



# Innst. S. nr. 260

(2006-2007)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 75 (2006-2007)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007-2013)**

Til Stortinget

#### **SAMMENDRAG**

Utviklinga av eit meir miljøvennleg godstransportsystem er eit sentralt transportpolitisk mål i Europa. Hovudmålsetjinga med Marco Polo-programmet er å fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem gjennom å gje økonomisk oppstartsstøtte til nye berekraftige transportløysingar som kan medverke til å overføre transport av gods frå veg til sjø, jarnbane og innlandsvassvegar.

Marco Polo-programmet starta opp i 2003 og var opprinneleg meint å vare fram til 2010, med ei økonomisk ramme på 100 millionar euro for perioden 2003-2006. Programmet vart innlemma i EØS-avtala ved avgjerd i EØS-komiteen nr. 65/2004 av 26. april 2004.

Frå og med 2007 er programmet erstatta av forordning 1692/2006 av 24. oktober 2006. Dette er eit nytt og utvida program for perioden 2007-2013 (Marco Polo II).

Med sikte på at Noreg skal kunne ta del i det nye programmet snarast råd i 2007, vert det lagt opp til at Stortinget sitt samtykke vert innhenta før avgjerda vert teken i EØS-komiteen. Det er venta avgjerd i EØS-komiteen våren 2007.

Målsetjinga til EU om å få meir godstransport over frå veg til andre transportformar er i samsvar med norsk transportpolitikk.

Sjølv om Noreg ikkje på langt nær har så store trengselsproblem som sentrale delar av Europa, må norsk deltaking sjåast i ein større samanheng.

Det at programmet legg enda større vekt på sjøtransportløysingar, gjer programmet ytterlegare interessant for vidare norsk deltaking. Programmet kan mellom anna opne for nye transportløysingar på Nordkalotten og i Barentsregionen, og for kommunikasjonen desse regionane har med sentrale delar av Europa.

#### **Nærare om programmet**

Programmet har ei kvantifisert målsetjing om å overføre den årlege veksten i grensekryssande europeisk godstransport (rekna ut til å vere 12 milliardar tonnkm) frå veg til jarnbane, nærskipfart og innlandsvassvegar. Basert på overslag frå dei prosjekta som så langt har fått tildelt midlar, verkar overføringane å verte større enn venta. Kommisjonen har rekna ut at kvar euro som vert gjeve i støtte, vil gje samfunnsmessige og miljømessige gevinstar på seks euro.

Slik overføring av transport, som regel frå direkte transport dør-til-dør med lastebil til kombinerte transportmåtar der sjøtransport eller jarnbanetransport utgjer hovudetappen, medfører økonomisk risiko for føretaka. Det er i første rekkje denne risikoen, i tillegg til andre kostnader i samband med skiping av nye transportruter, programmet skal støtte.

Programmet har ein klar internasjonal dimensjon ved at støtte berre kan gjevast til grensekryssande transport.

Følgjande prosjektypar har til no hatt rett til støtte:

- Godsoverføringsprosjekt - støtte til nye transportløysingar som ikkje går på veg
- Katalysatorprosjekt - tiltak som kan redusere marknads- og konkurransemessige hindringar for intermodale løysingar
- Felles læringsprosjekt - stimulering av samarbeid i godslogistikkmarknaden

Marco Polo II-programmet 2007-2013 (MP II) bygger vidare på MP I, men inneber ei vesentleg utviding m.a. Det nye programmet har dei same måla og skal

organiserast på same måten, og det er opna for fleire tiltakstypar som har rett til støtte. Det er mellom anna lagt større vekt på overføring av gods til sjøbaserte transportløyningar, samstundes som det vert lagt vekt på å unngå vridning i konkurransen i høve til eksisterande transporttilbod med skip og jernbane.

I tillegg til dei tiltaka som har rett til støtte frå det opprinnelege Marco Polo-programmet, er MP II-programmet utvida med følgjande tiltakstypar:

- Motorways of the Seas (MoS)
- Transportforebyggjande tiltak

### **Administrative og økonomiske konsekvensar**

Deltaking i programmet gjer det naudsynt med løyingsvedtak over fleire år. Stortinget sitt samtykke til deltaking i avgjerda i EØS-komiteen er difor naudsynt i medhald av § 26 andre leddet i Grunnlova.

Forordninga har ei økonomisk ramme for perioden 2007-2013 på 400 mill. euro. Noreg sine pliktar for heile perioden vil vere om lag 8,6 mill. euro, eller ca. 70 mill. kroner med dagens eurokurs på 8,1. Desse pliktane skal utbetalast over inntil 12 år. I gjennomsnitt vil dette innebere ei årleg norsk innbetaling på om lag 5,8 mill. kroner. Desse utgiftene vert dekte i fellesskap av Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet med like delar.

### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, vil peke på at Norge har lyktes med å legge til rette for å flytte gods fra veg til jernbane. Flertallet mener at Norge på dette området bør ha verdifull kompetanse å tilføre et europeisk samarbeid for å fremme godstransporten nasjonalt og mellom landene.

Flertallet vil be om at Regjeringen bidrar til at Norge kan spille en slik rolle gjennom Marco Polo II-programmet og på andre måter. Flertallet er opptatt av at det utvikles mer miljøvennlige transportformer og at man i størst mulig grad benytter det transportmiddelet som er best for miljøet. Marco Polo II er et program som bidrar til dette.

Flertallet vil peke på at Marco Polo II også er helt i tråd med denne og tidligere regjeringers mål om å få mer transport av gods over til jernbane og sjø. Det er nå en meget positiv utvikling i Norge når det gjelder gods på jernbane. Flertallet kunne ønske at vi også fikk en liknende vekst i transporten på sjø, og synes derfor at dette programmet er meget interessant.

Flertallet har også merket seg at kommisjonen bekrefter at satsing på sjø- og banetransport gir store samfunnsmessige og miljømessige gevinster.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er glad for at regjeringen Stoltenberg II viderefører den norske deltakelsen i Marco Polo-programmet som startet under regjeringen Bondevik II, og som ved siden av den øvrige storsatsingen på jernbane har bidratt til betydelig framgang for jernbanens konkurransedyktighet. Jernbanen opplever en fantastisk etterspørselsvekst på godstransport generelt, og kombinerte transporter spesielt.

Disse medlemmer erkjenner samtidig utfordringen vi har for å handle resolutt i forhold til behovet for kapasitetsøkende tiltak, herunder utbygging av flere kryssingsspor og økt terminalkapasitet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Magnhild Holmberg, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, har merket seg at Marco Polo II-programmet er en videreføring av MP-I, men med vesentlig utvidelse i den økonomiske rammen og flere tiltakstyper som gir rett til støtte.

Disse medlemmer har merket seg at prosjekter innenfor "Motorways of the Seas" (MoS) ikke kan knyttes til større og mer langsiktige infrastrukturforbedringer gjennom "Transeuropean Network for Transport" (TEN-T) med norsk deltagelse med mulighet til støtte for kostnader på norsk territorium, siden Norge ikke deltar med økonomiske midler i TEN-T-programmet. Disse medlemmer peker på at dette kan begrense norsk utbytte fra et program der Norge skal betale bidrag på 70 mill. kroner i perioden 2007-2013, og innenfor området sjøtransport som er særlig interessant for Norge. Slike begrensninger bør en derfor søke å unngå.

Disse medlemmer støtter programmets to nye tiltakstyper; hhv. overføring av frakt fra veg til sjø og transportforebyggende tiltak. Disse medlemmer peker i den forbindelse på at slike tiltakstyper også bør følges opp i nasjonal sammenheng gjennom utvikling av nasjonale intermodale knutepunkt der havn, veg, flyplass og jernbane knyttes direkte sammen.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at Høyre har fremmet forslag om en egen handlingsplan for kapasitetsøkende tiltak for jernbanen, og vil prioritere økte bevilgninger til kryssingsspor i forbindelse med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett, jf. henholdsvis Dokument 8:92 (2006-2007) og St.prp. nr. 69 (2006-2007).

Komiteen viser til at utkast til innstilling har vært forelagt utenrikskomiteen til uttalelse. Utenrikskomiteen melder ingen merknader i saken utover at komiteens medlemmer slutter seg til motsvarende fraksjoners merknader i transport- og kommunikasjonskomiteen.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget gjev sitt samtykke til at Noreg tek del i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. juni 2007

**Per Sandberg**  
leder

**Truls Wickholm**  
ordfører

