



Innst. 271 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:53 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å styrke sjøtransportens konkurranseevne i Norge

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem melding om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne innenfor nasjonal transport av personer og gods.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til

vedlagte uttalelse, datert 6. januar 2011, fra fiskeri- og kystministeren i saken.

Komiteen mener at Norge er i en særstilling når det gjelder mulighetene for at en stor andel av godstrafikken burde foregå over sjøen. Komiteen merker seg også at det i de senere årene har vært en stor enighet i det politiske miljøet for å overføre større del av varetransporten fra vei til bane og sjø. Når godstransporten på sjø fortsetter å tape terreng i antall kilometertonnasje, synes dette å skyldes en rekke faktorer som hver for seg ikke ville forhindre en slik utvikling, men som i sum fører til at ønsket utvikling ikke skjer.

Komiteen merker seg at fiskeri- og kystministeren i sin uttalelse refererer til Nasjonal transportplan (NTP) som et av de viktigste verktøyene vi har for å nå målsettingene på samferdselssektoren. I den nylig utarbeidede rapporten «Hvordan styrke sjøtransportens konkurranseevne?» tas det til orde for at NTP må inneholde konkrete mål og strategier for overføring av gods fra vei til sjø og bane, noe som ikke er tilfelle i dag. Komiteen støtter dette synet.

Komiteen merker seg også den nye havne- og farvannsloven som trådte i kraft 1. januar 2010, og det arbeidet som nå pågår i samarbeid med brukerne for å lage et godt regelverk for å styrke sjøsikkerheten, bedre fremkommeligheten på sjøen samt gi havnene muligheten til å utvikle seg som effektive logistikknutepunkt. Komiteen mener at det siste er en av forutsetningene for å lykkes i å øke varetransporten på sjøen.

Komiteen vil til videre understreke viktigheten av koordineringen mellom havnene, befrakterne og vareeierne, og at en viss spesialisering av havnene vil fremme intensjonen med å oppnå større andel av varetransport på sjøen.

Komiteen innser at økonomien knyttet til varetransporten er en vesentlig faktor for å oppnå målsettingen. For aktørene innen sjøtransport er det viktig at de offentlige rammebetingelsene i konkurransen mellom transportmidlene er mest mulig rettferdige.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, mener at transportkostnadene er en utfordring for næringslivet, og at ønsket økning i sjøtransporten forutsetter at denne er prismessig konkurransedyktig med transporten på landeveien.

Flertallet vil peke på viktigheten av at havnene på sin side tilbyr kostnadseffektive omlastninger mellom sjø- og veitransport, og at havnene som sentrale godsknutepunkt og logistikkentra kan bidra svært positivt til næringsutviklingen.

Flertallet forutsetter at styrking av sjøtransporten vil få en sentral plass i arbeidet med NTP 2014–2023. Fokus på miljøaspektet, utvikling av godsknutepunkt og konkurranseflater mellom transportformene er elementer som vil være med på å styrke sjøtransporten.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til at aktørene innen sjøtransport føler at offentlig favorisering av vei og bane er en alvorlig hemsko for deres konkurranseevne. Dette flertallet vil i den sammenheng påpeke at sjøtransporten i dag er pålagt en rekke avgifter, og at brukerbetalingen er høyere enn hos de andre transportsektorene. Spesielt vil her nevnes lostjenesten som utgjør den største kostnaden, og hvor også de som ikke benytter tjenesten må betale for losberedskap.

Dette flertallet mener at et avgiftsnivå på sjøtransporten som er med på å redusere denne befraktningsmåten, er spesielt uheldig med tanke på klima, da energiforbruket per tonnkilometer ligger på det halve for sjøtransport sammenlignet med veitransport. Sammenligner vi fraktekapasiteten på de forskjellige transportmidlene ser vi at et tog kan ta 20 semitrailere, mens et skip kan ta 150–200 semitrailere.

Dette flertallet vil her også understreke de positive samfunnsgevinstene ved sjøtransport. Econ Pöyry beregnet i 2008 denne gevinsten til 1 mrd. kroner i 2010 bare ved å erstatte store deler av lastebiltrafikken til Kontinentet over Svinesund.

Dette flertallet vil også peke på den urettferdigheten som oppstår mellom norske og utenlandske befraktere i forhold til NO_x-avgiften for de som har valgt ikke å bli medlem av NO_x-fondet. Det vil

derfor være viktig at dette blir håndhevet for de som ikke frivillig betaler.

Dette flertallet mener at myndighetene her har en viktig rolle å spille i koordineringen mellom havnene, befrakterne og vareeierne, og at det vil være naturlig med en samordning med det øvrige transportansvaret i regjeringen.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem melding om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne innenfor nasjonal transport av personer og gods.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at den årlige rammen til sjøtransportområdet er økt med 77 pst. sammenlignet med forrige planperiode. Det tilsvarer en årlig økning av Kystverkets budsjett på ca. 470 mill. kroner. Fjerning av årsavgift for havnesikkerhet og reduksjon av kystavgiften har samlet redusert avgiftene med i overkant av 55 mill. kroner de siste to årene. Endrede forskrifter om losplikt og losavgifter som trådte i kraft 1. januar 2011 er anslått til å gi en besparelse for skipsfarten på ca. 29 mill. kroner. Avgiftenes størrelse og innretning vil også være viktige virkemidler som må vurderes i kommende budsjetter og i revisjonsarbeidet med NTP.

Disse medlemmer er opptatt av at NO_x-avgiften ikke skal føre til utilsiktede konkurransevridninger mellom de som betaler avgift eller innbetaler til NO_x-fondet, og de som unndrar seg avgift. Siktemålet må være at økt kunnskap om avgiften, i kombinasjon med avgiftstekniske forbedringer og kontroller, vil bidra til at skip som seiler mellom to eller flere norske havner, oppfyller avgiftsplikten.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Dokument 8:53 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å styrke sjøtransportens konkurranseevne i Norge – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til rapporten «Hvordan styrke sjøtransportens konkurranseevne?» utarbeidet, og fremlagt 1. november 2010, av Norske Havner, Norges Havneforbund, Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTS) og Kystverket. Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen ved utarbeidelse av stortingsmeldingen legger vekt på rapporten og de forslag til handlingsplan som rapporten inneholder.

Disse medlemmer viser til at det i komiteen er gjennomført åpen høring om forslaget 10. mars 2011, og der representanter for Norsk Havneforening, LTL, KS Bedrift Havn, Norges Rederiforbund og Maritimt Forum deltok. Samtlige ga uttrykk for støtte til forslaget. I etterkant av høringen er det også kommet innspill fra Fraktestøttes Rederiforening. Disse medlemmer har merket seg innspill fra de nevnte aktører om behovet for harmonisering av avgiftssystemet. Disse medlemmer viser til at for sjøtransport utgjør offentlige avgifter og gebyrer en langt høyere andel av totale transportkostnader for transportbruker sammenlignet med transport på land. Endring i dette forholdet er avgjørende viktig for å nå målsettingen om økt sjøtransport av både gods og personer. Disse medlemmer har merket seg TØIs analyse som viser at det kan være mulig å overføre mer enn 25 pst. av antall tonn km i innenriks og utenriks godstransport fra veg til sjø og bane med utgangspunkt i dagens transporttilbud.

Disse medlemmer har merket seg beregninger fra Norges rederiforbund om at sjøtransporten i stor grad er brukerfinansiert og at det i 2011 betales nærmere 640 mill. kroner i avgift og gebyrer bare til Kystverket, og at avgift og gebyr knyttet til lostjenesten utgjør over 500 mill. kroner av dette beløpet.

Disse medlemmer har spesielt merket seg ønsket fra sjøtransportnæringen og fra brukere av sjøtransport om en endring i opplegg for og kostnader ved lostjenesten. Disse medlemmer peker på at Det Norske Veritas i 2006 la frem evalueringsrapport om lostjenesten. Rapporten konkluderte med at antall losinger kan reduseres med mellom 25 og 30 pst. uten at det går ut over sikkerheten, og med tilhørende mulighet for kostnadsreduksjon for sjøtransport på mellom 50 og 100 mill. kroner årlig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i lostjenesten med sikte på å redusere antall losinger og reduksjon av avgifter og gebyrer knyttet til pålagt lostjeneste. Stortinget peker spesielt på muligheten for å forbedre ordningen med farledsbevis. Stortinget legger til grunn at tiltak ikke øker risikonivået.»

Disse medlemmer understreker at gjennomgang av avgiftssystemet knyttet til bruk av sjøtransport, må omfatte både regelendringer og kostnadsreduksjon knyttet til eksisterende tjenester levert av offentlig sektor, samt økning av statens andel av de

samme tjenestene med justert opplegg. Disse medlemmer mener at alle tre virkemidler må brukes for å sikre at norsk nærskipsfart skal bli et mer miljøvennlig og konkurransedyktig alternativ til vei-transport slik at mer gods kan fraktes med skip.

Disse medlemmer peker også på at samling av alt ansvar knyttet til transportsektor i et departement bør inngå i stortingsmeldingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner også om at Norge har et stort antall havner. For å få til en ønsket økning i bruk av sjøtransport bør regjeringen peke på noen få havner og aktivt delta i utviklingen av disse gjennom koordinering, regulering og finansiering.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:53 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken og Arne Sortevik om å styrke sjøtransportens konkurranseevne i Norge – vedlegges protokollen

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i lostjenesten med sikte på å redusere antall losinger og reduksjon av avgifter og gebyrer knyttet til pålagt lostjeneste. Stortinget peker spesielt på muligheten for å forbedre ordningen med farledsbevis. Stortinget legger til grunn at tiltak ikke øker risikonivået.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til merknadene og representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen legge frem melding om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne innenfor nasjonal transport av personer og gods.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. mars 2011

Knut Arild Hareide

leder

Lars Myraune

ordfører

Vedlegg

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 6. januar 2011

Representantforslag Dok. 8:53 S (2010-2011) fra stortingsrepresentantene Hoksrud, Fredriksen, Godskesen og Sortevik om å styrke sjøtransportens konkurranseevne i Norge

Innledning

Jeg viser til brev av 16.12.2010 hvor det bes om en uttalelse til representantforslag Dok. 8:53 S (2010-2011) fra stortingsrepresentantene Hoksrud, Fredriksen, Godskesen og Sortevik, hvor det fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem melding om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne innenfor nasjonal transport av personer og gods.»

Nasjonal transportplan – Tilrettelegging for samspill mellom transportformene

Soria Moria II erklæringen legger vekt på å stimulere til økt godstransport på sjø, og dette danner bakgrunnen for regjeringens helhetlige transportpolitikk. Sjøtransporten inngår følgelig som en naturlig del av Nasjonal transportplan (NTP), og NTP er et av de viktigste verktøyene vi har for å nå målsettingene på samferdselssektoren.

I St. meld. Nr. 16(2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 viser regjeringen at vi satser på samferdsel. Den økonomiske rammen for planen er økt med 100 milliarder kroner sammenliknet med forrige planperiode.

I lys av det voksende transportbehovet og i samsvar med Soria Moria II erklæringen, er det viktig å overføre transport fra vei til bane og sjø. Den årlige rammen til sjøtransportområdet er derfor økt med 77 % sammenliknet med forrige planperiode. Det tilsvarer en årlig økning i Kystverkets budsjett på rundt 470 mill. kroner.

Økningen i de årlige rammene og de konkrete prosjektene i NTP 2010-2019 er fulgt opp i regjeringens påfølgende budsjettforslag for 2010 og 2011.

En moderne og fremtidsrettet havne- og farvannslovgivning

Ny lov om havner og farvann trådte i kraft 1. januar 2010. For tiden arbeider både Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket med å gjennomgå hele forskriftsverket til loven. Målet er å få på plass et oversiktlig og brukervennlig regelverk innen utgangen av 2012. Departementet ser det som viktig

at brukerne av regelverket blir involvert i dette arbeidet. I denne sammenheng har Kystverket invitert havneorganisasjonene til å delta i referansegrupper. Responsen fra organisasjonene har vært god, og det er etablert et samarbeid på området.

Den nye loven, med tilhørende forskrifter, utgjør en viktig del av det juridiske rammeverket for sjøtransporten. Samfunnsutviklingen har vist at vi trenger en mer moderne og dynamisk havne- og farvannslov for å styrke sjøsikkerheten, bedre fremkommeligheten på sjøen og ikke minst gi havnene mulighet til å utvikle seg som effektive logistikknutepunkt.

Loven spiller denne samfunnsutviklingen og legger til rette for effektiv og forretningsmessig havnedrift. Blant annet er havneavgiftene avvirket og erstattet med alminnelig prisfastsettelse for de havnetjenester som leveres. Alminnelig prisfastsettelse innebærer en forenkling av regelverket i forhold til de tidligere reglene om havneavgifter som var både kompliserte og detaljerte. Dette vil igjen føre til forenkling av havnenes arbeid. Alminnelig prisfastsettelse vil også bidra til likere konkurranseforhold mellom sjøtransport og vegtransport. Det forventes at avviking av havneavgiftene vil føre til at havnene drives med fokus på kostnadskontroll. Dette vil styrke sjøtransporten.

I den nye loven er reglene om en atskilt økonomi i havnen, den såkalte havnekapitalen, videreført med visse tilpasninger. Det er videre gitt en viss adgang til utdeling og utbytte fra havnekapitalen. Disse tilpasningene skal gjøre drift av havnevirksomhet mer attraktivt og tilrettelegge for deltakelse fra, og samarbeid med, private aktører der det er aktuelt. Kommunen gis altså i den nye loven større frihet til å organisere havnevirksomheten. Det skilles tydeligere mellom forvaltningsoppgaver og driftsoppgaver. Loven legger også opp til et tettere samarbeid mellom havner. Dette vil kunne bidra til at vi får større godsmengder i havnen, og til å effektivisere havnedriften.

Havne- og farvannsloven § 46 gir også hjemmel for statlige myndigheter til å peke ut havner som er særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods. Fiskeri- og kystdepartementet pekte i desember 2009 ut havnene i Tromsø, Bergen, Stavanger, Kristiansand og Oslo. I vedtakene går det fram at havnene ikke kan gjøre endringer i eksisterende organisasjonsform uten å innhente samtykke fra departementet på forhånd. Det er videre satt som krav at det skal utarbeides en plan for havna som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet som trans-

portknutepunkt. Kystverket har også fått rett til å møte som observatør i styret med talerett. Med dette kan nasjonale myndigheter følge de utpekte havnene tettere. Havnene har likefullt selv ansvaret for havnedriften.

De aller fleste havner er kommunale. Det understrekes derfor at lokalpolitikkerne har en svært viktig rolle i å sikre gode rammevilkår for havnene, og på den måten være med på å styrke sjøtransporten.

Reduksjon i sjøtransporten sine avgifter og drift av maritim infrastruktur

I NTP 2010-2019 er det foretatt en gjennomgang av gebyr- og avgiftsbelastningen for de ulike transportformene. En av konklusjonene som kan trekkes etter denne gjennomgangen er at sjøtransporten sett under ett kommer relativt gunstig ut sammenliknet med vegtransport, men at det er betydelige forskjeller mellom innenriks og utenriks sjøtransport.

For å stimulere til at mer transport overføres fra vei til sjø har regjeringen, som en oppfølging av NTP 2010-2019, fremmet forslag i statsbudsjettet for 2011 om å redusere kystavgiften fra 30 til 20 prosent. Reduksjonen tilsvarer en avgiftslette på 29,2 millioner kroner. Stortinget sluttet seg til dette.

Årets avgiftsreduksjon er en videreføring av 2010-budsjettet. Her ble ISPS- avgiften fjernet og kystavgiften redusert fra 34 til 30 prosent. Dette tilsvarte en avgiftslette på 27 millioner kroner.

Gjennom budsjettet for 2011 gir regjeringen et betydelig løft til sjøtransport og maritim infrastruktur ved å øke bevilgningen med 88,8 millioner kroner til oppfølging av NTP 2010-2019 under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde.

I statsbudsjettet for 2011 har regjeringen også foreslått å øke bevilgningen til fiskerihavner og farleier med 31,7 millioner kroner. Det samlede bevilgningsforslaget til farleier blir med dette 314, 1 millioner kroner. Stortinget sluttet seg til dette.

Bevilgningsøkning til farleier må sees i sammenheng med at farleiene utgjør en sentral del av infrastrukturen og er en forutsetning for å utvikle sjøtransporten. I NTP 2010-2019 er det prioritert 42 større og mindre tiltak i viktige farleier. Regjeringen legger opp til å bruke nesten 3 milliarder kroner til dette formålet i de neste 10 årene.

Når det gjelder NOx-avgiften og forholdet til utenlandske fartøy vil jeg understreke at det er igangsatt et målrettet arbeid med å avgiftsbelegge utenlandske fartøy på samme måte som norske, og at behov for tiltak vurderes fortløpende både mht. informasjon, opplysningsplikt og kontroll. Dette følges opp av Finansdepartementet.

Loseffektiviseringsprosjektet

Parallelt med arbeidet med å redusere gebyr- og avgiftsbelastningen har Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket gjennomgått lostjenesten med sikte på effektivisering av tjenesten, uten at dette skal gå ut over sikkerheten til sjøs.

Forslag til endringer i både lospliktreglene og losavgiftene var på høring våren og forsommeren 2010, og nye forskrifter om losplikt og losavgifter trådte i kraft fra årsskiftet.

Endringene i losplikten vil innebære at mellom 10 og 15 prosent av den trafikken som er lospliktig i dag, vil bli fritatt fra losplikten. Videre vil ordningen med farleisbevis forenkles. Fokuset vil bli endret fra en vektlegging av formelle krav til fartstid og seiling på norskekysten over til faktisk prøving av kompetanse. Ordningen med farleisbevis innebærer at et lospliktig fartøy kan forestå seilas uten los om bord når det er dokumentert at fartøyet navigatør har den nødvendige kompetansen for det aktuelle farvannet. Sammen med en omlegging av avgiftssystemet innebærer dette at det vil bli enklere og mer økonomisk lønnsomt for skipsfartsnæringen å seile med farleisbevis fremfor å ta los om bord. Gevinsten vil være lavere kostnader for både Kystverket og skipsfartsnæringen. Samtidig vil vi ivareta sikkerheten på dagens nivå gjennom den kvalitetssikring som legges inn i farleisbevisordningen.

Den samlede kostnadsreduksjonen for lostjenesten er anslått til ca. 29 mill. kroner. Fordi lostjenesten er 100 % brukerfinansiert, vil betalingsplikten for skipfarten bli tilsvarende redusert. Når skipfarten har tilpasset seg den nye farleisbevisordningen, kan nedgangen i kostnadene på sikt bli større.

Gjennomgangen av lostjenesten er imidlertid ikke ferdig med dette. Jeg vil også utrede muligheten for å etablere utvidede lospliktfriske seilingskorridorer. Seilingskorridorene tenkes kombinert med systemer for å separere trafikken eller påbudte ruter overvåket fra trafikksentralene. Et slikt system vil kunne erstatte bruk av los i de utvidede områdene. Målsettingen med en slik ordning er at den skal bidra til mer kostnadseffektive løsninger enn de som fins i dag.

En omlegging av lostjenesten vil gi muligheter for effektiviseringsgevinster og ressursbesparelser som vil komme brukerne av sjøtransporten til gode i form av reduserte kostnader.

Havnestructur og stamnett til sjøs

Regjeringen vil utvikle gode nettverk for hver transportsektor, og gode koblinger mellom nettverkene. Sammenkobling er viktig for å få overført transport fra veg til sjø og bane, og en slik overføring vil øke fleksibiliteten og effektiviteten i transportene.

I NTP 2010-2019 er det foretatt en gjennomgang av havnestructuren, og det er en oversikt over stam-

netthavner og sjøverts og landverts infrastruktur, jfr. fig. 10.1 i nevnte melding. Stamnetthavnene kan være både offentlige og private. Regjeringen legger i nevnte melding til grunn at alle stamnetthavnene skal være tilknyttet stamnettet til sjøs, og ha riksvegtilknytning. Dette innebærer at staten beholder ansvaret for farleiene og vegene til stamnetthavnene også etter gjennomføringen av regionreformen. Stamnettet til sjøs legges til grunn for de farleisutbedringene som regjeringen foreslår prioritert i NTP 2010-2019.

Staten har, med unntak for fiskerihavner, ingen økonomiske virkemidler for direkte investeringer eller medvirkning i havnedrift. Havnene som inngår i transportnettverket er enten kommunale eller private, og alle utbedringer og investeringer i havnesektoren bekostes av havnene selv. Staten bekoster farleier, veger og jernbanespor til havnene.

Til tross for at staten har begrenset ansvar og innflytelse i havneutviklingen ønsker regjeringen å planlegge utviklingen slik at kommuner, fylker, interkommunale selskap og øvrig næringsliv sammen arbeider for å utvikle effektive godsknutepunkter. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet skal i første halvdel av 2011 eksempelvis holde fem regionale dialogmøter med næringslivet, som en del av arbeidet med neste NTP, dvs. NTP 2014-2023. Her vil effektive godsknutepunkter være et sentralt tema.

Det vil være markedet (vareeiere og transporttilbydere) som ut i fra økonomiske og bedriftsmessige vurderinger velger hvilke havner som anløpes og således avgjør hvilke havner som er sentrale i det norske transportsystemet. Stamnetthavner og prioritering av farleisiltak og vegtilknytning er likevel virkemidler som bygger opp under de viktigste havnene, og som gir signal om hvor regjeringen mener det vil være viktigst å bruke ressurser i den kommende planperioden. Staten vil følge utviklingen i trafikkmønsteret nøye med tanke på tiltak i forbindelse med rulleringene av NTP.

NTP 2010-2019 gir sammen med St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap en god oversikt over relevante problemstillinger innen sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing. Blant annet er det i forbindelse med utformingen av NTP 2010-2019 gjort et omfattende arbeid knyttet til prioritering av konkrete farleisutbedringer som vil bidra til både økt sikkerhet og økt fremkommelighet for sjøtransporten.

Statlige organisering

Vurderinger knyttet til hvordan staten mest hensiktsmessig kan organiseres for å løse sine oppgaver er viktig og krevende. Det er ofte en rekke perspektiver som kan anlegges, og det vil være mange hensyn

som må avveies. Grensesnitt mellom departementenes ansvarsområder vil alltid måtte forekomme.

Norge er en betydelig havnasjon. Vår hav- og kystforvaltning byr samlet sett på en rekke utfordrende oppgaver, bl.a. behovet for helhetlig tilnærming knyttet til arealbruk, interesseavveining, reguleringer og sikkerhet og beredskapsnivå. Det er min mening at behovene for, og den samlede nytten av, å kunne legge slike perspektiver til grunn er større enn den gevinsten som isolert sett muligens oppnås ved en samling av all samferdsels- og transportpolitikk i et departement. Spørsmålet ble forøvrig drøftet i St.prp. nr. 1 (2002-2003) for Fiskeri- og kystdepartementet, og det vises til denne.

I tiden etter 2003 har behov for helhetlig hav- og kystforvaltning forsterket seg ytterligere. For eksempel er en helhetlig hav- og kystforvaltning svært viktig i et nordområde og arktisk perspektiv, der sjøsikkerhet, rammebetingelser for sjøtransporten og reguleringer av denne er sentrale virkemidler. Regjeringen har, som en del av dette forvaltningsarbeidet, gitt Kystverket i oppdrag å forberede etableringen av BarentsWatch, et helhetlig overvåknings- og informasjonssystem for de nordlige hav- og kystområder. Etableringen forutsetter et nært samarbeid med en rekke andre institusjoner. Systemet skal etter planen bestå av en åpen og en lukket del. Den åpne delen vil være en offentlig tilgjengelig informasjonsportal for havområdene, som skal formidle informasjon til allmennheten knyttet til klima og miljø, sjøtransport, marine ressurser og olje og gass. Den lukkede delen er tenkt å være et operativt system for relevante myndigheter, som ved å kombinere informasjon kan lette håndteringen av spesielle situasjoner som forurensing, ulykker, m.v. Det arbeides for at en eventuell lukket del av systemet skal knyttes til sjøtrafikksentralen i Vardø. Etableringen av BarentsWatch illustrerer på mange måter den tilnærmingen som bør ligge til grunn for en helhetlig hav- og kystforvaltning. Stortinget vil bli holdt orientert om utviklingen i saken på egnet måte.

Avslutning

Som det går frem av gjennomgangen over oppfyller Regjeringen løftene nedfelt i Soria Moria II erklæringen, blant annet gjennom NTP 2010-2019 og den nye havne- og farvannsloven. I all hovedsak mener jeg også at NTP 2010-2019 behandler de temaene som forslagstillerne ønsker drøftet i en egen stortingsmelding.

Som en del av forberedelsene til departementenes arbeid med NTP 2014-2023, er etatene bedt om å utrede sentrale utviklingstrekk innenfor transportsektoren. Både en perspektivanalyse og en egen delutredning om godsknutepunkter vil bli overlevert departementene i februar 2011.

Sjøtransportens vilkår og utviklingstrekk behandles også i Nordområdeutredningen. Del 1 av denne utredningen ble nylig ferdigstilt. I mai 2011 slutføres del 2, som vil være en strategisk studie av infrastrukturutviklingen og gi en vurdering av eksisterende planer for området. Etatene skal bruke utredningene som grunnlag for sitt planforslag.

Avslutningsvis vil jeg understreke at jeg deler forslagstillernes engasjement for å styrke sjøtransporten. Jeg har på denne bakgrunn invitert representanter fra havnene, rederiene, transport- og logistikkbedriftene og vareeierne til et møte i departementet 27. januar d.å. for å diskutere hva som skal til for å få mer gods over på kjøll. Både offentlige rammebetingelser, tiltak og virkemidler fra næringens side vil være tema og grunnlag for diskusjonen i møtet. I denne sammenheng vil det også være helt naturlig å drøfte innholdet i rapporten «*Hvordan styrke sjøtran-*

sportens konkurranseevne», som forslagsstillerne viser til. Diskusjonene og konklusjonene fra dette møtet vil gi viktige bidrag til Fiskeri- og kystdepartementets arbeid med NTP 2014-2023.

Samspillet mellom ulike transportformer er grunnleggende for å styrke sjøtransporten, både innenriks og mot utlandet. Jeg mener på denne bakgrunn at det ikke er aktuelt å fremlegge en egen stortingsmelding om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne. De ulike transportformene bør i stedet behandles samlet, og med lik planleggingshorisont, slik NTP legger opp til. Regjeringen vil derfor komme tilbake med en samlet gjennomgang av transportpolitikken ved fremleggelsen av NTP 2014-2023. Arbeidet med denne meldingen er som nevnt igangsatt, og den skal etter planen legges frem for Stortinget i vårsesjonen 2013.

