

Skattedirektoratet  
horingsinnspill@skatteetaten.no

Deres ref.: 2024/1149  
Deres dato: 21.03.2024

Vår ref: 2801/2024  
Vår dato: 13.05.24

## Høring om redusert CO2-avgift innenriks kvotepliktig sjøfart

Det vises til Skattedirektoratets høring om innføring av redusert CO2-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart, datert 21.03.24. Drivkraft Norge vil først takke for utsatt høringsfrist, slik at vi kan komme med et innspill fra bransjen.

Høringen er knyttet EUs endringer i klimakvotedirektivet for å innlemme utslipp fra skip over 5 000 bruttotonn som driver transport av passasjerer eller last for kommersielle formål i EUs klimakvotesystem (EU ETS) fra 1. januar 2024. Kvoteplikten innføres gradvis, med kvoteplikt tilsvarende 40 pst. av utslippene i 2024, 70 pst. i 2025 og 100 pst. fra og med 2026.

Høringen viser til Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2024, der det ble vedtatt å innføre en redusert sats for kvotepliktig sjøfart, slik at samlet anslått karbonpris (kvote + avgift) for utslipp fra kvotepliktig sjøfart blir lik som for øvrige utslipp under innsatsfordelingsforordningen. Dette betyr at samlet gjennomsnittlig karbonpris for kvotepliktig sektor (redusert CO2-avgift + kvotepris) skal tilsvare det generelle avgiftsnivået for ikke-kvotepliktig sektor.

Innføringen av redusert sats gjelder fra den tid departementet bestemmer. I dette i påvente av utfall av dialogen mellom departementet og ESA om avklaring av statsstøttespørsmål.

Vi ser også at høringsnotatet bruker benevnelsene redusert sats og fritak om hverandre. Det kan være noe forvirrende, da fritak kan lede til å tro at det er snakk om fullt fritak, selv om fritak kan omfatte delvis fritak også. Vi oppfordrer til konsekvent bruk av begrep, her redusert avgiftssats.

Høringsnotatet deler praktisering av den reduserte avgiften i to:

1. Direkte redusert sats ved kjøp fra registrerte selskaper

Direkte redusert sats oppstår når et skip som oppfyller vilkårene for fritak, kjøper drivstoff direkte fra et registrert selskap. Det betyr at ved levering av en erklæring til omsetter, så skal omsetter ikke beregne CO<sub>2</sub>-avgift på produktet. Det registrerte selskapet kan bli stilt ansvarlig hvis det visste at et skip fikk direkte delvis avgiftsfritak selv om vilkårene for fritaket ikke ble oppfylt. Erklæring fra skip skal oppbevares i minst 10 år av registrert selskap. Erklæringen må entydig identifisere skipet, mengde drivstoff og skipsoperatøren etter klimakvoteregelverket. Det er av praktiske hensyn åpnet for erklæringer for et bestemt skip for inntil et år.

## 2. Refusjon ved kjøp fra ikke-registrerte selskaper

Reder eller den som er driftsansvarlig etter særskilt avtale, må søke om refusjon av avgift fra skattemyndighetene hvis kjøpet gjøres via et ikke-registrert selskap.

Våre medlemmer vil aller helst alt fritak/ redusert sats, også for volum solgt av registrerte selskaper, blir reders ansvar ved å søke om refusjon. Det vil likebehandle kvotepliktige skip, uavhengig av om bunkringen skjer hos en registrert eller ikke-registrert selskap. Samtidig vil det redusere merarbeidet for selskapene ved oppfølging av vilkår, og unngå fare for ansvarliggjøring hvis det gjøres feilvurdering av vilkår.

## Vedrørende direkte fritak ved kjøp fra registrert selskap

Drivkraft Norges medlemmer vil bli omfattet av ordningen med direkte redusert avgiftssats, i og med de er alle registrerte selskaper. Våre merknader vil dermed være knyttet til dette.

### Ansvarliggjøring av omsetter

Drivkraft Norge merker seg at registrerte selskaper kan bli stilt ansvarlig hvis skip får redusert sats uten at vilkårene blir oppfylt. Dette innebærer at selskapene/omsetter blir stilt overfor en økt økonomisk risiko ved å utøve en plikt på vegne av myndighetene, i og med at det kan være tilfeller med manglende informasjon eller ulike vurderingskriterier fra selskap til selskap på om et skip klassifiseres for redusert sats eller ikke.

Hvis et registrert selskap (omsetter) skal kunne gi direkte redusert sats, så er selskapet avhengig av at fastsettelsen av redusert sats skjer i god tid før den blir gjeldende. Det vil være en umulig jobb for omsetter å justere fritaksbeløpet med løpende kvotepris. En avklaring om metoden rundt fastsettelse av en redusert avgiftssats vil derfor være nødvendig. En redusert sats eller et fullt fritak vil for øvrig medføre at omsetter må rapportere på ytterligere en avgiftskode og samtidig føre til justering av andre rapporteringsrutiner, noe som igjen vil føre merarbeid for omsetterne.

### Skattedirektoratet bør utarbeide en liste over kvotepliktige skip i innenriks sjøfart

Hvis man som hovedregel skal knytte den reduserte avgiftssatsen til direkte bruk av en registrert virksomhet, er den sikreste metoden for riktig forvaltning av oppfyllelse av vilkår for fritak, for både myndighetene og selskapene som skal utøve vurderinger på vegne av myndighetene, at Skattedirektoratet publiserer et register over fartøy som oppfyller vilkårene. Et felles register som alle selskaper skal forholde seg til vil bidra til å ta unna risikoen for feilvurderingen mht. vilkårene. Det vil samtidig skape en sikkerhet for at alle skip (som er i registeret) blir vurdert likt av de registrerte selskapene.

I de fleste tilfellene vil det være klart om et skip oppfyller vilkårene eller ikke. Uansett så vil selskapsvise vurderinger av om vilkår for fritak medføre en risiko for ulike vurderinger. Selskapsvise vurderinger vil samtidig medføre økt administrativ oppfølging, med tilhørende kostnader.

Et sentralt register vil dermed kunne redusere både faren for ulike vurderinger av vilkår, med påfølgende ansvar for de registrerte selskapene, samt økte kostnader som følger vurderingene som må gjøres for hvert skip. For myndighetene vil et slikt register medføre merarbeid, da det må utarbeides og oppdateres. Det vil samtidig gi økt sikkerhet for at skip blir likebehandlet mht. vilkårsvurdering.

Drivkraft Norge vet ikke hvem som best ville kunne utarbeide et slikt sentralt register, men både sjøfartsmyndighetene og Rederiforbundet bør kunne være relevante til dette. Vi antar at de enkelte rederier har interesse av å bidra til å oppdatere en slik liste fortløpende, slik at deres skip blir vurdert for fritak så raskt som mulig.

### Hvis omsetter selv må vurdere vilkårene

Hvis det blir slik at det er det enkelte registrerte selskap som må vurdere om et skip oppfyller vilkår for fritak eller ikke, så bør Skattedirektoratet konkretisere i rundskriv om hvilke kontroller/sjekker de forutsetter at det registrerte selskapet gjør ved vurdering om fritak. Dette for å minimere risikoen for at selskapet blir sittende med avgiftsansvaret.

Ansvar for riktige opplysninger må pålegges den som avgir erklæringen. Det kan oppstå tilfeller der uriktige opplysninger blir gitt for å oppnå vilkårene for redusert sats. Da bør terskelen for å pålegge det registrerte selskapet et ansvar være høy. I dette må det være tydelig at vilkårene for refusjon ikke oppfylles. Som et innspill på relevant dokumentasjon for vurdering av fritak eller ikke, så vil Bunker Delivery Note være god dokumentasjon i vurderingene av skip som kvotepliktig eller ikke.

### Sammenheng mellom redusert CO<sub>2</sub>-avgift for kvotepliktig innenriks sjøfart og omsetningskravet for innenriks sjøfart

Drivkraft Norge vil gjøre oppmerksom på at det er viktig å avklare om skip som får redusert CO<sub>2</sub>-avgift grunnet kvotepliktig innenriks sjøfart, fremdeles er omfattet av omsetningskravet for innenriks sjøfart. Våre medlemmer blir stilt overfor en økende mengde med avgifter og omsetningskrav, samt unntak/avgrensninger for disse. Det er derfor viktig at retningslinjene for disse er klare, og at sammenhengen mellom disse er tydelig beskrevet.

### Bra med månedlig refusjonsordning

Selv om vårt innspill er sentrert rundt direkte fritak/ redusert sats av avgift fra registrert omsetter, så støtter vi Skattedirektoratets vurderinger rundt månedlig refusjon ved kjøp fra ikke-registrerte selskaper. Dette vil ha bedre likviditetsmessig effekt for den som søker refusjon enn hvis refusjoner ble vurdert årlig, samtidig som at disse får likere vilkår som skip som mottar fritak direkte fra omsetter.

### Usikkerhet knyttet til pliktsubjekt

I forslagsteksten til forskriften, § 4-3-2 andre ledd, så står det:

*"2) Erklæringen skal inneholde opplysninger om fartøyets navn, nasjonalitet og registrering, navnet på skipsoperatøren etter klimakvoteloven § 2 a tredje ledd eller tilsvarende regelverk i annet EØS-land, samt levert mengde mineralolje, naturgass eller LPG og bunkringsdato."*

Vi ønsker en noe mer presisering på hva som ligger i "...navnet på skipoperatøren etter klimakvoteloven...". I dette hvem som er pliktsubjektet etter klimakvotereguleringen. Betyr dette at erklæringen normalt skal gis av rederiet, eventuelt av den som er ansvarlig for et lengre charter? Det vil si, at kvoten ikke er knyttet til skipet, men til den som er ansvarlig for driften av skipet, og dermed også ansvarlig for riktig erklæring når det gjelder fritak fra CO2-avgiften?

## Konklusjon

En redusert sats av CO2-avgift for kvotepliktig innenriks sjøfart bør i prinsippet ikke håndheves av omsettere. Det bør være skattemyndighetenes oppgave å vurdere om vilkårene for redusert sats oppfylles, ved at reder/skipsansvarlig selv ber om refusjon av CO2-avgift. Ved at omsetter blir ansvarlig for en eventuell feilvurdering av vilkår, fører i prinsippet til at omsetter pålegges et forvaltningsansvar, og samtidig bli straffet hvis forvaltningen utføres feil, uten å bli kompensert for økt risiko og merarbeid.

Blir løsningen slik høringsnotatet skisserer, så oppfordrer Drivkraft Norge at Skattedirektoratet oppretter en liste over skip som oppfyller vilkårene for fritak fra CO2-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart. En slik liste vil sikre lik vurdering av vilkårene for skip fra de ulike registrerte selskapene, samt redusere risikoen for at selskapet blir sittende med avgiftsansvaret for en oppgave de utfører på vegne av skattemyndighetene. En utarbeidelse av en slik liste vil etter vår vurdering også være fordelaktig for skip som er innenfor ordningen.

Det oppfordres videre til at regelverket presiserer at det er snakk om en redusert CO2-avgift, og ikke et fritak fra CO2-avgift. Videre må beregningen av satsen for den reduserte CO2-avgiften være klar i god tid før den innføres, slik at selskapene kan tilpasse sine systemer i tide før endring.

Vi støtter for øvrig vurderingene rundt månedlig refusjon for skip som kjøper drivstoff fra ikke-registrerte selskaper. Dette vil bidra til å unngå at likviditet fastlåses for den enkelte reder sammenliknet med opprinnelig forslag om årlig refusjon.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben  
Administrerende direktør