



FORSLAG TIL NY HAVNELOV

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

KS Bedrift Årskonferanse 18. april 2018
Amund Drønen Ringdal, Næringspolitisk direktør

SJØVEIEN ER MILJØVEIEN



Bilde: Arriva Shipping

- Omsetning 36 mrd. kroner - sysselsetting 14 000 ansatte
- Veksten i transport skjer på lastebil
- Ett skip = 200-300 lastebillaster av veien
- Anslag overføringspotensial 5-7 mill. tonn fra vei til sjø med store effekter – antagelig langt større

Styrket konkurransekraft for norsk nærskipsfart



AVGIFTS- OG GEBYR- REGIME - ØKT KONKURRANSEKRAFT

- Styrke sjøtransportens relative konkurransekraft
- Redusere avgifter og gebyrer ifm anløp og omlasting i havn og los som gir størst belastning
- Styrke og forenkle tilskuddsordningen for godsoverføring
- Beskyttelse av havnekapitalen



EFFEKTIVISERING I HAVN

- Redusere enhetskostnadene for lastehåndtering
- Redusere tid i havn for skip og lastebil
- Mer effektive laste- og losseoperasjoner



STYRKET INFRASTRUKTUR

- Styrke vei- og banetilknytning til havn for en mer smidig transportkjede
- Vedlikehold og utbedring av farleder
- Styrke Kystverket som transportetat
- Et kraftig løft for sjøtransporten inn i NTP



MODERNISERT LOSTJENESTE

- Behov for mer målrettet, effektiv og modernisert lostjeneste
- Økt bruk av farledsbevis
- Reduksjon i avgiftsnivå
- Skille ut lostjenesten fra Kystverket



MÅLRETTET FLÅTEFORNYELSE

- Styrke kondemneringsordning for skip og tilhørende risikolåneordning
- Toppfinansiering fra Eksportkreditt Norge og garantier fra GIEK på markedsvilkår
- Økte avskrivningssatser for skip
- Målrettede tilskuddsordninger for lavutslippsteknologi fra ENOVA m.fl.

LOKALE VS NASJONALE BEHOV

- LIBERALISERING AV HAVNEKAPITALEN

- En liberalisering av havnekapitalen, slik flertallet i lovutvalget foreslår, kan svekke sjøtransporten:
 - mangler en nasjonal/regional tilnærming til sjøtransportens infrastruktur
 - den enkelte kommune har ikke nødvendige forutsetninger eller kompetanse for å alene sikre dette
 - Forslaget gir kommunen anledning til å ta ut utbytte samt avvikle/selge havnen, også der dette er i strid med et fremtidig investeringsbehov og/eller nasjonale/regionale interesser
- Nødvendig med en statlig involvering i beslutningsprosessene som gjelder disponering av havnekapital og havnearealer

Norges Rederiforbund mener at dagens regelverk for havnekapital må beholdes, for å sikre at havnene kan drives og utvikles i tråd med regionale/nasjonale interesser



Bilde: Scanpix

YTTERLIGERE KOMMENTARER ENKELTE SAKER

- Norges Rederiforbund mener det er positivt at utvalgets flertall foreslår å flytte en del av ansvaret for farvannene fra kommune til stat, og at anløpsavgiften fjernes
- Norges Rederiforbund mener at mottaksplikten må beholdes
- Norges Rederiforbund mener det må gjøres en full gjennomgang av systemet for avgifter, gebyrer og vederlag for sjøtransporten



Bilde: Utkilen



TAKK FOR MEG!

