasjon i nærskipsfarten tilsier imidlertid at det også er nødvendig å gå et steg lengre enn tolke dette kriteriene for fradrag på en tidsriktig måte. Som berørt under punkt 2.6 ovenfor påvirker blant annet regulatoriske forhold knyttet til akvakulturordningen nærskipsfartsflåtens operasjonsområde på en måte som gjør at et distansekrav er uegnet som kvalifikasjonskriterium for bestemte skattemessige posisjoner.

Interessene til sjøfarere i nærskipsfarten, som mannskap på akvakulturrelaterte fartøyer og innen bulksegmentet, tilsier dermed at distansekravet under regelsettet om sjømannsfradrag oppheves. Det samme gjør hensynet til rederiene, idet en slik endring vil innebære at disse fortsatt kan omfattes av nettolønnsordningen.

På denne bakgrunn er vårt syn at det for fremtiden heller ikke har noe for seg å operere med et distansekrav under dette regelsettet - og at dette nå bør oppheves og erstattes med et krav om at de aktuelle fartøysaktiviteter må utøves «til sjøs». Med utgangspunkt i et slikt generelt krav kan man så vurdere om bør presiseres at sjøfarere som arbeider på fartøy knyttet til landbasert infrastruktur, typisk ferger og lignende, ikke skal være berettiget til sjømannsfradrag.

4. Påkrevde endringer i reglene om hvilke typer aktiviteter som tillates innenfor rederibeskatningsordningen

I tråd med akvakulturnæringens formidable vekst i de senere år har også det segmentet av nærskipfartsflåten som utfører forskjellige former for maritime tjenester i tilknytning til denne næringen vokst sterkt. Veksten i dette segmentet av flåten har åpenbart hatt viktige effekter for sysselsetningen langs norskekysten, ikke bare i skipsfartsnæringen – men også i tilgrensede næringer.

Brønnbåter har svært lenge vært anerkjent som kvalifiserende eierandeler under den norske rederibeskatningsordningen, noe ESA har akseptert.¹⁴ Disse fartøyene, og andre typer fartøyer som er tilknyttet akvakulturnæringen og øvrige deler av nærskipfarten, opererer uomtvistelig i et marked som er preget av internasjonal konkurranse på samme måte som de øvrige segmenter av skipsfartsindustrien.

Deler av de aktivitetene som flåten utfører i tilknytning til akvakulturnæringen er til dels av stasjonær karakter på en lokalitet eller i et begrenset havneområde. Operasjonene involverer at det utøves aktiviteter om bord som ikke står i direkte i tilknytning til mer utpregede tradisjonelle transportaktiviteter. Det vil for eksempel kunne dreie seg om avlusning, notvask, bløgging, fortøyningsarbeid, anleggsinspeksjoner, sedimentprøvetaking, og nødslakting. Flere av nevnte operasjoner må gjennomføres av fartøyene da de er myndighetspålagte, andre operasjoner utføres av fartøyene slik at virksomhetene skal oppfylle myndighetspålagte krav som de er ilagt gjennom akvakulturdriftsforskriften o.l.

Uavhengig av spørsmålet om, og i hvilken utstrekning, slike aktiviteter kan anses tillatte innenfor rederibeskatningsordningen per i dag er vårt syn at rederibeskatningsregelsettet bør endres slik at det gjøres klart at maritime operasjoner knyttet til alle myndighetspålagte krav, som nevnt over, defineres som «lovlig aktivitet» og kan utøves innenfor rederibeskatningsordningen.

Rent praktisk, kan dette gjøres ved at et nytt ledd tilføyes i FSFIN § 8-11-1 hvor det kommer til uttrykk at aktiviteter av forannevnte art kan utøves innenfor ordningen.

I henhold til kommisjonens godkjennelsespraksis er spørsmålet om hvilke maritime aktiviteter, foruten «*maritime transport*», som kan godkjennes innenfor de europeiske rederibeskatningsordningene gjennomgående beskrevet som et spørsmål den aktuelle aktivitet “share a significant number of characteristics similar to or comparable with maritime transport”. I denne sammenheng skal det i henhold til godkjennelsespraksis legges vekt på om den aktuelle farøystypen “operate under similar competitive and technical conditions as vessels involved in transportation of goods and passengers by sea”. Videre skal det vektlegges om farøystypen “require the same level of qualification for seafarers, and face the same risk of relocation of on-shore services with subsequent re-flagging of vessels”.¹⁵

¹⁴ Se Finansdepartementets notifikasjon av fortsettelsen av den norske rederibeskatningsordningen av 24. mai 2017, punkt 5.2, og ESA's etterfølgende godkjennelsesbeslutning av 14. desember 2017.

¹⁵ Se for eksempel brev fra Kommisjonen til Nederland (godkjennelsesbeslutning) av 28 april 2010 (c(2010 6094)).

Med utgangspunkt i en vurdering av disse kriteriene har rederibeskatningsordninger som omfatter innslag av en rekke relativt stasjonære fartøystyper og fartøysaktiviteter, og innslag av andre aktiviteter som innebærer at det genereres inntekt ved annet enn transport i snever forstand, blitt anerkjent som kompatible med markedet. Dette gjelder blant annet seismiske fartøyer, rørleggingsfartøyer, kabelleggingsfartøyer, standby-fartøyer, akkommodasjonsfartøyer, konstruksjonsfartøyer, kranfartøyer og, helt nylig, til og med flyttbare rigger¹⁶.

På bakgrunn av utviklingen av godkjennelsespraksis, og det faktum at brønnbåter allerede er akseptert innenfor de europeiske ordningene, forventer vi at en endring av den norske rederibeskatningsordningen hvoretter det positivt kommer til uttrykk at de maritime aktivitetene som er beskrevet ovenfor skal omfattes av den vil bli akseptert av ESA.

5. Avslutning

Den norske rederiskatteordningen har til formål å styrke konkurransekraften til både norske sjøfolk og maritime bedrifter. Sammen med nettolønnsordningen utgjør rederibeskatningsordningen et svært viktig grunnlag for nærskipfarten langs norskekysten, og majoriteten av rederiene organiserte i Kystrederiene benytter seg av den. Men de siste årene har vi sett at skattemyndighetene har endret praksis på en måte som gir dramatiske konsekvenser for våre medlemmer, jf. punkt 2.7 ovenfor.

Som vi har redegjort mer detaljert for ovenfor har vi sett at nærskipfarten og havforvaltningen har utviklet seg slik at det har blitt utfordrende å oppfylle enkelte av ordningens opprinnelige krav. Kystrederienes klare oppfatning er at enkelte vilkår for rederibeskatningen er utdaterte og ikke tilpasset aktiviteten, eller industrien langs kysten i dag.

Disse forholdene er det nå maktpåliggende å få rettet på. Norge har i dag den største arbeidsledigheten siden krigstiden, og den kystnære industrien med nærskipflåten, er en del av løsningen for økt sysselsetting og verdiskaping for nasjonen i fremtiden. Forutsigbarhet i rammevilkårene er grunnsteinen for å realisere vekst potensialet som er ønsket innenfor maritim sektor. Det er derfor kritisk at vår anmodning om endring, med konkrete justeringer, gjennomføres snarlig.

I regjeringens havstrategi «Ny vekst, stolt historie» fra 2017, står det klart at regjeringen skal bidra til gode rammebetingelser gjennom å videreføre og videreutvikle en effektiv, forutsigbar og kunnskapsbasert regulering av havnæringene;

«For å nå denne målsettingen vil regjeringen legge til rette for videreutvikling av havnæringene og utvikling av nye, lønnsomme havnæringer innenfor bærekraftige rammer, sørge for at lovgivningen ikke hindrer innovasjon og teknologi- og erfaringsoverføring på tvers av havnæringene, og arbeide for å sikre et teknologinøytralt regelverk som bidrar til å fremme teknologisk utvikling.»

¹⁶ Når det spesielt gjelder rigger, se brev fra Kommissjonen til Kypros av 16. desember 2019 (SA. 51809 (2019/N)), avsnitt 56 sammenholdt med avsnittene 111-112.

Landet vårt står nå foran en krevende tid økonomisk, og vi må understreke at endringene vi anmoder om, etter vårt syn, er provenynøytrale for statsbudsjettet. Det er kritisk at nevnte rammevilkår sikres for opprettholdelse av aktivitet, og for å stimulere til en bærekraftig utvikling av næringslivet langs kysten.

Vennlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tor Arne Borge'.

Tor Arne Borge
Adm.dir

Linn Therese Skår Hosteland
Næringspolitisk rådgiver
(elektronisk.sign.)