



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Frokostmøte om Statsbudsjettet 2019

Thomas Saxegaard
Stavanger, 16. oktober 2018

Statsbudsjettet 2019

- Regjeringen Solberg la 8 oktober frem forslag til statsbudsjett og nasjonalbudsjett for 2019.
- Finanskomiteen vil etter planen avgi sin innstilling senest **48 timer før finansdebatten avholdes 27. november.**
- Regjeringspartiene har ikke flertall på Stortinget, og KrF skal 2. november avgjøre om de fortsatt skal samarbeide, tre inn i dagens regjering, eller søke samarbeid mot Ap og Sp.
- Denne avklaringen vil ha store konsekvenser for utfallet av budsjettbehandlingen.



Norsk privat eierskap

- De siste års reduksjoner i formuesskatten er et viktig skritt i riktig retning for å styrke rammebetingelsene for privat norsk eierskap.
- Videre er det positivt at det er innført et skille mellom **arbeidende kapital** og ikke-arbeidende kapital, der verdsettelsen av arbeidende kapital ble redusert til 90 pst. i 2017 og til 80 pst. i 2018 – og nå er foreslått videre nedjustert til 75 pst. fra og med 2019.
- *Norges Rederiforbund mener arbeidende kapital bør fritas for formuesskatt. På veien mot et endelig fritak så bør verdsettelsen av eller skattesatsen for arbeidende kapital reduseres ytterligere.*



Hjemmehørendebegrepet

- Regjeringen foreslår endringer i skattereglene som bestemmer ***når selskap skal anses hjemmehørende i Norge***, dvs. at de er alminnelig skattepliktig hit, og skattlegges for alle inntekter uavhengig av hvor de er opptjent.
- I proposisjonen uttaler Finansdepartementet at forslaget hovedvirkning vil være at det ***virker preventivt mot skattetilpasninger***, og at antallet selskap som vil rammes er forholdsvis begrenset. Forslaget kan også ramme utenlandske selskap som eier skip som bestyres fra Norge.
- Norges Rederiforbund anmoder finanskomiteen om å be regjeringen vurdere nærmere hvilke ***konsekvenser endringene*** i hjemmehørendebegrepet vil få for rederinæringen, herunder forholdet til den politiske målsetningen om å tilrettelegge for at utenlandsk eide skip skal kunne bestyres fra Norge.



Rederibeskatningen

- Regjeringen foreslår **ingen endringer i rederiskatteordningen** i statsbudsjettet for 2019.
- I juni 2018 ble det imidlertid fremmet flere endringer i rederiskatteordningen som følge av ESAs godkjenning av rederiskatteordningen for en **ny tiårsperiode** (2018 – 2027).
- Proposisjonen med endringsforslagene vil bli behandlet av Stortinget i løpet av høsten 2018, der endelige lovendringer trolig vil bli vedtatt i desember 2018.
- Kan ordningen bli **mer konkurransedyktig?**



Refusjonsordningen for sjøfolk

- Regjeringen foreslår en bevilgning på **2 050 millioner kroner** i 2019, 20 millioner kroner mer enn det som ble satt av i 2018-budsjettet og nesten 200 millioner kroner mer enn regnskapet viser for 2017.
- Regjeringen har gjennomført **betydelige forbedringer** i ordningen de tre siste årene, nå sist i neste års statsbudsjett med en prisjustering av grensen for maksimale utbetalinger av tilskudd (kalt makstaket) til 216 000 kroner, opp fra 212 000 kroner for inneværende år.
- Makstaket gjelder for petroleumsskip i NOR, passasjerskip i utenriksfart i NIS og konstruksjonsskip i NIS. Den prosentvise refusjonen for skip i NIS, som for inneværende år er på 26 pst., foreslås opprettholdt på samme nivå neste år.
- Antallet refusjonsberettigede sjøfolk har de siste to årene ligget relativt stabilt rundt 11 400. Regjeringen anslår en økning i 2019, opp til **12 000 sjøfolk**. Flesteparten av disse, rett i overkant av 4 000 sjøfolk, har sitt arbeid på petroleumsskip i NOR.

Endringer i permitteringsreglene

- Regjeringen foreslår å **redusere perioden for arbeidsgivers fritak fra lønnsplikt fra 49 uker til 26 uker**. Forslaget innebærer en kortere permitteringslengde enn hva som i hovedsak har vært gjeldende siste 12 år, samtidig som offshorenæringen står overfor en svært krevende periode med omfattende opplag av skip og permitteringer av ansatte.
- Regjeringens forslag vil ramme den maritime næringen hardt, og særlig distriktsarbeidsplasser, og rederiene vil miste kompetanse som er nødvendig i den internasjonale konkurransen om nytt arbeid.
- **Norges Rederiforbund mener at perioden for arbeidsgivers fritak fra lønnsplikt må opprettholdes på 49 uker, også i 2019.**



Sjøfartsdirektoratet

- Regjeringen foreslår å **øke bevilgningen til Sjøfartsdirektoratet med nesten 9 prosent** sammenlignet med inneværende år, til litt over 420 millioner kroner.
- En stor del av denne økningen kommer som en følge av sterk **vekst i markedet for bygging av servicefartøy**. Dette vil binde opp ressurser i direktoratet knyttet til gebyrbelagte oppgaver innenfor nybygg og større ombygging av fartøy.



Fritak for CO₂-avgift for LNG

- Et samlet storting har over flere år hatt som **ambisjon å oppnå den miljøgevinsten** det vil være å stimulere til mer klima- og miljøvennlige skip. Et viktig virkemiddel har vært fritaket for CO₂-avgift for LNG, som har tilrettelagt for utvikling og bruk av gassdrevne skip, som er det eneste reelle miljøvennlige alternativet til dieseldrevne fartøy.
- Likevel vedtok stortinget i **statsbudsjettet for 2018 å fjerne fritaket for CO₂-avgift** for LNG og LPG. For rederinæringen var bortfallet av fritaket for CO₂-avgift for LNG og LPG uventet, da det har vært god grunn til å anta at de politiske ambisjonene om å hente ut de positive klima- og miljøeffektene med å benytte LNG-skip skulle videreføres. I tillegg har tillitten til etablerte incentiver, som rederier har innrettet seg etter, blitt svekket når de avvikles lenge før formålet er oppnådd.
- Norges Rederiforbund mener **fritaket for CO₂-avgift på naturgass og LPG for skipsfarten må gjeninnføres.**

Etablering av et CO2-fond

- Det pågår forhandlinger mellom næringslivet og staten om en **miljøavtale som skal mobilisere og forplikte til kutt i CO2-utslipp**. Næringslivet ønsker et CO2-fond, da dette anses som det beste virkemiddelet til å oppnå ambisiøse utslippsreduksjoner.
- Vi er nå bekymret for **manglende fremdrift i forhandlingene**, samt at regjeringens utgangspunkt synes å være en mindre ambisiøs ordning enn det næringslivet selv ønsker. I stedet for et ambisiøst bindende utslippsmål, snakkes det om intensjonsavtale med uklare forpliktelser. I stedet for å utnytte næringslivets mobiliserende kraft, legges det opp til at offentlige virkemiddelaktører skal stå for gjennomføringen.
- Norges Rederiforbund mener det må bli **fortgang i forhandlingene**, og at det må etableres tilstrekkelige økonomiske incentiver gjennom et CO2-fond som kan bidra til utslippsreduksjoner.



Energipolitikk: Aktørbilde på sokkelen

- Stortinget, juni 2017: «Stortinget ber regjeringen utrede konkurransesituasjonen på norsk sokkel og fremtidsutsiktene for norsk leverandørindustri etter de omstillingene industrien har vært igjennom»
- Satsbudsjettet for 2019: «Det er ikke identifisert behov for nye tiltak fra myndighetenes side i denne sammenheng»



Transportpolitikk: Nærskipsfarten

- **Incentivordning for godsoverføring.** Regjeringen foreslår å sette av 77,4 millioner kroner til tilskuddsordning for godsoverføring. Dette innebærer en videreføring av samme nivå som i 2018 nivå, men bevilgningen ligger nesten 30 prosent lavere enn vedtaket fra Nasjonal transportplan 2018-2029. Det er også foreslått bevilget 10,9 millioner kroner til tilskuddsordning for havnesamarbeid.
- **Støtteordning til effektive og miljøvennlige havner.** Videre er det foreslått 50 millioner kroner til en ny tilskuddsordning for investeringer i effektive og miljøvennlige havner. Her er også bevilgningen på om lag 50 prosent under rammen i Nasjonal Transportplan. Dette vil kunne bidra til å styrke sjøtransportens konkurransekraft, og redusere brukerfinansieringen for skip i havn.
- **Økte sektoravgifter under Kystverket.** Sektoravgiftene under Kystverket øker med om lag 30 millioner kroner og anslås til 798 millioner kroner for 2019. Dette innebærer en økning på om lag 4 prosent fra 2018. Sektoravgiften utgjør Kystverkets inntekter fra losavgifter og sikkerhetsavgiften. Denne økningen på 4 prosent utgjør mer enn lønns- og prisveksten ellers i samfunnet.



Et renere hav

- ***Plast i havet*** er i dag et av verdens rasket voksende miljøproblemer som det er helt avgjørende at vi finner gode løsninger på.
- Regjeringen foreslår i budsjettet å øke innsatsen i bistandsprogrammet mot marin forurensning til ***400 millioner kroner, en økning på 250 millioner fra i år.***
- Regjeringen foreslår også å bruke 10 mill. kroner til å styrke forskningen på marin forurensning og mikroplast. Den nasjonale tilskuddordningen til opprydding og forebygging av marin forurensning på 65 millioner kroner videreføres. 30 millioner kroner er satt av til forskning på samspillet i økosystemet og havets helse, og de forsterker også satsning på havteknologi og maritim innovasjon med 17 millioner kroner.



KrFs veivalg





Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

