



Rederiforbundet mener:

Følgende områder må få fokus og prioritet:

Det må etableres **et avgifts- og gebyrregime som styrker nærskipfartens konkurransekraft** mot de andre transportformene. Sjøtransporten har i dag fire ganger så mange avgifter og gebyrer som veitransporten, dette svekker den relative konkurransekraften til sjøtransporten sammenlignet med vei.

Sjøtransport er en energieffektiv transportform. Det er imidlertid et forbedringspotensial når det gjelder flåtens alder som i snitt er rundt 30 år i dag. **Målrettede tiltak for flåtefornyelse** som en toppfinansieringsordning og tilsvarende garantier til markedsvilkår fra Eksporkreditt Norge og GIEK, økte avskrivingssetser for skip, samt en styrking av dagens kondemneringsordning for skip, vil bidra til en mer konkurransedyktig, mer miljøvennlig og moderne flåte.

Samtidig må det **legges til rette for å ta i bruk mer miljøvennlige og lavutslippsteknologier** om bord på skipene og i forbindelse med skipenes anløp. Dette bør gjøres gjennom støtte- og tilskuddsordninger, eksempelvis gjennom ENOVA eller Innovasjon Norge. Videre bør det legges til rette for hybridløsninger om bord på skip, eksempelvis vil økt bruk av utkoblbar tariff gjennom en rabattert pris for strøm i havn for hybridskip eller skip som trekker landstrøm bidra til lavere utslipp. Dette vil være positivt – særlig i sentrale strøk.

Etableringen av en tilskuddsordning for godsoverføring er et positivt tiltak for å øke sjøtransportens konkurransekraft. Ordningen bør videreføres og styrkes for å utløse sjøtransportens potensiale. Det bør også jobbes kontinuerlig med å forenkle ordningen slik at den blir mer attraktiv for rederiene og krever mindre administrasjon fra myndighetene sin side. Det norske flagget må styrkes. Fartsområdebegrensningene i NIS må oppheves og kombineres med styrket konkurransedyktig nettolønnsordning for NIS-skip. Samtidig må servicenivået i Sjøfartsdirektoratet økes.

Hele systemet for trafikkavviklingen til sjøs – inklusive lossystemet – må målrettes, effektiviseres og moderniseres.

Utbygging og drift av havner og tilhørende landbasert infrastruktur må prioriteres langt mer helhetlig enn i dag. Det må legges til rette for mer effektive havneoperasjoner og et kraftig løft av sjøtransportens infrastruktur. Videre må det sikres at havnekapitalen i de kommunale havnene anvendes til havneformål.

Sjøtransporten må løftes og prioriteres langt høyere i Nasjonal Transportplan enn i dag. Det er behov for en langt mer helhetlig transportpolitikk på tvers av transportformene hvor Kystverket styrkes som transportetat.