

STATSBUDSJETTET 2019 – HØRINGSUTTALELSE

Norges Rederiforbund viser til høring i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité. I det følgende gir vi våre kommentarer til regjeringens forslag til statsbudsjett for 2019.

De maritime næringer har en samlet verdiskaping på om lag 140 mrd. kroner og sysselsetter om lag 90 000 mennesker. Til tross for svært krevende markeder for store deler av skipsfarten, styrker Norge sin posisjon som skipsfartsnasjon, og er nå verdens 5. største. Forslaget til statsbudsjett friskmelder i stor grad norsk økonomi, men situasjonen er fortsatt svært krevende for en stor del av våre medlemmer. For offshoresegmentene forventes krisen å vedvare ut 2018 og inn i 2019, for short sea- og deep sea-rederiene er markedene preget av fortsatt lave marginer slik de har vært siden finanskrisen.

NÆRSKIPSFARTEN – BROEN TIL EUROPA

Nærskipsfarten frakter varer til og fra europeiske og norske havner, og er helt nødvendig for å sikre effektiv vareflyt langs kysten. Ett skip i nærskipsfart kan frakte like mye varer som 300 trailere, og ved å flytte mer transport av varer fra vei til sjø vil det bli mindre veitrafikk, færre ulykker, lavere utslipp og langt mindre veislitasje. Prognoser for økonomi og befolkningsutvikling indikerer en vekst i godstransporten på 40 pst. målt i tonnkilometer frem mot 2040. Det forventes sterk relativ vekst i veitransporten, og mindre vekst på sjø. Det gir store utfordringer for vårt nasjonale transportsystem. Nøkkelen er en betydelig overføring av gods fra land til sjø.

Stortinget og regjeringen har vist stor vilje til å legge til rette for sjøtransport. Reduksjon i avgifter, tilskuddsordninger for godsoverføring og havner, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten for los og økt bruk av farledsbevis, er alle viktige bidrag for å bedre konkurransekraften til sjøtransporten. I tillegg vil det være avgjørende med gode og målrettede tiltak for flåtefornyelse i sjøtransporten.

PRIORITERTE INNSPILL TIL BEHANDLINGEN AV STATSBUDSJETTET

Norges Rederiforbund ønsker særlig å omtale følgende prioriterte områder i vårt innspill:

1. Behov for økt satsing på sjøtransport i Nasjonal transportplan (NTP)
2. Styrking av tilskuddsordninger for godsoverføring og havn
3. Redusert brukerfinansiering i sjøtransporten
4. Gjeninnføre fritak for CO₂-avgift for LNG

1. BEHOV FOR ØKT SATSING PÅ SJØTRANSPORT I NASJONAL TRANSPORTPLAN

I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 slår regjeringen fast at regjeringen har som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen planperiodens utløp. Like fullt slår regjeringen fast at tiltakene i NTP ikke er tilstrekkelig for å oppnå godsoverføringen som er vedtatt i Stortinget. En samlet transport- og kommunikasjonskomité har også tidligere påpekt at det er behov for tiltak utover det som er oppført i NTP for å nå Stortingets vedtatte mål. Riksrevisjonen har ved flere anledninger kritisert skiftende regjeringer for ikke å prioritere sjøtransporten i tilstrekkelig grad for å oppnå de politisk vedtatte målene.

På tross av at både regjeringen og Stortinget har pekt på at det er behov for bevilgninger utover Nasjonal transportplan, foreslås det i statsbudsjettet for 2019 bevilgninger vesentlig under det som er forespeilet i Nasjonal transportplan. Kystformål har den laveste oppfylingsgraden av NTP av transportformene.

Norges Rederiforbund mener det er behov for å styrke oppfølgingen av Nasjonal transportplan. Dette kan gjøres gjennom at avgifts- og gebyrregimet for sjøfarten forenkles og nivået på disse reduseres, og at incentivordningen forenkles og styrkes.

2. STYRKING AV TILSKUDDSORDNINGER FOR GODSOVERFØRING OG HAVN

Regjeringen legger opp til at incentivordning for godsoverføring videreføres med en bevilgning på 77,4 mill. kr. Sjøtransportens konkurransekraft økes gjennom ordningen, noe som stimulerer til å overføre gods fra land til sjø. I 2018 mottok Kystverket støtteberettigede søknader for om lag 160 mill. kroner, men

hadde bare midler til å innvilge 70,3 mill. kroner. Dette viser at det er et uforløst potensial i ordningen. Årets bevilgning er også lavere enn det som er forespeilet i NTP 2018-29. Der det ble lagt opp til en bevilgning på 100 mill. kr. i årlig bevilgning fra 2018 – 2023, før denne så økes til 183,3 mill. kr. i året.

Regjeringen foreslår å bevilge 50 mill. kroner til en tilskuddsordning for investeringer i effektive og miljøvennlige havner. Dette er positivt og vil kunne styrke sjøtransportens konkurransekraft samtidig som det kan bidra til å redusere brukerfinansieringen for næringen. Bevilgningen er imidlertid halvparten av rammen i Nasjonal Transportplan, og bør økes for støtte opp om svært kapitalintensive investeringer.

Norges Rederiforbund mener incentivordningen, under kap. 1360, post 72, må vesentlig styrkes slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut. Det må jobbes kontinuerlig med å forbedre ordningen, både gjennom forenkling og ved å sikre at ordningen ikke får konkurransevridende effekter rederiene imellom. Vi støtter innføringen av tilskuddsordningen for investeringer i mer effektive og miljøvennlige havner, og mener samtidig at begge overnevnte bevilgninger bør økes i tråd med NTP.

3. REDUSERT BRUKERFINANSERING AV SJØTRANSPORTEN

I regjeringens forslag til budsjett utgjør sektoravgiftene til Kystverket totalt om lag 798 mill. kroner. Sektoravgiftene inkluderer losavgiftene og sikkerhetsavgift til drift av fire sjøtrafikksentraler langs kysten og betales i hovedsak av sjøtransporten. Sjøtransporten dekker i motsetning til andre transportformer hoveddelen av kostnadene knyttet til sikkerhet og beredskap. Dette svekker sjøtransportens konkurransevne og stimulerer følgelig ikke til å flytte mer godstransport fra land til sjø.

At staten reduserte losberedskapsavgiften i statsbudsjettet fra og med 2016 var viktig for å styrke konkurransekraften til nærskipsfarten, men ikke nok for å kompensere for den store konkurranseulempen sjøfarten fremdeles bærer. I statsbudsjettet for 2019 er veksten i sektoravgiftene på nærmere 4 %, dette er høyere enn pris- og lønnsutvikling i samfunnet for øvrig, og ikke begrunnet. Etter vår oppfatning har lostjenesten/Kystverket i dag få incentiver til å være en pådriver for effektivisering og modernisering.

Norges Rederiforbund mener losberedskapsavgiften, under Kap. 5577, post 74, må fjernes i sin helhet, og at lostjenesten må moderniseres og effektiviseres.

4. STIMULERE TIL GRØNN SKIPSFART

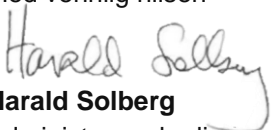
For å stimulere til mer klima- og miljøvennlige skip har det tidligere vært fritak for CO₂-avgift for LNG. Dette ble avvirket i statsbudsjettet for 2018. Rederineringsen har innrettet seg etter politiske signaler om at det er ønskelig med mer klima- og miljøvennlige skip. Med denne endringen står de som har vært fremst i å implementere klima- og miljøteknologi igjen som taperen. En rapport fra DNV GL viser at CO₂-avgiften paradoksalnok fører til økte CO₂-utslipp. Saken ligger i finanskomiteen, men har stor betydning for transportnæringen.

Regjeringen foreslår å avvikle kondemnerings- og innovasjonslåneordningen for grønn fornyelse av skip i nærskipsfart i 2019. Dette er svært uheldig, da en slik ordning har vært etterspurt av næringen, men hittil har den vært innrettet slik at vilkårene har vært umulig å innfri for næringen. Resultatet er at etterspørselen uteblitt. I stedet for å avvikle ordningen som regjeringen nå foreslår, bør ordningen videreføres og forbedres.

Norges Rederiforbund mener fritaket for CO₂-avgift på naturgass og LPG for skipsfarten må gjeninnføres. Videre må kondemnerings- og innovasjonslåneordningen må beholdes, og vilkårene i ordningen må gjennomgås og forbedres, slik at næringen kvalifiserer for ordningen.

Norges Rederiforbund står gjerne til disposisjon for å utdype de vurderinger vi har gitt i dette notatet.

Med vennlig hilsen


Harald Solberg
Administrerende direktør.