

fraktemann

NUMMER 1 - 2008

73. ÅRGANG



MS "Solfjord" - Jørgensen Sjøtransport AS, Utskot, 5650 Tysse

Kan samseiling styrke nærskipfarten s. 5

Næringslivets NOx-fond s. 6

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING
- stiftet 14. desember 1935

Nykirkeallmenningen 23
Postboks 2020, Nordnes
5817 Bergen

Telefon: 55 55 16 20
Telefaks: 55 55 16 21

e-post: firmapost@fraktefartoyene.no
Internett: www.fraktefartoyene.no

Adm. dir. Siri Hatland, mob. 41 67 37 05

LOKALFORENINGER:

Bodø Lokalforening
Fritz Andreassen, tlf. 75 58 30 34
Torsbakken 15, 8012 Bodø

Brønnbåteiernes Forening
Bjørn Inge Våge, tlf. 70 02 91 32
6089 Sandshamn

FRAKTEMANN
Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFER AS
Bankgiro: 3414.18.04644

Opplag: 500 eks.
Redaksjonen avsluttet: 7. mars -08
Abonnement: 175 kr per år inkludert i
kontingent for medlemmer.

Annonser (priser eks MVA):
kr. 4 per spalte mm
(1 side er to spalter)
1/1 side kr 2000
1/2 side kr 1000
1/3 side kr 650
1/4 side kr 500
Fargetillegg kr 900

I DENNE UTGAVEN:

<u>Innhold/redaksjonelt</u>	2
<u>Leder</u>	3
<u>Møreforsking Molde</u>	4
<u>Kan samseiling styrke nærskipsfarten</u>	5
<u>Næringslivets NOx-fond</u>	6
<u>Fakta om NOx og NOx avtalen</u>	9
<u>Nok søvn med 8-8-4-4</u>	9
<u>Stad Skipstunnel</u>	10
<u>Brønnbåt nytt</u>	11
<u>Generalforsamling</u>	12
<u>Rederibeskatning</u>	13
<u>Høring - forskrift om fond for miljøtiltak</u>	15

Styre og stell:

Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening

Formann Anders Talleraas, Molde, tlf 712 10 510, mobil 959 33 600

Nestformann Jarle Matre, Savanger, mobil 908 47 819

Finnmark og Troms: Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Varam.: Arne Wæraas, Hammerfest, tlf. 78 41 22 33

Nordland: Svein Gunnar Hansen, Bodø, tlf. 75 56 33 90

Varam: Johan Seines, Bodø, tlf. 75 50 41 50

Trøndelag: Einar Eidshaug, Ottersøy, tlf. 74 39 71 66 mobil 905 26 617

Varam: Per Eidsvaag, Dyrvik, tlf. 72 44 70 00

Møre og Romsdal: Knut Ottar Opstad, Molde, tlf. 712 45 200

Varam: Willy Rørstad, Kristiansund, tlf. 716 76 583

Vest- Sør- og Østlandet: Asmund Rune Fredheim, Austrheim, tlf. 90 08 34 10

Varam.: Kjell Olav Haugland, Straume Tlf. 56 31 57 00

Representant fra Brønnbåteiernes Forening:

Bjørn Inge Våge, 6089 Sandshamn mobil 909 76 095

Varam.: Geir Agasøster, 5430 Bremnes, Tlf. 53 42 80 00

Forhandlingsutvalget i FR:

Leder Jarle Matre, Stavanger mobil 908 47 819

Nestleder Anders Talleraas, Molde, tlf. 712 10 510

Arbeidet gir nå resultater!

Vi er kommet langt ut i året 2008 allerede, og flere av oss har startet forberedelsene til det som jeg håper skal bli en spennende generalforsamling i Molde i 24. mai i år.

For Fraktestartøyenes Rederiforening har året startet hektisk, men også utrolig inspirerende. Jeg vil peke på 2 viktige hendelser her.

NOx – Fondet.

Etter å ha arbeidet med NOx – fondet og alternative løsninger til den avgiften som staten innførte på 15 kr. pr. kilo utslipp fra i fjor, har ting endelig begynt å røre på seg.

Det er enighet mellom Fraktestartøyenes Rederiforening og de 13 andre næringsorganisasjonene og Miljøverndepartementet og Regjeringen om en miljøavtale om reduksjon av NOx – utslipp. Denne er sendt ESA for godkjenning, og vi har håp om at den blir godkjent i løpet av perioden frem til sommeren. Jeg kan i alle fall ikke se noe som kan velte denne avtalen nå, selv om vi muligens må akseptere mindre tilpasninger i avtalen.

NOx – fondet ble formelt stiftet som en forening der samtlige 14 organisasjoner deltar 26. februar 2008. Dermed er det formelle på plass, og parallelt med arbeidet mot ESA for godkjenning, utarbeides det nå administrative opplegg for hvordan NOx fondet skal drives mest mulig rasjonelt. Det aller meste av de midlene som kommer inn, skal brukes til å støtte investeringer for å få til en kraftig reduksjon av utlippene frem til 2011.

Det vil bety at de fartøyene og rederiene som ønsker å tilslutte seg avtalen, med de forpliktelser som ligger der til arbeid for rensing, fra 1. januar 2008 slipper å betale kr. 15,39 i avgift, mot å betale kr. 4 pr. kg. NOx inn til fondet. Dette betyr jo en vesentlig redusert belastning for det enkelte rederi.

I tillegg vil de som ønsker å investere i rensetiltak, kunne søke om støtte fra fondet på inntil 70 % av investeringen i 2008. Senere vil nok denne andelen kunne reduseres noe. Denne innretningen er gjort for å stimulere til å starte tidlig med arbeidet for rensing.

Styret i NOx – fondet, hvor undertegnede er ett av 5 medlemmer, er som dere forstår i full gang med arbeidet. Dette blir veldig gunstig for våre medlemmer, og vil bidra til en styrking av sjøtransporten og nærskipsfarten.

Samtidig viser dette at det er viktig for Fraktestartøyenes Rederiforening å delta i samarbeidsfora med andre næringslivsorganisasjoner. Jeg er av den formening at uten dette brede samarbeidet, hadde vi aldri nådd frem.

Ny Frakt.

27. februar i år gikk startskuddet for forskningsprosjektet Ny Frakt, et prosjekt som Fraktestartøyenes Rederiforening har initiert, og fremmet i samarbeid med Marintek og Møreforskning Molde AS. Med 19 deltagende parter, en ramme på 11,7 millioner kr. over 2 år, hvorav Forskningsrådet støtter prosjektet med 5,2 millioner kr., eller 45 %, er dette et meget stort prosjekt sett med Foreningens øyne.

Prosjektet var omtalt i forrige nummer av bladet og vi kommer senere tilbake med mer orientering om prosjektet og fremdriften.

Sluttord.

Disse 2 eksemplene på viktige saker som nå nærmer seg løsninger, viser at Fraktestartøyenes Rederiforening nå er i en fase der vi får godt gjennomslag for viktige saker for både medlemmene, men også for flere som ønsker å drive aktivitet på kysten.

Men det er viktig da at de som berøres av dette arbeidet, også slutter opp om foreningen. Og det går fremover med medlemstallet. Nylig rundet det 250 fartøy igjen. Men det er plass til flere, og til flere vi blir, til sterkere står vi når det er snakk om å få gjennomslag for viktige saker til medlemmenes beste.

Men til slutt bare dette:

Jeg håper så mange som mulig tar turen til Molde i mai.

Som moldebeboer vil jeg hevde at det vil dere ikke angre på!

Anders Talleraas, styreleder

Møreforskning Molde

Møreforskning Molde (MFM) har en historie som går 25 år tilbake i tid. Selskapet ble omdannet til aksjeselskap i 2002 og eies av Møreforskning AS (51%) og Høgskolen i Molde (49%). MFM samarbeider nært med Høgskolen og flere høyskoleansatte arbeider også i MFM som totalt har 17 forskere på hel eller deltid. MFM har tilhold i Molde Kunnskapspark nær Høgskolen.

Forskningen er organisert i faggrupper og forskningsledere som har ansvar for forskningen i sin gruppe.

Transportøkonomi

Svein Bråthen er forskningsleder for transportøkonomi. Fagmiljøet i MFM og Høgskolen i Molde er involvert i et bredt spekter av faglig aktivitet, herunder samfunnsøkonomiske analyser av infrastrukturtiltak, utvikling av transportmodeller, reguleringsordninger og kollektivtransport.

Næringsøkonomi

Arild Hervik er forskningsleder for næringsøkonomigruppen som har særlig fokus på effekter av offentlige støtteordninger til næringsrettet FoU. Maritim- og petroleumsnæringene, energiforsyning, arbeidsmarkedet og kulturtiltak er eksempler på andre viktige prosjektområder. Samfunnsøkonomiske nytte/kostnadsanalyser er et prioritert felt for faglig utvikling i MFM.

Samfunn, organisasjon og ledelse (SOL)

Faggruppen har bakgrunn i statsvitenskap, sosiologi, historie og jus. Evalueringer av kommunale reformer/omstillingstiltak har vært prioritert de siste årene i tillegg til andre evalueringsoppdrag. Høgskolen har undervisning i Sport Management og det pågår forskning på dette området. Sammen med Høgskolen i Volda har Moldemiljøet skrevet historien om Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag (1860-2006).

Logistikk

Oddmund Oterhals er forskningsleder for logistikkgruppen. De sentrale fagfeltene er kvantitativ logistikk, logistikkledelse/

innkjøp og IT-baserte logistikk-løsninger for næringslivet. Logistikkmiljøet ved Høgskolen Molde er landets ledende og fikk i 2002 rett til å gi dr.grad i logistikk. Høgskolen har nå 20 stipendiater og det forventes 6 disputaser i 2008.



Dr. Ing. Oddmund Oterhals

Oterhals har faglig bakgrunn fra NTH/SINTEF, med dr.grad på området EDB-baserte systemer for material- og produksjonsstyring (MPS) i industribedrifter. Han har i tillegg vært knyttet til Høgskolen i Molde som dosent II i perioden 1990-93, med ansvar for undervisning i datamaskinbasert MPS. Har i tillegg vært sensor ved NTH og HSM, opp til dr.grads-nivå.

Oterhals har yrkeserfaring fra SINTEF, som forsker og seksjonsleder (1975-80), og fra skipsverft, som planleggingssjef ved Aukra Bruk 1980-84, og ass.dir./adm.dir ved Aukra Industrier i perioden 1996-2002. Han var i 1984 med på å etablere rådgivningsselskapet Triangel, der han var ansatt som konsulent fra 1984-96, og som daglig leder 1987-90. Oterhals har, ved å arbeide vekselvis innenfor utdanning/ forskning og som rådgiver og leder i næringsliv, opparbeidet en betydelig kompetanse og erfaring innenfor fagområdene produksjonsstyring/ bedriftsøkonomi og generell bedriftsledelse.

I Møreforskning Molde arbeider Oterhals med analyse, utvikling og innføring av nye logistikk-løsninger for industribedrifter.

Olav Kyrresgt. 11 | 5014 Bergen | Tlf. +47 55 21 52 00 | bergen@wr.no

Forretningsmessig gode løsninger

Wikborg Rein er et ledende advokatfirma i Norge. Med kontorer i Oslo, Bergen, London, Singapore, Shanghai og Kobe, har vi sterk internasjonal tilstedeværelse og erfaring. Vi bestreber oss på å tilby helhetlig og førsteklasses juridisk rådgivning til sentrale aktører i norsk og internasjonalt næringsliv, blant annet gjennom å kombinere spisskompetanse, bransjeeerfaring og kommersiell forståelse.

www.wr.no

Oslo Bergen London Singapore Shanghai Kobe

WR
WIKBORG REIN

Kan samseiling styrke nærskipsfarten?

Regjeringen har etablert en egen strategi ”Stø kurs” for miljøvennlig vekst i de maritime næringer. Mer satsing på nærskipsfart er valgt som ett av til sammen fem satsningsområder for å realisere denne strategien, og som et virkemiddel er det besluttet å stille 25 mill. kroner til disposisjon gjennom Innovasjon Norge til tiltaksstøtte i 2008. Slike tiltak skal fremme miljø og effektivitet i nærskipsfartsnæringen. I kunngjøringen av denne ordningen er samseiling nevnt som virkemiddel for bedre effektivitet, som igjen gir miljøforbedring.

I forprosjektet ”Fornyelse av kystfrakteflåten”, på oppdrag for Fraktestartøyenes Rederiforening, påviste Møreforskning Molde i 2007 at blant annet 122 medlemsrederi med til sammen 232 skip, hadde 89% av rederiene 3 skip eller færre. Små rederi gir lav administrativ og teknisk kompetanse og kapasitet, og de fleste har for lav egenkapital og inntjening til å forsvare en ønsket fornying av flåten. Dette gir mye av forklaringen på at fartøyene i foreningen har en gjennomsnittsalder på 26 år, og så gamle skip har både dårlig lasteevne i forhold til skrogtonnasje og forurensende maskinutrustning.

Noen segmenter viser stor evne til flåtefornyning – brønnbåt og kysttank er gode eksempler. Her er det markedet som gjennom konsolidering til større enheter og stordrift tvinger gjennom nytenkning og større enkeltkontrakter, som igjen krever større enkeltrederi med flere skip og tilpasset tonnasje. Slik fungerer imidlertid ikke markedet for tyngden av vår nærskipsfartsflåte, og vi må lete etter andre tiltak for å oppnå ønsket fornying.

Kan samseiling og transportsentraler være en veg å gå?

Ett rederi med en båt kan vanskelig oppnå mer enn 50% utnyttelse, fordi de fleste lastoppdragene gir last bare en veg. Ved å samordne oppdrag for flere skip via en felles transportsentral (lastmengdekontor) kan vi oppnå flere fordeler: Sentralen vil sitte med informasjon om ”båter i nærheten” når en oppdragsgiver forespør, og samseilingspoolen vil kunne kombinere lastoppdrag og ta på seg oppdrag som krever flere båter. Samtidig vil slike

transportsentraler kunne utvikle systemløsninger og kompetanse bedre enn et enkeltrederi. I lastebilnæringen har slike ”samseilingspooler” hatt god suksess. Modellen er som regel at lastebileiere kjøper seg inn i et felles lastmeglingskontor, gjerne på non-profitbasis, mot å avgi en nødvendig provisjon til denne sentralen.

Moderne logistikk og fornying av kystfrakteflåten er målet.

Det er ikke slik at vi mangler skipsmeglere i Norge, men vi mangler kapital og tiltaksløst i kystfraktrederiene. Tiden er inne for kreativitet når det gjelder fornying på rederisiden. Havnestruktur og fraktbehov endrer seg, og Norge er verdensledende på skipsdesign, utstørproduksjon og bygging av spesialskip. På toppen av dette har norske myndigheter erklært fornying av nærskipsfart som en strategi, og stiller tiltaksmidler til disposisjon gjennom Innovasjon Norge. Her burde det ligge godt til rette for framtidsrettet satsing!

av dr.ing. Oddmund Oterhals



M/T ”Bergen Nordic”

Næringslivets NOx fond

Publisert: 18.01.08

Reduserte NOx-utslipp er hovedmålet med miljøavtalen om NOx og Næringslivets NOx-fond. Fondet er et spleiselag der bedriftene som er med kan søke om støtte til utslippsreducerende tiltak. Betaling til fondet erstatter statlig NOx-avgift for de tilsluttede bedriftene. NOx-fondet vil bli stiftet av de 14 samarbeidende næringsorganisasjonene så snart miljøavtalen er underskrevet.

500 mill. hvert år til NOx-reduksjon

Næringslivets NOx-fond innebærer 500 millioner kroner hvert år til å redusere NOx-utslipp for. Miljøavtalen om reduksjon av NOx-utslipp mellom Miljøverndepartementet og næringslivet, representert gjennom 14 landsomfattende organisasjoner, vil utvilsomt bringe arbeidet med å redusere NOx-utslippene inn i en ny og svært aktiv fase, mener påtroppende styreleder for NOx-fondet, Erling Øverland:

- Innsatsen vil bli satt inn der hvor vi kan få best effekt og mest mulig NOx-reduksjon for pengene. Dette vil bli en ressursinnsats av en helt annen dimensjon enn hva vi har sett til nå. Lavere kostnader

Kostnadene ved en slik løsning blir samtidig langt lavere enn ved NOx-avgiften. I 2008 er denne avgiften 15,39 kr/kg NOx. Det gir en belastning for bedriftene på 1.6 mrd. kroner.

- Vi vet også at denne avgiften måtte ha blitt økt vesentlig for å kunne tvinge frem reduksjoner i utslipp som ville monne. Det ville ikke skjedd uten at viktige næringer hadde blitt hardt rammet, det gjelder ikke minst fiskerinæringen. Alle parter hadde derfor mye å vinne på å få på plass en miljøavtale om NOx, sier Øverland.

Spleiselag
Spleiselaget betyr at så å si alle midler vil bli brukt for å få realisert NOx-reduksjonene, selv om litt resurser også må benyttes til å etablere og drifte fondet, stå for nødvendige rapporteringer og klarlegge mer nøyaktig hva faktiske NOx-utslipp er gjennom å støtte målinger av utslipp.

Arbeidet med miljøavtalen har vært et fruktbart samarbeid mellom de 14 næringsorganisasjonene som har utviklet dette initiativet, jobbet aktivt politisk sammen, fremmet forslag til miljøavtale og blitt enig om hvordan NOx-fondet skulle finansieres og styres. Nå er en viktig del av jobben å gjøre resultatene kjent blant medlemmene slik at bedriftene tilslutter seg miljøavtalen og deretter gjennomfører tiltak og får inngått avtaler med fondet om støtte til tiltak.

Kort tid

- Miljøavtalen er krevende fordi det er kort tid til disposisjon. Vi har tre år på å gjennomføre tiltak og ytterligere ett år på gjennomføringen. Det er derfor svært viktig å nå ut med informasjon om de muligheter som miljøavtalen og etableringen av Næringslivets NOx-fond gir for bedriftene. De bedriftene som er tidlig ute vil bli premierte. Det er viktig for NOx-fondet å oppfylle forpliktelsene i miljøavtalen. Derfor vil de tiltak som gir størst effekt og er rimeligst bli prioritert. Ordningen må først godkjennes av EFTAs kontrollorgan ESA, før den treer i kraft. Det skjer trolig i løpet av et par måneder.

Miljø- og utviklingsminister Erik Solheim:

- Gledelig miljøavtale

Publisert: 23.01.08

Miljø- og utviklingsminister Erik Solheim er glad for at næringslivet selv finner gode løsninger for å redusere NOx-utslippene.

- Målet for regjeringen er å redusere utslippene av NOx. Ikke noe er bedre enn at næringen selv finner gode løsninger for å få dette til, sier Erik Solheim.

Norges utslipp av den miljøskadelige avgassen NOx kan bli betydelig redusert gjennom avtalen som de 14 organisasjonene er blitt enige med Miljøverndepartementet om. Bedrifter som slutter seg til avtalen slipper å betale NOx-avgift i tre år, men må til gjengjeld forplikte seg til utslippsreduksjoner. Avgift på utslipp av NOx ble innført fra 1. januar 2007.

- Det er svært gledelig at avtalen om NOx-reduksjoner er i havn. Organisasjonene har tatt initiativet til avtalen, og det er opp til hver enkelt medlemsbedrift å kutte NOx-utslippene. Nå ligger forholdene til rette for å få gjennomført konkrete tiltak, sier miljø- og utviklingsministeren.

- Dette innebærer et gjennombrudd for bruk av NOx-reducerende teknologi i stor skala, og kan gi et puff til videre utvikling av norsk miljøteknologi. Avtalen bra for miljøet, men den er også bra for næringene som slipper ut NOx og for norsk leverandørindustri, sier Solheim. Ordningen må først godkjennes av EFTAs kontrollorgan ESA. Det vil trolig skje i løpet av noen måneder.

Næringslivets NOx-fond

Publisert: 18.01.08

Næringslivets NOx-fond, med formålet å redusere NOx-utslipp, stiftes så snart miljøavtalen om NOx er underskrevet av partene. Alle de 14 samarbeidende næringsorganisasjonene som underskriver avtalen, vil være stiftere av fondet.

Inntil NOx-fondet er etablert:

Kontaktperson:

Geir Høiby, seniorrådgiver i NHO,
geir.hoiby@nho.no

Næringslivets NOx-fond vil bli registrert som en forening i Enhetsregisteret i Brønnøysund.

Vedtakter

Vedtektene angir rettigheter og plikter. Vedtektene for NOx-fondet vil inneholde saksbehandlingsregler for styret, herunder om vedtak om tildeling av midler fra fondet. Det er bestemt at fondet skal bli underlagt revisjonsplikt etter revisorloven.

Selvkost

Fondet skal drives etter selvkostprinsippet (nonprofit), slik at alle midler som fondet mottar vil bli brukt til fondets formål om å redusere NOx-utslipp på en kostnadseffektiv måte, med unntak av nødvendige administrative kostnader. Ved avvikling av fondet skal fondets kapital brukes til NOx-reduserende tiltak i samsvar med formålet. Ved uttrede fra fondet grunnet mislighold eller andre forhold, vil innskutte midler ikke bli tilbakebetalt. Det vil bli utarbeidet vedtekter som sikrer fondet høy grad av legitimitet, troverdighet og innsyn, likevel slik at konkurransesensitiv informasjon ikke kommer på avveie.

Styret

Følgende personer er foreslått:

Styreleder: Erling Øverland, StatoilHydro/NHO
Medlemmer:

Reidar Nilsen Norges Fiskarlag
Anders Talleraas Fraktefartøyenes Rederif
Ingvild Skare Exxon/Mobil AS/OLF
Lars Christian Alsvik Norges Rederiforbund

Varamedlemmer:

Jan-Ivar Maråk Fiskebåtredernes Forbund
Klaus Værnø Rederienes Landsforening
Lars Arne Ryssdal, Oljeindustriens Landsf.
Ronald Fagernes Norsk Industri

Styrets oppgaver – fondets arbeidsform

Styrets hovedoppgave vil være å avgjøre hvilke tiltak som skal få støtte fra fondet, hvorledes de skal støttes og hvilket beløp tilsluttede virksomheter må innbetale til fondet per kg NOx-

utslipp. Satser for slik betaling i 2008 planlegges å bli 11 kr/kg NOx for offshoreselskapene og 4 kr/kg NOx for fiskefartøyer, skip og hurtigbåter, fastlandsindustri, luftfart og fjernvarme mv. Det norske Veritas (DNV) vil bli engasjert for behandling av søknader om støtte til NOx-reduserende tiltak fra skip, fastlandsindustrien og offshore. DnV vil gi anbefalinger til Næringslivets NOx-fond om prioritering av tiltak for å sikre en mest mulig kostnadseffektiv bruk av fondets midler. Søknadene vil bli behandlet fortløpende.

Informasjon

Næringsorganisasjonene vil bli engasjert på bred front for å opplyse medlemmene om de forpliktelser og muligheter som miljøavtalen og etableringen av Næringslivets NOx-fond representerer.

Næringslivets NOx-fond vil også aktivt promotere NOx-arbeidet og følge opp forpliktelsene til de bedrifter som tilknytter seg avtalen for å få frem de beste prosjektene så raskt som mulig. Næringslivets NOx-fond vil inngå kontrakter med bedrifter som skal gjennomføre tiltak for å redusere utslippene og påse at avtalene blir fulgt.



SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SELVLOSSERE
400 – 6 700 DWT

Tlf: 53 42 56 30
Fax: 53 42 56 49

www-aasenchar.com
e-post: mail@aasenchar.com

SHIPPINGHUSET
5440 MOSTERHAMN

Næringslivets NOx-fond forts.

Støtten vil bli utbetalt når tiltaket er gjennomført og dokumentert.

Teknologi

Næringslivets NOx-fond ønsker å stimulere til økt konkurranse og kapasitet i markedet og spre informasjon om lovende teknologier for NOx-reduksjon. Kapasitetsbeskrankninger kan da identifiseres og tiltak vurderes. Samarbeid med myndighetens incentivordninger er viktig (Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge).

Konkurransesensitivitet

NOx-fondet må innrette sitt arbeid i samsvar med konkurranselovgevingen, og således sikre at konkurransesensitiv informasjon ikke tilflyter markedet. Den prioriterte tiltakslisten vil kunne være konkurransesensitiv.

Verifisering

Næringslivets NOx-fond vil støtte bedriftenes arbeid med å verifisere utslippsfaktorer med særlig vekt på skip og fiskefartøyer. Det vil gi bedre faktagrunnlag for myndighetenes rapportering av NOx-utslipp. Fondet vil støtte verifikasjoner som oppfyller nødvendig kvalitetskrav. Det planlegges at denne støtten vil bli 50.000 kroner. Støtten utbetales når godkjent dokumentasjon er mottatt

Noen oppgaver for NOx-fondet i 2008

- Stiftelse av Næringslivets NOx-fond
- Informasjonsmøter i regi av de samarbeidende næringsorganisasjoner om miljøavtalen og Næringslivets NOx-fond

- Brosjyre med lettfattelig informasjon om miljøavtalen utarbeides av NOx-fondet og spres gjennom de samarbeidende organisasjonene
- Markeringsarrangementer for å sikre PR og pressedekning av miljøavtalen der politisk ledelse i MD trekkes aktivt med
- Samarbeid med myndighetene om notifiseringsprosessen knyttet til ESAs godkjenning av miljøavtalen (kan ta 2 til 6 måneder)
- Fastleggelse av satser for tilknytning til miljøavtalen og Næringslivets NOx-fond
- Klarlegging av vilkår for støtte fra fondet, herunder stimulans av tidlige gjennomførte tiltak gjennom prioritering av tiltak som både er kostnadseffektive, gir størst reduksjon av utslipp pr tiltak og utnytter tilgjengelig kapasitet for reduksjon av utslipp
- Vurdering av differensiering av støtte mellom 2008, 2009 og 2010 for å få raskest mulig gjennomføring. Tidlig gjennomføring og inngåelse av avtaler om utslippsreduksjoner med bedriftene i 2008 for årene frem til 2011 vil da oppnå størst støtteandel. Det planlegges at støtten vil bli bedre enn gjennom NOxRED programmet (30 %), men vil ha en egenandel.
- Det vil stimulere markedet for leverandører av NOx-reduserende tiltak
- Det vil også bli gitt støtte til tiltak gjennomført i annet halvår 2006 og 2007 som oppfyller kvalitetskrav til måling og verifikasjon
- Så snart ESA godkjenning foreligger og midler innbetales til fondet, kan også midler fra fondet betales ut så snart tiltak er gjennomført og utslippsreduksjonene er dokumentert i regelverket angitt i miljøavtalen.



OSTERFJORDEN FARTØYLAG A/L

BEFRAKTNING

Båter mellom 200 og 1000 tonn

Østre Muralmenning 1 – 5012 Bergen

Tlf. 55 36 30 30 – Telefax 55 36 30 40

BEFRAKTER PRIVAT:

Rose-Mari Berge – 56 33 82 44 / 913 83 603

Arne Stensletten 56 14 01 65

Fakta om NOx og NOx-avtalen

NOx er en fellesbetegnelse for nitrogenoksidene NO og NO₂. Utslipp bidrar til luftveissykdommer, til dannelse av ozon nær bakken og til dannelse av sur nedbør. Sur nedbør er skadelig for økosystemer og vegetasjon, og kan blant annet føre til skogsdød og fiskedød.

NOx er avgasser som utskilles fra forbrenning av olje og gass. De viktigste utslippskildene for NOx er biler, skip, fly, anleggsmaskiner, industri og offshorevirksomhet. Biltrafikkens utslipp av NOx er redusert gjennom bruk av katalysatorer.

Gjennom Gøteborgprotokollen har Norge forpliktet seg til å redusere de samlede årlige utslippene av NOx til maksimalt 156.000 tonn innen 2010.

For å stimulere til utslippsreduksjoner, innførte regjeringen en NOx-avgift på 15 kroner per kilo utslipp fra 1. januar 2007. Avgiften omfatter større fiskefartøy og andre skip, større motorer, kjeler og turbiner i industrien og fakler på offshoreinstallasjoner og landanlegg.

Da Stortinget behandlet avgiften, ble det besluttet at virksomheter kunne få avgiftsfritak dersom de omfattes av en miljøavtale med staten om NOx-reducerende tiltak med klart fastsatte mål.

Det er nå inngått avtale mellom staten ved Miljøverndepartementet og følgende organisasjoner:

Byggevarerindustriens Forening,
Fiskebåtredernes Forbund, Fiskeri- og
Havbruksnæringens Landsforening,

Fraktefartøyenes Rederiforening, NHO Luftfart,
NHO Reiseliv, Norges Fiskarlag, Norges
Rederiforbund, Norsk Fjernvarme, Norsk
Industri, Næringslivets Hovedorganisasjon,
Oljeindustriens Landsforening Rederienes
Landsforening og Hurtigbåtenes Rederiforbund

Ifølge avtalen forplikter næringsorganisasjonene seg til å redusere utslippene med 31.000 tonn. Dette skjer ved at det gjennomføres utslippsreducerende tiltak i enkeltvirksomheter som slutter seg til avtalen.

Virksomheter som slutter seg til avtalen, forplikter seg også til å foreta innbetalinger til Næringslivets NOx-fond. Innbetaling skjer i henhold til det antall kilo NOx virksomheten slipper ut. Betalingsraten fastsettes av fondet.

Fondet skal gi tilskudd til virksomheter som gjennomfører kostnadseffektive NOx-tiltak.

Utslippene kan reduseres ved forbedring av forbrenningsprosessen eller ved montering av rense-utstyr, blant annet bruk av katalysator. Avgiftsfritaket gjelder i tre år – 2008, 2009 og 2010. Reduksjonene skal være fullt ut gjennomført innen utgangen av 2011.

Hvis næringsorganisasjonene har oppfylt mindre enn 90 prosent av den årlige forpliktelsen innen fristen, må de betale avgift for det aktuelle året. Avgiftssatsen reduseres med den prosentvise andelen av forpliktelsen som er redusert.

Nok søvn med 8-8-4-4 - Fra Navigare nr. 4/07 v/seniorrådgiver Anna Kari Rasmussen:

"Før var jeg konstant trøtt og uopplagt. Utrolig at en så enkel endring skulle gi så stor effekt" Det sa Øystein Våge i Eidesvik Offshore i sin presentasjon under Sjøsikkerhetskonferansen. Våge er svært fornøyd med den nye vaktordningen som ble implementert på Viking Poseidon høsten 2006.

Våge beskrev en ny og bedre hverdag med den nye vaktordningen, både når han hadde sin arbeidsperiode om bord, og ikke minst når han kom hjem i friperioden. Tidligere hadde et konstant underskudd på søvn i arbeidsperioden, ført til et stort søvnbehov i friperioden.

Prinsippet i den nye vaktplanen i Eidesvik Offshore, er såkalte 8-8-4-4vakter (tidligere 6-6-6-6). Det betyr at nattevakten har en sammenhengende vakt i 8 timer, fri 8 timer, arbeid 4 timer, etterfulgt av 4 timer fri. Dagvakten går motsatt turnus. Slik vaktplanen er lagt opp, får nattevakten sin hovedsøvn om morgenen. Ordningen gir en periode med ca. sju timers søvn i løpet av døgnnet. I perioden

med fire timer fri, anbefaler det å kun ta en kort hvil for ellers å være sosial og fysisk aktiv.

Lege Knut A. Omdal ved Norsk rederihelsetjeneste er ansvarlig for prosjektet med nye vaktplaner og beskrev bakgrunnen for prosjektet på sikkerhetskonferansen.

Forskning viser at vaktplaner med seks timer arbeid og seks timer fri på lang sikt er helseskadelig og utgjør en sikkerhetsrisiko på grunn av søvnmangel.

Omdal viste til en rekke undersøkelser og hevdet at menneskelig svikt må forventes i organisasjoner der man ikke tar hensyn til fatigue. Omdal ga en innføring i menneskets søvnfysiologi og viste hvor viktig søvn er for at hjernen skal fungere optimalt. Forlite søvn gir blant annet dårligere konsentrasjon, hukommelse, reaksjonsevne og oppmerksomhet.

Eidesviks vaktplan har ført til tilpasninger i spisetider og messeservice, men sammensetningen av mannskapene er den samme. Implementeringen av vaktplanene krever at mannskapet får en grundig innføring i hva som skal skje, og den følges tett opp av rederihelsetjenesten.

Stad skipstunnel - Økt sikkerhet, bedret miljø og økt næringsutvikling.

-Stad skipstunnel er en symbolsak der Bergen og Ålesund må jobbe sammen for å få realisert prosjektet. Sikkerhet, regularitet og forutsigbarhet forbi Stad vil øke næringsutviklingen langs kysten, kombinert med positiv miljøeffekt.

Det er adm.dir Marit Warncke i Bergen Næringsråd som uttaler dette, etter at næringsrådet sammen med Maritimt Forum Bergensregionen og Ålesund handelskammer den 28.02 arrangerte møte i Bergen. Der ble planene og analysene for Stad skipstunnel gjennomgått og drøftet.

Nye analyser fra Kystverket dokumenterer at skipstunnelen er et samfunnsøkonomisk positivt prosjekt. Aktørene på møtet ga sin enstemmige støtte til planene om at Stad skipstunnel realiseres for at skip langs kysten skal unngå det værharde og fryktede Stadhavet.

En miljøtunnel

Den endelige rapporten om "Server-ulykken" ved Fedje ble også lagt frem samme dag som møtet om Stad skipstunnel. Server-forliset er dessverre et eksempel på hvilke utfordringer kyststrekningene våre medfører på miljø- og kostnadssiden, og prosjektet ser ut til å få en kostnad på 250 mill.kr.

I lys av dette representerer Stad skipstunnel en overkommelig kostnad for å øke sikkerheten og beredskapen på kysten tøffeste havstrekning.

Positiv samfunnsnytt

På møtet presenterte kystdirektør Kirsti Slotsvik Kystverkets kost-nytte tall for skipstunnelen, og konkludere med at bygging av tunnelen vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt, selv når man regner en stor tunnel der Hurtigruten og totalt sett 85 % av alle fartøy langs kysten kan gå gjennom.

Totale kostnader for tunnelen er beregnet til 1,7 mrd kr. Kystverkets rapport ligger nå hos Finansdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet til gjennomsyn.

Slotsvik viste til at tunnelen teknisk sett er enkel å bygge, og viste spesielt til at den gir økt sikkerhet og beredskap. Samtidig har den fått stor oppmerksomhet internasjonalt, ikke minst som turistattraksjon.

Prosjektets fordeler.

Møtet i Bergen sluttet seg til at Stad skipstunnel blant annet vil medføre:

- At vi får en "miljøtunnel" med økt sikkerhet og beredskap mot miljøulykker
- En økt sikkerhet for liv og helse ved passering av Stad. Risiko for personulykker reduseres med 75 % (i følge Veritas-beregning)
- Mulighet for nye kollektivtilbud langs kysten (hurtigbåt), som også bidrar til sikring av næringene i området og mulighet for ny næringsutvikling
- Større forutsigbarhet og regularitet, som bidrar til reduserte kostnader gjennom at varer kommer frem i tid.
- Økt regularitet for sjøtransport bidrar også til at mer transport kan flyttes fra land til sjø – og gir en miljøgevinst
- Økt turisme, blant annet gjennom Hurtigrutepassasje gjennom tunnelen.

I følge klimaforskere vil vi i årene fremover også kunne forvente mer ekstremvær. Tunnelen vil redusere konsekvensene av dette ved at den leder skipstrafikken utenom Norges tøffeste havstykke.

Vil påvirke myndighetene

Det har vært konkrete planer for Stad skipstunnel i mer enn 20 år. Et prosjekt som gir 75 % sikkerhetsreduksjon i personulykker, positive miljøeffekter og bidrar til økt næringsutvikling, bør vi se oss råd til å gjennomføre.

Aktørene på møtet i Bergen konkluderte med at man vil be om at Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdeparte-

mentet sammen fremmer en stortingsmelding som iverksetter Stad skipstunnel. Samtidig vil aktørene gjennom sine organisasjoner og organer arbeide for at prosjektet lar seg realisere.

Uttalelser på møtet:

Varaordfører Trude Drevland, Bergen kommune:

- Bergen og Ålesund har tradisjon for å samarbeide innen marin og maritim sektor, og vi er sammen om Brüsselkontoret. Nå må vi sammen få på plass dette flotte miljøprosjektet, som også kan gi oss hurtigbåtforbindelse og styrke næringsutviklingen langs kysten.

Adm.dir Siri Hatland, Fraktefartøyenes Rederiforening:

- Ventetiden ved Stad går ut over omdømmet vårt som seriøs leverandør ved at vi ikke kan levere i tide. Våre bønnebåter klager også over "sjøsyk" fisk, som bidrar til at produktet ikke er førsteklasses ved levering. Sammen gir dette store tap.

Ordfører Bjørn Tømmerdal, Ålesund

- Vårt næringsliv opplever daglig ustabilitet og forsinkelser ved å krysse Stadhavet. Kystverket nye rapport har løftet saken, og nå er visjonen om å få til skipstunnelen i ferd med å kunne realiseres.

Adm.dir Marit Warncke, Bergen Næringsråd:

- Jeg har jobbet i 20 år med sikkerhet og beredskap, og Stad skipstunnel er en symbolsak der vi kan vise at vi ønsker å bidra på dette feltet. Økt regularitet og forutsigbarhet forbi Stad vil øke næringsutviklingen langs kysten, kombinert med positiv miljøeffekt.

Næringsrådgiver Svein Gjølseth, Vannylven kommune:

- Dette er et så viktig prosjekt at det må løftes som et felles nasjonalt prosjekt, og gjerne utenom de vanlige budsjettene.

Daglig leder Atle Kvamme, Maritimt Forum Bergen

- Prosjektet har alle de faktorer vi verdsetter i maritim sektor: Redusert fare for liv og helse, forebygging av miljøforurensing, økt regularitet, overføring av transport fra veg til sjø, og muligheter for ny næringsaktivitet.

Kystdirektør Kirsti Slotsvik:

- En skipstunnel vil være et så viktig bidrag til miljø og sikkerhet at vi må sørge for at alle har råd til å bruke den. Derfor bør prosjektet realiseres uten bompengefinansiering.

Øyvind Lygre, Bergen Cargo:

- Lønnsomhet er viktigste driver for aktørene, og mer forutsigbar og hurtig transport vil øke lønnsomhet. Mye trafikk i dag går på store containerskip, men med Stad skipstunnel på plass vil det nok bli bygget "Stad-max"-skip for å sikre levering i rett tid.

Kystdirektør Kirsti Slotsvik:

- Luftfarten har heldigvis få ulykker, men staten pøser på med midler til nye sikkerhetstiltak. Det bør være like viktig med midler til sikkerhetstiltak langs kysten.

Ordfører Roger Silden, Vågsøy kommune

- Vi i distriktet taper penger hver dag pga forsinkelser på Stad. I tillegg får fiskerne dårligere betalt for sildefangsten som må fraktes fra fangstfeltet og forbi Stad før den leveres.

Næringsrådgiver Ståle Olsen, Selje Vekst:

- Det uforutsigbare Stadhavet er en av grunnene til at vi ikke får godstransport over fra veg til sjø. Her må hele kysten gå sammen og kreve at vi får på plass Stad skipstunnel.

Kontaktpersoner:

Atle Kvamme, Maritimt Forum Bergensregionen, tlf 99 51 65 11
Marit Warncke, Bergen Næringsråd, tlf 90 76 53 00



Brønnbåtnytt

Kurs for brønnbåtmannskaper 16.-17. april i Bodø.

Det er nå planlagt nytt brønnbåtkurs i Bodø 16. og 17. april på Clarion Collection Hotell Grand.

Kurs for brønnbåtmannskaper er helt og holdent rettet mot lasthåndtering og hvilke krav som settes til håndtering av fartøy og dets utstyr i den hensikt å ivareta fiskevelferd samt bidra til å hindre smittespredning.

Kurset skal gi mannskapene en grunnleggende forståelse for alle sider ved lasthåndteringen om bord i en brønnbåt, brønnbåtenes rolle i produksjonskjeden og innsikt i myndighets- og kundekrav som brønnbåtenes mannskap må etterleve.

Det anbefales at alle om bord tar kurset.

Kurset er laget av Brønnbåteierne Forening/Fraktefartøyenes Rederiforening i samarbeid med Den Norske Veterinærforening.

Kurset går over 2 dager og tar for seg følgende tema:

- * Smittsomme sykdommer
- * Rengjøring av brønnbåt
- * Desinfeksjon
- * Fiskevelferd
- * Forebygging av rømmingsfare
- * Offentlige krav til brønnbåtene

Kurspris er kr. 6.000,- som dekker kurs, kursmateriell, dagpaker og felles middag om kvelden.

Kurset passer også for servicefartøy i oppdrettsnæringen ol.

Påmelding: tv@fraktefartoyene.no el. faks 55 55 16 21

Kvalitetssystem for brønnbåter:

Kvalitetssystemet for brønnbåter er nå på det nærmeste ferdig. Systemet skal behandles av styret i Bref 4. april og når det foreligger ferdig vil systemet bli tilgjengelig for medlemmene.



Årsmøte i Brønnbåteierne Forening holdes på Rica Seilet Hotel i Molde, fredag 23. mai -08, kl. 16.00.

Årsmøtet 8. juni 2007 vedtok at årsmøtet i Brønnbåteierne forening holdes i tilknytning til generalforsamling i Fraktefartøyenes Rederiforening.

Det blir altså årsmøte i Brønnbåteierne Forening fredag 23. mai og generalforsamling i FR lørdag 24. mai.

Lørdag kveld blir det middag på Finnøy Sjøhus med båttransport frem og tilbake fra Molde.



KystMagasinet lanserer egen internettportal.

KystMagasinet lanserer i samarbeid med Piscus mandag 3. mars en ny og innholdsrik internettportal for fiskerinæringen - www.kystmagasinet.no.

- På kystmagasinet.no finner brukeren alt fra daglige nyheter og artikler til omtaler av nye fartøy og produkter; sier Edmund Mongstad, ansvarlig redaktør for KystMagasinet.

- Portalen er brukervennlig inndelt etter kategorier, så som motor, elektronikk, forskning, teknologi og oppdrett. Portalen har en unik og omfattende guide over alt fra leverandører, produkter til for eksempel havner i Norge.

Om KystMagasinet

- KystMagasinet er et magasin for fiskeflåten og fiskerinæringen for øvrig, og fungerer som et informasjonsbindeledd mellom fiskerinæringen og leverandørindustrien, forteller Mongstad.

KystMagasinet har fokus på fiskeflåten og nyheter som omhandler teknologi og utstyr til fartøyene samt annet relevant stoff om fiskerinæringen. Forskning, foredling, eksport og marked er således viktige områder.

Ålesundkonferansen 2008:

Etter et års opphold, er Ålesundkonferansen tilbake som en dagskonferanse 22. april -08 på Radisson SAS Hotel.

Det er Kystverket som arrangerer Ålesundkonferansen - en årlig fagkonferanse for beslutningstakere, aktører og brukere av sjøtransport. Formålet er å skape en møteplass for alle som er opptatt av sjøtransport og havner.

Ålesundkonferansen er viktig både for å få formidlet spesielle utfordringer vi står overfor til hele havne-Norge og som en lyttepost for signaler fra politikere, brukere og næringen selv. Gjennom konferansen ønsker vi også å formidle ny kunnskap til alle som er opptatt av å bevare og videreutvikle en levedyktig maritim næring i Norge.

På programmet i år står:

Sjøtransporten som terrormål, v/fung. dir. Geir A. Samuelsen, Nasjonal Sikkerhetsmyndighet.

Avgiftstrykk i transportsektoren - blir sjøtransporten sin egen fiende, v/daglig leder Jørn Th. Prangerød, Maritimt Forum Norge.

Nordområdene - Norges framtid og utfordring v/adm.dir. Olav Fjell, Hrutigruten Group ASA

Mellom hvert tema blir det paneldebatt.

Generalforsamling 2008:

Generalforsamlingen holdes 24. mai på Rica Seilet Hotel i Molde.

Foreløpig program:

Fredag 23. mai:

kl. 16.00: Årsmøte i brønnbåteierernes Forening
kl. 20.00 Middag på Rica Seilet Hotel

Lørdag 24. mai:

kl. 09.00 Generalforsamling FR
kl. 10.30 Seminar - Tema: Sikkerhet og miljø
Foredrag v/politisk ledelse
kl. 11.30 Lunsj
kl. 12.30 Losloven - Farledsbevisordningen
Økning i grunnstøtninger på kysten - hva kan næringen gjøre.
Fornylsesprogram for kysttransport - prosjekt med støtte av Norges Forskningsråd
Næringslivets NOx-fond - orientering v/styreformann Anders Talleraas

Lørdag kveld blir det middag på Finnøy Sjøhus med båttransport frem og tilbake.



REIMERSWAAL SHIPYARD

“Private shipyard” in The Netherlands

Your service station en route to the ports.

Flushing, Terneuzen, Gent and Antwerp.

Drydocking capacity for vessels up to 7000 dwt.

Incl. Port repair services.

Tel. (31) 0113 38 30 21/Fax. (31) 0113 38 34 21

www.SWREIMERSWAAL.COM

E-mail: info@swreimerswaal.com

Agent for Norway

IMAS

Edgar Werner Hansen

Tel. (47) 33 39 24 84 / Mob. (47) 90 85 09 75

E.mail: edgar.hansen@freewave.cc

Fornylsesprosjektet:

Nå er vi i gang!

27. februar 2008 ble det holdt kick off-møte for miljøprosjektet vårt: Fornylses-program for kysttransport.

Prosjektet har fått bred deltakelse fra rederier, verft og utstyrsleverandører samt fra forskningssiden – totalt 19 partnere. Foreningens styreformann Anders Talleraas er prosjektansvarlig, og MARINTEK står for prosjektledelsen.

Det vil bli opprettet en egen hjemmeside for prosjektet der alle resultater skal legges ut, slik at de som ønsker det får mulighet til å følge utviklingen.

Prosjektet vil også bli nærmere presentert på seminaret i f.m. generalforsamlingen i Molde lørdag 24. mai.

Rederibeskatning

I forbindelse med statsbudsjettet for 2008 ble det vedtatt betydelige endringer i rederibeskatningen. Rederibeskattede selskaper har nå endelig skattefritak for skipsfartsinntekter, og betaler kun en tonnasjeskatt.

For skatteforpliktelser som ble bygget opp i tidligere rederiskatteordninger, påligger en gradvis innbetaling av 2/3 av skatteforpliktelsene, mens 1/3 kan avsettes i selskapene til et fond for miljøtiltak mv.

Skattereglene – hovedtrekk

Etter de særskilte reglene skal rederiselskaper kun betale en tonnasjeskatt for fartøy de eier, samt i visse tilfeller for fartøy de leier. Skatten er basert på skipenes nettotonnasje (registertonn). Denne ilegges uavhengig av om fartøyet har vært i drift eller ikke. Har fartøyet vært ute av drift i et sammenhengende tidsrom på mer enn 3 måneder i inntektsåret, skal tonnasjeskatt likevel ikke svares for det tidsrom fartøyet har vært ute av drift.

For inntektsåret 2008 gjelder følgende satser for tonnasjeskatten pr. dag:

For de første 1 000 nettotonn svares ingen avgift, deretter NOK 18 pr. 1 000 nettotonn opp til 10 000 nettotonn, deretter NOK 12 pr. 1 000 nettotonn opp til 25 000 nettotonn, deretter NOK 6 pr. 1 000 nettotonn.

Tonnasjeskatten kan reduseres med inntil 25 pst. dersom visse miljøkriterier er oppfylt.

Ved inntreden i rederiskatteordningen skal differansen mellom markedsverdier og skattemessige verdier komme til beskatning. (For inntreden i inntektsårene 2007 og 2008 er det gitt en overgangsregel om hvordan fastsettelsen av markedsverdi ved inntreden skal foretas – ved inntreden i disse årene legges regnskapsmessige verdier til grunn som mål på markedsverdier for driftsmidler samt andeler i deltakerlignede selskaper og NOKUS.)

Eventuell gevinst skal imidlertid kunne føres på selskapets gevinst- og tapskonto, noe som innebærer en inntektsføring med 20 prosent av gjenværende saldo per år. For finansielle poster er det kontinuitet ved inntreden, det vil si at det ikke foretas en beskatning av gevinst på finansielle eiendeler, og heller ikke av latente valutagevinster på langsiktige gjeldsposter.

Ved uttreden fra den nye rederiskatteordningen, det vil si ved uttreden fra og med inntektsåret 2008, skal det ikke skje et inntektsoppgjør. Det skal imidlertid etableres nye skattemessige verdier for selskapets driftsmidler mv., lik markedsverdi ved uttreden, for å unngå at skattefrie inntekter opptjent innenfor ordningen kommer

til beskatning ved senere ordinær ligning. Det er ingen bindingstid knyttet til ordningen. For å hindre skattemessige tilpasninger skal et rederiselskap som har trådt ut av ordningen, ikke kunne motta konsernbidrag med skattemessig virkning i uttredelsesåret og de to påfølgende årene. For selskaper som velger å tre ut av rederiskatteordningen 1. januar 2007, skal inntektsoppgjøret ved uttreden skje etter gjeldende regler om uttreden-beskatning, jf. skatteloven § 8-17, slik bestemmelsen gjaldt for inntektsåret 2006.

Vilkår for at et rederiselskap skal falle inn under ordningen

Skattesystemet for rederiselskaper bryter med prinsippene som ligger til grunn for den øvrige bedrifts- og kapitalbeskatningen. Det er derfor etablert en rekke vilkår for å avgrense ordningen mot det øvrige skattesystemet.

For det første stilles det krav om at det kun er aksjeselskaper og allmennaksjeselskaper registrert i henhold til norsk aksjelovgivning som kan falle inn under ordningen. Selskaper innenfor ordningen kan under visse vilkår eie fartøy gjennom deltakerlignede selskaper og såkalte NOKUS-selskaper, og i den forstand omfatter ordningen også andre selskapsformer enn aksjeselskaper og allmennaksjeselskaper registrert i henhold til norsk aksjelovgivning.

Videre stilles det krav til hva selskaper innenfor ordningen kan og skal eie. Selskapene kan eie skip i fart, der "skip i fart" i stor grad er definert i tråd med samme begrep knyttet til sjømannsfradraget. Selskapene kan også eie hjelpefartøyer i petroleumsvirksomhet. Videre kan selskapene på visse vilkår eie andeler i deltakerlignede selskaper mv., NOKUS-selskaper og andre aksjeselskaper som kun eier skip, hjelpefartøyer og finansaktiva, eller andeler i tilsvarende selskaper. Det er i tillegg krav om at eierandelen i slike underliggende selskaper minst må være 3 pst. gjennom hele inntektsåret.

Selskaper innenfor rederiskatteordningen kan i tillegg til drift og utleie av skip også drive strategisk og kommersiell ledelse og annen virksomhet nært knyttet til kjernevirksomheten (for eksempel håndtering av gods knyttet til transportvirksomheten, visse typer varetilbud om bord på skip mv). Inntekter av slik tilknyttet virksomhet vil dermed omfattes av skattefritaket for skipsfartsinntekter. Selskaper innenfor ordningen kan ikke yte lån til eller stille sikkerhet for eierne, deres nærstående eller selskaper utenfor ordningen som eierne har eierinteresser i.

Dersom selskap innenfor ordningen har mindre enn 60 pst. EØS-registrerte skip regnet etter

forts. neste side

Rederibeskatning *forts. fra side 13*

nettotonnasjen, må andelen EØS-tonnasje ikke reduseres i forhold til hva selskapet hadde pr. 1. juli 2005 eller eventuelt det senere tidspunkt for inntreden i ordningen. Taubåter og fartøyer som frakter utvunnet materiale fra mudringsvirksomhet skal uansett ha norsk flagg.

Overgangsregler for opparbeidede skatteforpliktelse i tidligere ordning

Innenfor rammene av tidligere rederiskatteordninger hadde rederiene opparbeidet seg betydelige latente skatteforpliktelse, anslått til om lag 21 milliarder kroner. Ved overgang til en ny ordning med endelig skattefritak skal det foretas et oppgjør av latente skatteforpliktelse.

Opgjøret skal skje ved at det beregnes en differanse mellom markedsverdier og skattemessige verdier i selskapet. Som en praktisk tilnærming baseres verdsettelsen av driftsmidler mv. på regnskapsmessige verdier per 31. desember 2006. Det foretas ikke et oppgjør for finansielle poster. To tredeler av beregnet gevinst ved inntektsoppgjøret skal føres på en egen oppgjørskonto. Oppgjørskontoen skal inntektsføres lineært over 10 år, fra og med inntektsåret 2007. En tredel av gevinsten kan avsettes på selskapets fond for miljøtiltak mv. Midlene avsatt på selskapets fond for miljøtiltak vil komme til beskatning dersom avsetningen ikke blir brukt til nærmere angitte miljøtiltak.

Høring - forslag til forskrift om fond for miljøtiltak

Finansdepartementet har hatt på høring ukast til utfyllende forskriftsbestemmelser til overgangsreglene i forbindelse med endringene i rederiskatteordningen som trådte i kraft fra og med inntektsåret 2007. Forskriftsbestemmelsene gjelder ordningen med fond for miljøtiltak mv.

Etter de vedtatte overgangsreglene til endringene i rederiskatteordningen skal det foretas et oppgjør av opparbeidede skattekreditter per 1. januar 2007. En tredjedel av beregnet gevinst ved dette oppjøret er fritatt for skatteplikt, så langt en tenkt skattebeløp knyttet til denne gevinsten brukes til visse typer miljøtiltak mv. Utkastet til forskriftsbestemmelser innebærer nærmere regler om denne skattefritaksordningen. Blant defineres hvilke typer tiltak som skal anses som kvalifiserte miljøtiltak innenfor ordningen.

Høringsfristen var 20. februar 2008.

FRs høringsuttalelse:

Høring – forslag til forskrift om fond for miljøtiltak m.v.

Vi viser til ovennevnte brev, datert 23. januar d.å., med høringsfrist 20. ds., og takker for muligheten til å legge frem våre synspunkter når det gjelder den foreslåtte forskriften.

Fraktestartøyenes Rederiforening organiserer ca. 250 fraktestartøy i nærskipfart. Ifølge våre opplysninger har ca. 70 av disse vært under rederiskatteordningen. Vedtaket om tilbakebetaling rammer dermed bare et mindretall av vår medlemsmasse, men vi understreker

Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsninger for Handelsflåtens fartøyer og mannskaper er en tradisjonsrik virksomhet i vår organisasjon. Vi har sterke fagmiljøer innen sjøassurans – både på kasko, byggerisiko og ansvarsforsikringer. Vi jobber også med forsikring mot skader på mannskap og last, samt oljesøl og annen forurensning. Kundeporteføljen omfatter både rederier, offshoreselskaper og verft. Vi legger spesielt stor vekt på kompetanse innen havari og skadebehandling. Derfor har vi egne spesialister som sitter på rederiets side av bordet når spørsmål om erstatninger skal utredes. Kontakt oss på telefon 67 11 22 00.

AON
Insure your vision

Rederiskatt - forslag til forskrift om fond for miljøtiltak

at i hovedsak er disse rederiene de største og mest kapitalsterke i vår medlemsmasse. Det er dermed disse som i utgangspunktet har størst mulighet til å løfte en fornyelse, og som i noen grad også har gjennomført fornyelse.

Ettersom Regjeringen gjennom sin maritime strategi har satt fokus nettopp på fornyelse av flåten, er det vanskelig å se noen fornuftige grunner til at disse rederiene skal få redusert sin egenkapital ved tilbakebetaling av 2/3 av skatten, som disse rederiene frem til Regjeringens vedtak oppfatte som egenkapital. Samtidig understreker vi at det er gledelig at rederiene tross alt får beholde 1/3, forutsatt at disse midlene benyttes til miljøtiltak. Vi understreker at det er svært viktig at denne tredjedelen kan føres som egenkapital. Dette har vært klart uttalt fra Regjeringens side, men i følge revisorselskap vil ikke forskriftsutkastet innebære at det blir egenkapital, men derimot at avsetningen må gjeldsføres. Nærskipsfarten rammes hardt av egenkapitaltapet, ikke minst de rederiene som har vært i posisjon til å investere i nye, miljøvennlige skip. Dersom fondsbeløpet må gjeldsføres, har dette en omvendt miljøeffekt.

For vår del av næringen er det nærmest umulig å tenke miljøtiltak uten å koble det med fornyelse av flåten, fordi fornyelse er den mest effektive måten å oppnå miljøeffekter på. Med alle de positive signaler og faktiske virkemidler vi har fått fra Regjeringens side, har foreningen tatt initiativ til et fornyelsesprogram gjennom prosjektet "Fornylsesprogram for kyst-transport". Vi har fått innvilget støtte fra Norges Forskningsråd, og prosjektet har bred deltakelse. Miljøvennlig skipsfart er det sentrale temaet i prosjektet, og det er knyttet store forventninger til prosjektet. Våre medlemsrederier er små og ekstra sårbare for skiftende rammevilkår. Vi understreker derfor at stabile, forutsigbare ramme-betingelser må være fundamentet i det planlagte nybyggingsprogrammet.

Gjennomsnittsalderen i vår medlemsmasse er nærmere 30 år. Store, kostnadskrevende tiltak på gamle båter vil være lite samfunnsnyttig, og vi mener vi må bruke kreftene på mer fremtidsrettede løsninger. Vi presiserer at både medlemmer og forening har fokus på miljøvennlig skipsfart, og tiltak som i størst mulig grad hindrer forurensning.

Forskriften må i større grad inkludere investeringer i nye skip. For store deler av fraktestøysflåten er det begrenset med miljøtiltak som effektivt kan gjøres på eksisterende skip. Reduksjon i CO₂-utslipp forutsetter i praksis investeringer i nye skip. Det vil både miljømessige og økonomisk være helt feil å etablere en ordning som gir incentiver til å gjøre tiltak på eksisterende skip når det er fornyelse av flåten som etter alle kriterier er det som gir reelle effekter. Det bør derfor kunne gis fradrag i miljøfondet for en viss andel av verdien av et nybygg. Dersom det bygges

skip med særlige miljøegenskaper, bør merkostnadene til dette kunne trekkes fra.

Miljøtiltak kan ifølge forskriftsutkastet, gjøres i selskaper som er konsernforbundne, med en eierandel på minst 90 prosent. Eierstrukturen i rederinæringen gjør et krav om 90 prosent eierskap lite hensiktsmessig. Det bør åpnes for at fondet kan benyttes for eierandeler ned mot 3 prosent (tilsvarende det generelle kravet i rederiskatteordningen), men bare forholdsmessig i forhold til eierandelen. Dette er ikke minst viktig for nærskipsfarten og fornyelse av denne flåten, hvor behovet for ekstern egenkapital i prosjektene er viktig.

Konklusjon:

- Forholdet miljøfond/egenkapital må avklares, slik at dette kan regnes som egenkapital og ikke gjeld.
 - Omgjøring av 1/3 skatt til miljøfond må kunne benyttes til fornyelse av flåten, når miljøforbedringer kan dokumenteres.
 - Ordningen må gjøres mest mulig næringsgunstig slik at eierandelen reduseres til langt under 90 prosent.
- Fraktestøyes Rederiforening*

Vi viser til vår høringsuttalelse av 15. februar d.å., samt til høringsmøte i Departementet 28. februar, hvor Fraktestøyes Rederiforening var representert ved styreformann Ander Talleraas og styremedlem Kjell Olav Haugland.

Våre representanter la på møtet frem nye momenter i forhold til det som var innsendt på forhånd, og ble bedt om å spille inn sine forslag. Det følger vi opp med denne henvendelsen, og ber om at følgende forslag også tas med i betraktningen ved utforming av ny forskrift:

Tekniske tiltak og utstyr om bord, utover det som er lovpålagt til å forhindre og/eller forebygge oljeforurensning bør bli inkludert i ordningen. Dette bør spesielt gjelde tankskip som går i fart på norskekysten, men også på andre skip hvor det kan være aktuelt. Eksempler på slike tiltak/utstyr kan være: dobbelt fremdriftssystem, redundans/effektreserve på kritisk utstyr som øker overlevelsesevnen til et tankskip i en kritisk situasjon, oljeopptaksutstyr som lenser og skimmere, oljevernberedskapsbåter etc. I tillegg mener vi at også preventive tiltak/utstyr for oljesøl, f.eks. på laste- og losseutstyr bør inkluderes.

Miljøtiltak som et selskap gjør på et skip, selv om selskapet ikke eier skipet, og at selskapet da eier miljøtiltaket om bord på skipet. et eksempel kan være: at rederiselskapet har kjøpsopsjon på et skip som vil bli benyttet om noen år, og ønsker å installere f.eks. katalysator på skipet allerede nå. Selskapet vil da eie dette miljøutstyret, selv om skipet ennå ikke er i rederiets eie.

Vi takker for muligheten til å komme med disse innspillene!

Fraktestøyes Rederiforening

KYSTMEGLERE

BERGEN

Interchart AS
Skuteviksboder nr. 22
Boks 4050 Dreggen, 5835 Bergen
Tlf. 55 31 62 30 Fax 55 32 38 98
E-mail: interchart@interchart.no
Privat: Per Berge 55 18 17 54

Stein Brokers As
Nøstetorget 5, 5011 Bergen
Tlf. 55 90 09 30 Fax 55 90 09 31
E-mail: eilif@steinbrokers.com

4370 EGRSUND

Ervik Shipping AS
Boks 523, 4379 Egersund
Tlf. 51 46 27 00 (24hrs service)
Fax 51 46 27 01
E-mail: arnfinn.ervik@ervikship.no

5500 HAUGESUND

R.G. Hagland As
Boks 98, Tlf. 52 70 12 00
Fax 52 70 12 12
E-mail: drycargo@hagland.com
Privat: Bjørn I. Kyvik 52 83 17 11
Odd L. Vevang 52 72 78 63
Kjell Ivar Rein 52 84 34 02

Harald Halvorsen A/S
Boks 113, Tlf. 52 70 24 20
Fax 52 72 61 95
E-mail: mail@shipbrokers-halvorsen.com
Privat:
Paal Halvorsen 52 71 34 31/911 82 141
Arve Halvorsen 52 72 88 18/950 43 005

3191 HORTEN

A/S Viking
Boks 106, Tlf. 33 03 07 50
Fax adm./shipping: 33 03 07 60
Fax. Spedisjon: 33 03 07 70
Vakt-tlf.shipping: 901 53 228
E-post: viking@vikingsped.no
www.vikingsped.no

3770 KRAGERØ

JOS Shipping
Nordre Kalstadvei 9
Tlf. 35 98 28 24 Fax 35 98 23 22
Mobile phone Tor: 95 13 89 01
Mobile phone: Jan Otto 95 06 33 60
E-mail: josship@jos-shipping.no

4600 KRISTIANSAND

Kr. Knudsen & Co A/S
Rigedalen 44, 4626 Kristiansand
Tlf. 38 02 44 46 Fax 38 02 44 51
Telex 21 815 Telegr.Adr. "Nesdunk"
Privat 38 02 42 14 - 38 02 64 89

4501 MANDAL

H.P. Tallaksen A.s.
Boks 19, Tlf. 38 26 24 22
Fax 38 26 34 10
E-Post: hp.tallaksen@online.no
Mobil: 909 79 596
Privat: Knut Glomså 909 79 596

8600 MO I RANA

Skipsmegler Strand Shipping AS
Boks 244, 8601 Mo i Rana
Tlf. 75 1 27 800 Fax 75 1 27 801
www.strand-shipping.no

Meyership A/S
Boks 218, 8601 Mo i Rana
Tlf. 75 12 85 00 Fax 75 12 85 01
E-post: steinar.aakvik@meyership.no

5440 MOSTERHAMN

Aasen Chartering As
Boks 73, 5447 Mosterhamn
Tlf. 53 42 56 30 Fax 53 42 56 47
E-post: mail@aasenchar.com
Privat: J. Aas 53 426 801
B.R. Kippersund 53 42 44 09

5200 OS

GeSi Shipping
Boks 26, 5201 Os,
Tlf. 56 30 76 00 Fax 56 30 76 60
Telex 40 908 Jorgn – Privat:
Georg S. Jørgensen 56 30 14 56

1724 SARPSBORG

All-Transport A/S
Strandgt. 3, 1724 Sarpsborg
Tlf. 69 14 84 10 Fax 69 14 84 11
Telex 79 905 alltr n

7500 STJØRDAL

Stjørdal Sjøtransport AS
Havneveien
Tlf. 74 84 02 00 Fax 74 84 02 01
E-mail: firmapost@stjordal-sjotransport.no
www.stjordal-sjotransport.no

7000 TRONDHEIM

Jon Berg Shipping A/S
Boks 5450, 7442 Trondheim
Tlf. 73 99 28 10 Fax 73 99 28 11
E-post: firmapost@jonbergshipping.no
Privat: Jon Berg 73 91 87 83 –
mobil 40 00 82 12
Roar Grøtting 73 93 74 10 –
mobil 90 11 25 18

Nidaros Shipbroker A/S
Boks 2591, 7414 Trondheim
Tlf. 73 50 93 55 Fax 73 51 74 85
E-post: johavig@c2i.net
Mobil 90 54 16 44
Aoh: 73 93 96 31

Rimship A/S
Pir II - 13 B
Boks 2251, 7412 Trondheim
Tlf. 73 99 12 40 Fax 73 99 12 45
Mobil 900 18 666
E-post: rimship@rimship.no