



Innst. 354 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:73 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Steinar Reiten, Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke og Line Henriette Hjemdal om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag med en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten, for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.
2. Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipmelding, som skal gi en bred fremstilling av utfordringene for norsk sjøfart, og en presentasjon av tiltak for å bedre rammevilkårene for næringen.
3. Stortinget ber regjeringen løfte sjøtransportens posisjon i Nasjonal transportplan, samt fremme flere konkrete tiltak for å styrke varetransporten til sjøs.»

Det vises til dokumentet for nærmere grunnleggelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og

Tone Merete Sønsterud, fra Framskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Trond Helleland, 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 representantforslaget og til vedlagte uttalelse, dattert 23. april 2013, fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser for øvrig til behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet har merket seg at det bare er lagt inn 19,4 mrd. kroner på sjøtransport og maritim infrastruktur i hele planperioden i regjeringens forslag til ny NTP 2014–2023.

Disse medlemmer viser til at Norge er en av verdens ledende maritime nasjoner, men at det finnes et stort uutnyttet potensial for vekst i vår egen nærskipfart. Derfor må tilnærmingen til sjøtransportens infrastruktur være helhetlig, strategisk og planmessig dersom man skal få mer gods over fra land til sjø. Det må gjennomføres en omfattende gjennomgang av regelverk og avgiftspolitikk, både på land og sjøsiden, med reduksjoner av gebyrer, slik at sjøtransportens konkurransekraft styrkes, sammenliknet med landtransport.

Disse medlemmer viser videre til at med dagens avgiftspolitikk for sjøtransporten kan havne-

avgiftene beløpe seg opp til 75 pst. av kostnadene for den last som skal fraktes. Da blir løsningen landtransport.

Disse medlemmer har også merket seg at regjeringen sier at de vil stake ut tydelige og gode målsetninger for sjøtransporten, men at det først vil komme i «Nærskipsfartsstrategien» og i den reviderte maritime strategien «Stø kurs». Det er altså i dag ingen tydelighet for hva regjeringen legger opp til, kun uspesifiserte tiltak, og man ser at gang på gang skyver regjeringen strategisk viktige sjøtransportrelaterte avgjørelser foran seg.

Disse medlemmer viser til at det er et viktig mål også i NTP å opprette flere trafikkknutepunkter for distribusjon og logistikk, hvor ulike transportformer møtes. For overføring av landbasert gods-transport til sjø er dette spesielt viktig. Disse medlemmer peker på at for å få realisert dette viktige målet, trengs det tydeligere styring fra Samferdselsdepartementet og bedre statlig koordinering.

Disse medlemmer peker også spesielt på at Norge trenger færre nasjonale havner for å samle varestømmene, og på den måten sikre bedre overføring av godstransport fra land til sjø. Disse medlemmer understreker at det trengs en avklaring av begrepet «utpekete havner».

Disse medlemmer ser det som en selvfølge at under utarbeidelsen av både «Nærskipsfartsstrategien» og revideringen av «Stø Kurs» vil næringen og spesielt transportbrukere/vareeiere bli invitert til å delta, slik at strategiene blir konkrete og tett knyttet sammen for at gode målsetninger blir til virkelige resultater.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener sjøtransportens konkurranseevne må styrkes slik at mer gods kan fraktes til sjøs fremfor på vei. Mye av dagens transportbehov dekkes av veitransport, og veinettet overtar en stadig større andel av det voksende transportbehovet. Dette øker risikoen for ulykker, skadde og drepte i trafikken. I tillegg til forurensning både av luft og støy, medfører veitransporten økt slitasje og store kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. I tillegg gir veitransporten unødvendige køer og tidskostnader som svekker næringslivets konkurranseevne.

Dette medlem mener nærskipsfarten må styrkes. For å styrke norsk nærskipsfart er det nødvendig å forbedre nærskipsfartsflåtens rammebetingelser, gjøre norsk eierskap attraktivt, og sikre konkurransekraft innen Europa. Dette medlem viser til at det nå har gått hele ni år siden regjeringen Bondevik II la frem skipsfartsmeldingen i april 2004 St.meld. nr. 31 (2003–2004) Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer.

Dette medlem mener sjøtransporten kan løse viktige utfordringer man har innen samferdselssektoren. Analyser fra Transportøkonomisk institutt viser at en reduksjon i avgiftsnivået for sjøtransport er et viktig tiltak for å stimulere til økt overføring av transport fra land til sjø.

Dette medlem viser til at sjøtransportens infrastruktur i langt større grad er brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur. Sjøtransporten har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til. Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene er avgjørende for deres konkurransekraft. De siste årene har det blitt både flere og høyere avgifter og gebyrer for sjøtransporten, og forskjellene mellom landtransport og sjøtransport har økt i favør av landtransport.

Dette medlem mener det trengs en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag med en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten, for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipsmelding, som skal gi en bred fremstilling av utfordringene for norsk sjøfart og en presentasjon av tiltak for å bedre rammevilkårene for næringen.»

«Stortinget ber regjeringen løfte sjøtransportens posisjon i Nasjonal transportplan, samt fremme flere konkrete tiltak for å styrke varetransporten til sjøs.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag med en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten, for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipsmelding, som skal gi en bred fremstilling av utfordringene for norsk sjøfart og en presentasjon av tiltak for å bedre rammevilkårene for næringen.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen løfte sjøtransportens posisjon i Nasjonal transportplan, samt fremme flere konkrete tiltak for å styrke varetransporten til sjøs.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:73 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Steinar Reiten, Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke og Line Henriette Hjemdal om tiltak for å flytte mer gods-transport fra land til sjø – vedlegges protollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2013

Knut Arild Hareide

leder

Anne Marit Bjørnflaten

ordfører

Vedlegg

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 23. april 2013

Dokument 8:73 S (2012—2013) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Steinar Reiten, Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke og Line Henriette Hjemdal om tiltak for å flytte mer gods-transport fra land til sjø

Innledning

Jeg viser til brev av 10. april 2013 hvor det bes om en uttalelse til Dokument 8:73 S (2012-2013) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Reiten, Hareide, Håbrekke og Hjemdal, der det fremmes følgende forslag:

«1. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag med en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten, for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.

2. Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipsmelding, som skal gi en bred fremstilling av utfordringene for norsk sjøfart, og en presentasjon av tiltak for å bedre rammevilkårene for næringen.

3. Stortinget ber regjeringen løfte sjøtransportens posisjon i Nasjonal transportplan, samt fremme flere konkrete tiltak for å styrke varetransporten til sjøs.»

Nasjonal transportplan

Regjeringens transportpolitikk trekkes opp i Nasjonal transportplan, og det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Regjeringen vil derfor utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere. Dette vil bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljø og regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard vil også bedre trafiksikkerheten. Regjeringen vil videre utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene av transport blir begrenset, og oppfølgingen av "Klimaforliket" har vært sentralt i arbeidet med stortingsmeldingen om *Nasjonal transportplan 2014-2023* som nå ligger til behandling i Stortinget.

Regjeringen tar utgangspunkt i en langsiktig strategi for utviklingen av transportsystemet, som bygger på at de enkelte transportformenes fortrinn skal

utnyttes og samspillet mellom dem styrkes. På denne måten vil det legges til rette for effektiv ressursbruk.

Vegsystemet er en fleksibel transportform som binder landet sammen, og er utgangspunktet for de fleste transporter. Jernbanetransport er miljøvennlig og effektivt i områder med store transportstrømmer. Sjøtransport har sin viktigste transportmessige styrke i frakt av store godsmengder over lange strekninger. Regjeringen legger derfor til grunn en differensiert transportpolitikk, der det er tatt hensyn til at de ulike transportformene har ulike egenskaper, og at det er forskjellige transportbehov i ulike deler av landet.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 varsles det en massiv satsing på samferdsel, og de økonomiske rammene er økt med om lag 50 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2013. Det legges opp til å bruke vel 311 milliarder kroner på veg, 168 milliarder kroner på jernbane, nær 9,23 milliarder kroner på belønningsordningen og 19,4 milliarder kroner på sjøtransport og maritim infrastruktur i planperioden.

Regjeringens godsstrategi

Bosettingsmønster, inntektsnivå, lange avstander innenlands og lange avstander til markedene er forhold som bidrar til at norsk næringsliv har høyere transport- og logistikkostnader enn land vi konkurrerer med. Naturgitte forhold og spredt bosetting setter viktige rammebetingelser for transportpolitikken, samtidig som det er viktig å skape et effektivt og miljøvennlig transportsystem. I Nasjonal transportplan 2014-2023 varsles det at regjeringen legger opp til en videreføring av en todelt godsstrategi som skal:

- Sikre god effektivitet i de ulike sektorene (veg, bane, luft og sjø) gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane, samt legge til rette for knutepunkt som letter en slik overgang.

Prognosene for økonomien og for befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 40 pst. målt i tonnkm fram mot 2030, og regjeringen ønsker at en størst mulig del av veksten i de lange godstransportene skal skje på bane og sjø. Samtidig er det slik at konkurranseflatene mellom transportformene er relativt begrenset, men investeringer i en

av transportsektorene vil kunne påvirke etterspøreren etter andre transportløsninger på samme strekning eller i samme område. Transportøkonomisk institutt (TØI) og Sitma har beregnet at 25 pst. av lastebilens transportarbeid har et teoretisk potensial for overføring, men kostnadene og den praktiske gjennomførbarheten er ikke vurdert. Transportetatene og Avinor mener på sin side at det sannsynligvis er vanskelig å overføre alt godset som TØI peker på. Deres vurdering er at en overføring av mellom 10 – 15 pst. av transportarbeidet med lastebil er et mer realistisk utgangspunkt for hva som er mulig å oppnå.

Det er først og fremst for transport av stykk gods på lengre strekninger at det er et overføringspotensial, og sjø- og banetransport kan over tid utvikles til å bli mer konkurransedyktige alternativ til dør-til-dør lastebiltransport der dette er samfunnmessig gunstig. I den sammenheng er det viktig at politikken tilpasses og forsterker en positiv utvikling slik at bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske hensyn trekker i samme retning. Det er derfor viktig å understreke at overføring av gods fra veg til sjø og bane også er avhengig av transportaktørene selv bidrar, og at næringslivet finner disse alternativene attraktive. I arbeidet med å overføre godstransporter fra veg har det vært mest oppmerksomhet på transportene mellom godsterminalene. Det er på den annen side også viktig å få ned både kostnader og tidsbruken ved terminalbehandling, eksempelvis i havnene.

Mer godstransport på sjø

Sjøtransport er en viktig og velfungerende del av det norske transportsystemet, som står for rundt 90 pst. av godstransportarbeidet i utenrikshandelen og 42 pst. av godstransportarbeidet innenlands. Sjøtransporten er viktig for norsk industri og norske arbeidsplasser langs kysten. Sjøtransporten har videre lave infrastrukturkostnader, den fører med seg begrenset arealbeslag, den avhjelper kø, trengsel og investeringsbehov på vegene, det er en sikker transportform og den bidrar samtidig til en sikrere vegtransport gjennom å avlaste vegtransporten. Sjøtransporten er også energieffektiv, med lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp per tonnkilometer.

Som nevnt er det forventet kraftig vekst i godstransporten fremover. Det forventes imidlertid sterkest vekst for vegtransporten, og mindre vekst på sjø. Selv om sjøtransporten allerede frakter en betydelig del av godset, er det regjeringens vurdering at det er potensial for mer frakt med skip. Jeg vil samtidig trekke frem at EU også har en målsetting om å styrke sjøtransporten. Dette vil på sikt kunne medføre at mer gods som skal til, eller kommer fra, EU går sjøvegen. Dette er en utvikling som det må tas høyde for også i Norge, bl.a. ved å legge til rette for en infra-

struktur som kan håndtere at større godsmengder går med skip.

For å overføre gods fra veg til sjø vil regjeringen som en del av godsstrategien, legge til rette for å styrke nærskipfarten. Nærskipfarten omfatter sjøtransport mellom havner i Norge, og mellom havner i Norge og øvrige havner i Europa. Nærskipfartsflåten utfører transporter av alle typer gods, og består av tørrlasteskip, gasstankere, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, passasjerskip, containerskip, ro/ro-skip og kjøle- og fryserskip.

Jeg har tatt initiativ til å utarbeide en nærskipfartsstrategi i samarbeid med næringsaktørene. Gjennom denne prosessen har det blitt klart at det er behov for å styrke innsatsen for overføring av gods fra veg til sjø. Strategiarbeidet er et samarbeidsprosjekt mellom statlige, regionale og lokale myndigheter og aktørene i markedet, dvs. havner, rederier, vareiere, speditører og samlastere. En forutsetning for å lykkes med å overføre gods fra veg til sjø, er at alle aktørene iverksetter tiltak innenfor sine ansvarsområder. Jeg har fått signaliser fra disse aktørene om at det vil bli gjennomført tiltak for å bedre sjøtransportens konkurranseevne, eksempelvis gjennom utvikling av nye transportkonsept, fornyelse av flåten og effektivisering av havnedriften.

I tillegg må markedsaktørene forplikte seg til å bidra med relevante data og informasjon til statens arbeid med transportplanlegging og analyser. Dette vil bli fulgt opp gjennom dialog med aktørene, og gjennom arbeidet med den varslede gods- og varestrømsanalysen som startes opp i 2013.

Regjeringen vil sette av 3 milliarder kroner i Nasjonal transportplan 2014-2023 til en tiltakspakke for å styrke nærskipfarten. Innenfor rammen av en slik nærskipfartsstrategi vil vi:

- Utforme tiltak som stimulerer til økt bruk av nærskipfart.
- Utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner.
- Utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon.
- Styrke forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger.

Dette representerer et helt nytt sett med virkemidler, og er et nytt virksomhetsområde som vil bidra til å tydeliggjøre og synliggjøre Kystverket som havne- og sjøtransportetat. Hvert av disse punktene er nærmere redegjort for i Nasjonal transportplan 2014-2023. Det er imidlertid behov for å utrede nærmere hva slags type tiltak det kan være aktuelt å innføre, og hvordan tilskuddsordningene skal utformes. Det legges opp til å konkretisere dette nærmere når

den endelige nærskipfartsstrategien legges frem i løpet av 2013.

For å nå målet om å overføre gods fra veg til sjø vil regjeringen i tillegg:

- Styrke sjøtransportens konkurranseevne.
- Videreutvikle lostjenesten som en framtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig tjeneste, som skal fortsette å ivareta viktige samfunnsoppgaver knyttet til miljø og sikkerhet.
- Tilrettelegge for gode koplinger mellom transportformene.
- Samlokalisere terminaler for bane- og sjøtransport der det er mulig, og så langt det er hensiktsmessig.
- Investere i maritim infrastruktur og sørge for sikkerhet og framkommelighet i farvannet.
- Videreføre statlig støtte til Norsk senter for nærskipfart.

Også disse tiltakspunktene er nærmere omtalt i Nasjonal transportplan 2014-2023.

Regjeringens aktive maritime politikk virker godt og gir effekt. Regjeringens maritime strategi "Stø kurs" ble lansert i 2007, og er en politisk plattform for en offensiv nasjonal satsing og stabile rammevilkår for den maritime næringen.

Visjonen er at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon og levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden. I tråd med strategien er det iverksatt en rekke tiltak som har bidratt til en positiv utvikling i norsk maritim næring. Disse tiltakene forutsettes videreført.

Samtidig er det behov for en justering av kursen med sikte på å sikre fortsatt konkurransekraft og utnyttelse av nye muligheter for den maritime næringen. Dette er bakgrunnen for at regjeringen i 2012 besluttet å utarbeide en oppdatert og fornyet maritim strategi. Strategien vil legges frem i løpet av våren 2013. Nærings- og handelsministeren har gjennom arbeidet med regjeringens maritime strategi fokusert på generelle tiltak for å styrke norsk skipsfart, som også kommer til anvendelse for nærskipfartsflåten.

Gebyr- og avgiftspolitikken

De økonomiske rammebetingelsene for de ulike transportsektorene ble gjennomgått og presentert i Nasjonal transportplan 2010-2019. Det er vanskelig å trekke entydige konklusjoner på dette området, men gjennomgangen viser bl.a. at sjøtransporten sett under ett kommer relativt gunstig ut sammenliknet med vegtransport. Det er imidlertid betydelige forskjeller mellom innenriks og utenriks sjøtransport.

Avgiftspolitikken må sees i sammenheng med bompenger, kjørevegsavgifter og andre typer brukerbetalning i transportsektorene, ettersom det er sum-

men av avgifter og brukerbetalning som gjennom virkning på pris påvirker brukernes transportvalg. Jeg vil i denne sammenheng nevne at bompenger finansierer en betydelig del av vegutbyggingen i Norge, og at bidraget fra bompengeselskapene til tiltak på riksvegnettet er på 9,3 milliarder kroner i 2013. Bompengebdraget til riks- og fylkesveger har blitt fire ganger større de siste 10 årene.

I representantforslaget vises det til at nærmere 30 gebyrer og avgifter er rettet mot sjøtransporten, mens tilsvarende antall rettet mot veg- og banetransport er hhv. 8 og 3. Dette er en sammenlikning av gebyrer og avgifter som har blitt trukket frem ved flere anledninger de siste årene. Etter det jeg er kjent med er kilden til denne oppstillingen en arbeidsrapport (M0906) fra 2009 som er publisert av Møreforskning Molde AS. Det er grunn til å oppdatere og nyansere bildet som presenteres i denne rapporten. Med innføring av ny havne- og farvannslov fra 1. januar 2010 ble havneavgiftene, med uttak av anløpsavgiften, avvirket og erstattet med alminnelig prisfastsettelse for levering av havnetjenester. Alminnelig prisfastsettelse er en forenkling ift. det tidligere regelverket om avgifter og avgiftsberegning, som forenkler havnenes arbeid og bidrar til likere konkurranseforhold mellom sjøtransport og vegtransport. I rapporten fra Møreforskning tas det heller ikke hensyn til direkte og indirekte kostnader forbundet med terminalhåndtering for lastebiler.

Det er likevel slik at sjøtransporten fortsatt har høy grad av brukerbetalning for bruk av havner og infrastrukturtenester, selv om nivået er redusert de siste årene. I Nasjonal transportplan 2010-2019 ble det varslet reduksjoner i brukerfinansieringen av den maritime infrastrukturen, og avgiftene rettet mot sjøtransporten er redusert med nærmere 125 millioner kroner i perioden 2010-2013. Både kystavgiften og årsavgiften for havnesikkerhet (ISPS-avgiften) er avvirket. Gjenværende sektoravgifter under Kystverket som er rettet mot sjøtransport utgjør i 2013 om lag 765 millioner kroner.

Av dette går 90 pst. til å finansiere lostjenesten, mens resterende dekker driften av trafikkentralene (VTS). Lostjenesten er et viktig sjøsikkerhetstiltak, som samtidig legger viktige rammebetingelser for sjøtransporten. Regjeringen har derfor nedsatt et offentlig utvalg som skal gjennomgå dette tjenesteområdet. Utredningsarbeidet skal sikre en grundig gjennomgang av lostjenesten og regelverket, og ivareta hensynet til kostnadseffektive løsninger og miljø- og sjøsikkerhet. Utvalget skal avgi sin innstilling våren 2013.

Mer kunnskap om godstransport

For å få et bedre grunnlag for videreutvikling av godsstrategien vil samferdselsministeren og jeg i

samarbeid sette i gang et arbeid med en bred analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane kan nås. Arbeidet skal gjennomføres i regi av Sekretariatet for Nasjonal transportplan, og målet er at arbeidet avsluttes sommeren 2015. Analysen vil med dette danne grunnlag for arbeidet med neste rullering av Nasjonal transportplan. I utredningsarbeidet skal godsstrømmer, logistikktrender og samspillet mellom sentrale aktører i godsmarkedet kartlegges for å vurdere potensialet for effektiv overføring. Terminalstruktur og eierform skal analyseres nærmere med sikte på å effektivisere terminalleddet. Dette vil være viktig for å gjøre sjø- og banetransport mer konkurransedyktig. Utredningen vil også se på justering av incentiver og virkemidler som kan være aktuelle å ta i bruk for å stimulere til mer rasjonell og miljøvennlig godstransport, slik at mulige samfunnsmessige gevinster kan identifiseres og realiseres.

Analysen vil omfatte følgende elementer:

- En knutepunktstruktur som legger til rette for mer effektiv godstransport.
- Terminalstruktur og logistikk løsninger i Oslofjordområdet.
- Organisering og eierskap av intermodale godsterminaler med nasjonal funksjon.
- Vurdering av infrastrukturtiltak og arealbruk som kan bidra til hensiktsmessig godskonsentrasjon.
- Beregning av effekten av økonomiske incentiver og andre virkemidler for å stimulere til hensiktsmessig konsentrasjon av godsstrømmer og mer intermodal godstransport.
- Riktig prising og bruk av avgifter.
- Kartlegging av godsstrømmer og logistikktrender, inklusiv kunnskap om mulighetene for å påvirke disse.

I tillegg er det, som beskrevet over, satt av midler til forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger innenfor rammen av nærskipfartsstrategien.

Effektive terminaler er avgjørende for å få mer transport på sjø og bane. I tillegg til effektive laste-/losseoperasjoner, er det viktig at transport- og logistikkbedrifter er lokalisert like ved, eller integrert i terminalen. Det er også en fordel om større transportbrukere er lokalisert nær terminalen. Gjennom regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven kan fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidra til utvikling av effektive logistikkknutepunkt.

Integrerte intermodale terminaler vil potensielt kunne styrke sjø- og banetransporter, der logistikkak-

tørene gis mulighet for lokalisering nærmest mulig terminalen for å effektivisere driften. Samspillet mellom sjø og jernbane er imidlertid relativt begrenset. I den brede godsanalysen skal det derfor ses nærmere på om samlokalisering av havn og jernbaneterminal vil kunne føre til at mer gods fraktes sjøvegen og på jernbane, og om det vil føre til at gods lastes om fra skip til jernbane og vice versa i stedet for til lastebil. Dette vil være spesielt viktig å avklare i Oslofjordområdet siden terminalstrukturen i denne regionen er en viktig premis for hvordan godstransporten i hele landet organiseres og gjennomføres. Gode forbindelser mellom jernbane og havn kan også tenkes å åpne opp nye markeder, for eksempel transitt av gods fra til Sverige og Finland.

Som et eksempel på at det i Nasjonal transportplan koordineres og legges an en helhetlig tilnærming til utfordringene på godstransportområdet, vil jeg vise til at regjeringen først vil ta stilling til videre langsiktig utvikling av godsterminalene etter at det er frembrakt mer kunnskap om både terminalstruktur og betydningen av samlokalisering av havn og jernbaneterminal. Langsiktige lokaliseringsvalg for flere av de større jernbaneterminalene vil derfor først bli vurdert nærmere fram mot neste rullering av transportplanen. I disse vurderingene vil resultatene fra den brede godsanalysen være viktige premisser.

Når det gjelder punktet om *riktig prising og bruk av avgifter*, vil jeg presisere at eventuelle forslag om å endre eller redusere avgiftene vil måtte vurderes nærmere i de årlige budsjettprosessene.

Oppfølging av planrammene i Nasjonal transportplan

Den samlede planrammen til veg, jernbane og sjøtransport i Nasjonal transportplan 2002-2011 var om lag 68 milliarder kroner for perioden 2002-2005. Oppfølgingen i de årlige budsjettene resulterte i at rammen ble underoppfylt med 2,8 milliarder kroner. I Nasjonal transportplan 2006-2015 var planrammen for de tre sektorene samlet i første fireårsperiode i underkant av 75 milliarder kroner. Denne rammen ble overoppfylt med 4,7 milliarder kroner. I Nasjonal transportplan 2010-2019 ble det lagt opp til vesentlig høyere økonomiske rammer enn i de foregående planene. Planrammen for tiårsperioden var 100 milliarder kroner høyere sammenliknet med planen for 2006-2015, og innebar et betydelig løft for veg, jernbane og sjøtransport. Samlet planramme for perioden 2010-2013 er på vel 105 milliarder kroner. Ved utgangen av perioden 2010-2013 vil rammen være overoppfylt med 1,7 milliarder kroner. Samlet viser dette en sterk vekst i bevilgningene til statlig transportinfrastruktur de siste årene, og at de økonomiske planrammene i større grad enn tidligere blir fulgt opp.

Planrammen for Kystverket økte med om lag 4 milliarder kroner fra perioden 2002-2005 til perioden 2010-2013, og oppfylingsgraden på sjøtransportområdet i perioden 2010-2013 er 99,3 pst.

Planramme og prioritering av midler i Nasjonal transportplan 2014-2023

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er den totale planrammen økt med 207 milliarder kroner sammenliknet planrammen for perioden 2010-2013. For sjøtransportområdet utgjør dette en økning på 8,3 milliarder kroner, eller 75 pst. Sammenliknet med nivået i 2005 er dette en rammeøkning på 180 pst. Dette er en betydelig styrking av sjøtransporten i Nasjonal transportplan, og innebærer at andelen av den totale rammen til denne sektoren har økt.

På sjøtransportområdet vil regjeringen prioritere tiltak rettet mot havner og utforme virkemidler for å styrke nærskipfarten, slik jeg har beskrevet nærmere over. Det prioriteres også midler til drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastrukturen. I tillegg prioriterer regjeringen farledstiltak og tiltak for å styrke den maritime trafikkovervåkingen. Det legges også opp til å øke de økonomiske rammene til transportplanlegging og kystforvaltning for å bedre utredningskapasiteten og gjennomføringsevnen i Kystverket. Jeg vil vise til Nasjonal transportplan 2014-2023, der det er redegjort nærmere for hvordan den økonomiske rammen til Kystverket er fordelt.

Jeg vil samtidig understreke at regjeringen vil fase inn de økte rammene gradvis gjennom planperioden, og at ressursbruken vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor de rammer som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Avsluttende merknader

Jeg deler forslagsstillernes engasjement for å styrke sjøtransporten, og viser til at regjeringen i Nasjonal transportplan 2014-2023 varsler en offensiv, tydelig og målrettet sjøtransportpolitikk.

Samsillet mellom de ulike transportformene er grunnleggende for å få mer gods over på sjø. Jeg mener derfor det *ikke* er aktuelt å fremlegge en egen stortingsmelding om nærskipfart. De ulike transportformene bør behandles samlet, og med lik planleggingshorisont, slik Nasjonal transportplan legger opp til. De økonomiske rammebetingelsene for de ulike sektorene ble gjennomgått i Nasjonal transportplan 2010-2019. Ut over lettelser i avgiftene rettet mot sjøtransporten i perioden 2010-2013 og en overgang fra havneavgifter til alminnelig prising av havnetjenester, har det ikke vært andre store endringer i disse rammebetingelsene. Jeg kan derfor heller ikke se at det er behov for en ny gjennomgang av avgiftspolitikken på området nå. Diskusjoner om avgiftspolitikken må eventuelt komme som et resultat av konklusjonene fra den brede godsanalysen som igangsettes i år.

Regjeringen utarbeider som nevnt en oppdatert og fornyet maritim strategi.

Tiltak for å styrke nærskipfarten fremkommer følgelig i Nasjonal transportplan 2014-2023 og i *Stø kurs*. Regjeringens samlede nærskipfartsstrategi vil i tillegg bestå av elementer fra flere pågående prosesser, herunder oppfølging av losutvalgets innstilling. Jeg vil på denne bakgrunn presentere en samlet strategi for nærskipfarten sammen med nærings- og handelsministeren senere i år, som skal bygge opp om skip som et naturlig ledd i transportkjeden og sammenfatte regjeringens vedtatte politikk for å styrke sjøtransporten.

Jeg vil nok en gang understreke at også havner, rederier og andre aktører i transportmarkedet må bidra, og samarbeide nært med vareeiere, for at strategien skal gi resultater. Jeg er samtidig overbevist om at det igangsatte samarbeidet om en nærskipfartsstrategi mellom myndigheter og næringslivet, vil kunne frembringe gode og robuste sjøtransporttilbud som bidrar positivt til bedriftenes konkurransevne, miljøet, sikkerheten i transportsystemet og fremkommeligheten på vegene.