



# Innst. 213 S

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:40 S (2014–2015) og Dokument 8:41 S (2014–2015)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide og Geir S. Toskedal om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø, og representantforslag fra stortingsrepresentantene Lisbeth Berg-Hansen, Else-May Botten, Magne Rommetveit og Terje Aasland om mer gods på sjø**

Til Stortinget

### Sammendrag

I Dokument 8:40 S (2014–2015) fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen styrke Kystverket som transportetat slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø.
2. Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken i sjøtransporten i revidert nasjonalbudsjett for 2015, med sikte på å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten i statsbudsjettet for 2016.
3. Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig havnestrategi som har til hensikt å gjøre havnene og havneterminalene mer effektive, flytte tungtransport fra vei til sjø, og samtidig gi nærskipsfarten større plass i Nasjonal transportplan (NTP).
4. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om en midlertidig tilskuddsordning for

godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport.

5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag som stimulerer til økt bruk av LNG som drivstoff i nærskipsfartflåten.
6. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om en midlertidig vrakpantordning med hensikt å stimulere til flåtefornyelse innenfor nærskip.
7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppjustere avskrivingssatsene for skip i nærskipsfart til europeisk nivå i statsbudsjettet for 2016.»

I Dokument 8:41 S (2014–2015) fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om hvordan nærskipsfartsstrategien kan følges opp med konkrete tiltak med effektive havner, mer klima- og miljøvennlige løsninger, endringer i avgifter og gebyrer som kan styrke sjøtransportens konkurransekraft.»

For nærmere begrunnelse for forslagene vises til dokumentene.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Kjell Ivar Larsen, Kari Raustein og Odd Gunnar Tveit, fra Kristelig Folkeparti,

Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Willfred Nordlund, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslagene og til vedlagte uttalelser i saken, datert 30. januar 2015, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden.

Komiteen viser til forslagsstillernes intensjon om at en større andel av godstransporten bør fraktes sjøveien. Det er forventninger om en betydelig vekst i godsmengden i tiden fremover, og det er et ønske om at en større andel av denne veksten skal transporteres på skip.

Komiteen viser videre til forslagsstillernes omtale av Riksrevisjonenes undersøkelse av den statlige kystforvaltningens arbeid med å øke andelen godstransport til sjøs så langt. Det har over tid vært et ønske om at en økende andel av godstransporten bør fraktes sjøveien. Komiteen vil i denne sammenheng vise til Riksrevisjonens bemerkninger om at Kystverket ikke har fulgt opp disse forventningene på en god nok måte. Komiteen vil videre vise til at forslagsstillerne kommer med flere innspill til hvordan målsettingen om en større godsandel på kjøll kan nås.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil fremheve at statsråden i sine svarbrev påpeker at regjeringen har gjort flere endringer for å styrke utviklingen av den maritime infrastrukturen og legge til rette for sjøtransport som en integrert del av et fremtidsrettet transportsystem.

### **Styrking av Kystverket som transportetat**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at ansvaret for kystforvaltningen er flyttet til Samferdselsdepartementet.

Flertallet vil vise til at Kystverket skal administrere en ny tilskuddsordning for havnesamarbeid. Formålet er her å stimulere havnene til bedre utnyttelse av infrastruktur, og den kan også gi lavere enhetskostnader for godstransport til sjøs.

Flertallet vil i denne sammenheng også vise til endringer som er igangsatt for å effektivisere losordningen, der et hensyn er å sikre bedre rammebetingelser for nærskipfarten.

Flertallet viser til at Kystverket har som oppgave å videreutvikle den maritime infrastrukturen for å legge til rette for sjøtransport som en integrert del av et fremtidsrettet transportsystem.

Flertallet mener det er viktig at dette arbeidet videreføres ved at Kystverkets formelle rolle styrkes.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser videre til at regjeringen allerede har gjort flere grep for å styrke Kystverket som transportetat.

Dette flertallet viser til at Kystverkets økonomiske ramme gjennom statsbudsjettet for 2015 er økt med 15,8 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2014. Dette flertallet viser videre til at 10 pst. av avkastningen av infrastrukturfondet skal gå til å styrke sjøtransporten.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil understreke behovet for at det må settes i gang umiddelbare tiltak for å flytte godstransport over fra vei til sjø. Dette medlem vil vise til at Senterpartiet derfor prioriterte dette allerede i sitt alternative statsbudsjett for 2015.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen styrke Kystverkets formelle rolle som transportetat slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø.»

### **Havnestrategi**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen i januar 2015 for første gang lanserte en nasjonal havnestrategi. Strategien er en viktig del av regjeringens arbeid med å tilrettelegge for at mer gods skal transporteres til sjøs. Flertallet vil i denne sammenheng fremheve viktigheten av å legge til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkt som fremstår som attraktive for vareeiere og transportører.

Flertallet viser til at det i den nasjonale havnestrategien legges opp til en forenkling av havnestrukturen for å fokusere på utvikling av effektive, intermodale knutepunkter. Videre er det viktig at statlige investeringer i landbasert og maritim infrastruktur i større grad ses i sammenheng med hverandre.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringens havnestrategi skulle være et verktøy for mer effektive havner og for økt godsoverføring. Disse medlemmer viser videre til at strategien utover å avvikle de utpekte havnene ikke inneholder andre konkrete tiltak.

Disse medlemmer vil styrke utbyggingen av havner og farleder for å kunne få mer gods på sjø,

og utarbeide en plan for «intermodalitet» for å koble sjøsiden bedre sammen med landsiden, spesielt når det gjelder ankomst til havn for godstransport som kommer per veg eller jernbane.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, på bakgrunn av den nasjonale havnestrategien, legge frem tiltak som har til hensikt å gjøre havnene og havneterminalene mer effektive, flytte tungransport fra vei til sjø, og samtidig gi nærskipstransporten en mer sentral rolle i Nasjonal transportplan (NTP).»

### **Helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken i sjøtransporten**

Komiteen viser til at det er varslet i regjeringens politiske plattform at det skal sørges for et gebyr- og avgiftsregime som styrker nærskipstransporten. Komiteen viser til at regjeringen har nedsatt Grønn skattekommisjon som skal slutføre sitt arbeid innen 1. desember 2015, og det vil være naturlig å se gebyr- og avgiftsregimet i sammenheng med denne. Det ble videre i statsbudsjettet for 2015 varslet en gjennomgang av gebyrer og sektoravgifter, som igjen skal følges opp med en revisjon av retningslinjene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det i statsbudsjettet for 2015 ble varslet en gjennomgang av gebyrer og sektoravgifter. Regjeringen har nedsatt Grønn skattekommisjon som skal slutføre sitt arbeid innen 1. desember 2015. Det vil være naturlig å se gebyr- og avgiftspolitikken i sammenheng med oppfølging av Grønn skattekommisjon.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge frem en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken i sjøtransporten med sikte på å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.»

### **Utredning av midlertidig tilskuddsordning**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at tidligere regjering gjennom sin nærskipstrategi varslet en insentivordning for overføring av gods fra veg til sjø. Dette er en ordning som krever notifikasjon til ESA. Flertallet vil i denne sammenheng fremheve at Europakommisjonen har signalisert skepsis til en

ordning som ikke kan sannsynliggjøre varig effekt. Flertallet viser til at regjeringen vil vurdere denne ordningen videre i sammenheng med den brede godsanalysen.

Flertallet viser til at det i nærskipstrategien varsles en tilskuddsordning for investering i havner. Foreløpige analyser av havneregnskap for 2012 indikerer at de fleste havnene går med driftsoverskudd, og fra arbeidet med havnestrategien fremkommer det at det samlet sett ikke er behov for ytterligere investeringer i havnekapasitet da det er ledig kapasitet i flere havner. Flertallet viser til at regjeringen på denne bakgrunn vil vente med en videre vurdering av ordningen til godsanalysen foreligger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Stortinget ved behandling av NTP 2014–2023 ga støtte til de foreslåtte tiltakene i nærskipstrategien for å stimulere til økt bruk av sjøtransport. Disse medlemmer viser til at en tilskuddsordning for overføring av gods til sjø var ett av disse tiltakene.

Disse medlemmer er kritisk til at regjeringen Solberg ikke følger opp nærskipstrategien «mer gods på sjø» i fra 2013, og viser til at det er flere tiltak i denne som allerede kunne vært satt i verk.

Disse medlemmer mener at det bør etableres en egen insitamentsordning for godstransport på båt, som innrettes slik at man gir en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer og bør gjelde både for innen- og utenlands gods.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.»

### **Miljøvennlig drivstoff**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det i regjeringens politiske plattform fremkommer at det skal bidra til at mer miljøvennlig drivstoff tas i bruk i næringen. Flertallet har merket seg at arbeidet er igangsatt, samtidig som at næringen også tar initiativ til å fremme miljøvennlige løsninger. Status for dette arbeidet vil vurderes i forbindelse med regjeringens maritime strategi.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte komme tilbake til Stortinget med en vurdering av hvordan stimulere til økt bruk av lavutslippsteknologi i nærskipfartflåten.»

### Utredning av vrakpantordning

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det fremgår av regjeringens politiske plattform at man vil utrede en vrakpantordning for norskregistrerte skip. En slik utredning er nå gjennomført, og rapporten er til gjennomgang i Nærings- og fiskeridepartementet. Flertallet har merket seg at utredningen skal vurdere om en tilskuddsordning vil få noen betydning for lønnsomheten til rederinæringen i nærskipfart. Utredningen skal videre vurdere kostnader og nytteeffekter for rederiene ved å etablere en tilskuddsordning for kondemnering av skip, og hvorvidt en tilskuddsordning gir et tilstrekkelig insentiv til flåtefornyelse. Flertallet viser til at eventuelle tiltak i lys av strategien vil omtales i regjeringens maritime strategi.

Komiteen viser til at det er gjennomført en utredning av vrakpantordning for norskregistrerte skip, og at rapporten fra utredningen er overlevert regjeringen, som nå skal gjennomgå denne. Komiteen ber om at det vurderes innføring av en midlertidig vrakpantordning for skip i forbindelse med statsbudsjettet for 2016.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere innføring av en midlertidig vrakpantordning for skip i forbindelse med statsbudsjettet for 2016.»

### Skipsfartens konkurransekraft

Komiteen mener det er viktig å styrke skipsfartens konkurransekraft og at man i denne sammenheng også bør vurdere skipsfartens rammebetingelser i nabolandene våre for å legge til rette for likeverdige rammevilkår.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak for å bringe nærskipfartens rammebetingelser til europeisk nivå, herunder spørsmålet om avskrivningssatser for skip, og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.»

### Godsanalyse – Gods fra veg til sjø og bane

Komiteen viser til rapporten «NTP godsanalyse Delrapport 1, kartlegging og problemforståelse» som har som formål å være faktagrunnlag for kommende nasjonale transportplan. Komiteen viser til at skipstransport dominerer utenrikshandelen, og at skip utførte 83 pst. av transportarbeidet i 2013. Når det gjelder innenriks transport, er andelen 53 pst. Komiteen viser til at rapporten påpeker stor grad av stabilitet hva gjelder næringers tilknytning til transportmidler. Dette innebærer at transportmiddel fordelingen i stor grad påvirkes av endringer i hva man handler og hvem man handler med. Komiteen vil bemerke at rapporten viser at det er grunnlag for å overføre flere millioner tonn gods fra veg til skip og bane, noe som vil frigjøre kapasitet på vegene.

### Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til representantforslagene og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen styrke Kystverkets formelle rolle som transportetat slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø.

II

Stortinget ber regjeringen, på bakgrunn av den nasjonale havnestrategien, legge frem tiltak som har til hensikt å gjøre havnene og havneterminalene mer effektive, flytte tungtransport fra vei til sjø, og samtidig gi nærskipfarten en mer sentral rolle i Nasjonal transportplan (NTP).

III

Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge frem en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken i sjøtransporten med sikte på å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.

IV

Stortinget ber regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.

## V

Stortinget ber regjeringen på egnet måte komme tilbake til Stortinget med en vurdering av hvordan stimulere til økt bruk av lavutslippsteknologi i nærskipsfartflåten.

## VI

Stortinget ber regjeringen vurdere innføring av en midlertidig vrakpantordning for skip i forbindelse med statsbudsjettet for 2016.

## VII

Stortinget ber regjeringen vurdere tiltak for å bringe nærskipsfartens rammebetingelser til europeisk nivå, herunder spørsmålet om avskrivningssatser for skip, og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.

## VIII

Dokument 8:40 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide og Geir S. Toskedal om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø – vedlegges protokollen.

## IX

Dokument 8:41 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Lisbeth Berg-Hansen, Else-May Botten, Magne Rommetveit og Terje Aasland om mer gods på sjø – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. mars 2015

**Linda C. Hofstad Helleland**

leder

**Kari Raustein**

ordfører

**VEDLEGG 1**

**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 30. januar 2015, (uttalelse til Dokument 8:40 (2014–2015))**

**Ad Dokument 8:40 S (2014-2015), fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide og Geir S. Toskedal om tiltak for å flytte mer gods-transport fra land til sjø**

Det vises til henvendelse av 11. desember 2014, der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om samferdselsministerens uttalelse til to representantforslag. Under følger samferdselsministerens uttalelse til Dokument 8:40 S (2014-2015).

1.

Kystverket er de seneste år styrket som transportetat. Regjeringen har flyttet ansvaret for kystforvaltningen til Samferdselsdepartementet, og et viktig mål med dette er å ytterligere styrke Kystverket som transportetat.

Kystverket skal videreutvikle den maritime infrastrukturen for å legge til rette for utvikling av sjøtransport som en integrert del av et fremtidsrettet transportsystem. Regjeringen har i budsjettet for 2015 styrket kystforvaltningen gjennom forsering av farledstiltak i NTP og økte økonomiske rammer til transportplanlegging for å bedre utredningskapasiteten. Bevilgningen til Kystverket i 2015 er økt med 15,8 prosent fra saldert budsjett 2014. I Prop. 1 S (2014-2015) foreslår Regjeringen at 10 prosent av avkastningen i 2015 fra det nye infrastrukturfondet skal gå til å styrke sjøtransporten.

Som et første tiltak for å stimulere havnene til bedre utnyttelse av infrastruktur som igjen kan gi lavere enhetskostnader for godstransport til sjøs, etableres en tilskuddsordning for havnesamarbeid. Kystverket skal administrere tilskuddsordningen.

Regjeringen vil gjennomføre en rekke tiltak med sikte på å effektivisere losordningen og bedre rammebetingelsene for nærskipfarten. Tiltakene omfatter omorganisering av lostjenesten, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten og ny og forbedret farledsbevisordning. Dette medfører en rekke endringer for Kystverket, og dette er de i gang med fra 1.1.2015.

2.

Det står i regjeringens politiske plattform at regjeringen vil sørge for et gebyr- og avgiftsregime som styrker nærskipfarten. Regjeringen har nedsatt

Grønn skattekommisjon som skal slutføre sitt arbeid innen 1. desember 2015. Det vil være naturlig å se gebyr- og avgiftspolitikken i sammenheng med oppfølging av Grønn skattekommisjon, og vil for øvrig vurderes i den ordinære budsjettprosessen.

I statsbudsjettet for 2015 ble det varslet en gjennomgang av gebyrer og sektoravgifter. Dette skal følges opp med en revisjon av retningslinjene. Sektoravgifter under Kystverket omfatter losavgifter og sikkerhetsavgiften. I Prop. 65 L (2013-2014) Lov om losordningen opplyses det om at regjeringen vil vurdere reduksjoner i losavgiftene som et virkemiddel for å fremme nærskipfarten. Videre opplyses det om at departementet i utformingen av avgiftsstrukturen vil vurdere nærmere fordelingen mellom de ulike avgiftskomponentene og graden av kryssubsidiering. Gjennomgangen av Kystverkets avgifter vil også bli sett i sammenheng med kartlegging og revisjon av retningslinjene for offentlig gebyr- og avgiftsfinansiering, jf. Prop. 1 LS (2014-2015) Skatter, avgifter og toll 2015, pkt. 9.1.

3.

21. januar 2015 lanserte regjeringen nasjonal havnestrategi. Strategien er en del av regjeringens arbeid med å tilrettelegge for at mer gods transporteres til sjøs. Regjeringen vil legge til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkt som fremstår som attraktive for vareeiere og transportører.

I nasjonal havnestrategi legger regjeringen opp til en forenkling av havnestrukturen for å fokusere på utvikling av effektive, intermodale knutepunkter. Regjeringen ønsker videre å forbedre og forsterke stamnetthavnregimet, slik at statlige investeringer i landbasert og maritim infrastruktur ses i sammenheng med hverandre, med utvikling i næringsliv og godstransportstrømmer og med lokal satsning på havn. Regjeringen vil i 2015 etablere en tilskuddsordning for havnesamarbeid, for å bidra til at sjøtransportens konkurransevne styrkes gjennom økt transportkvalitet og/eller redusert pris. Videre ønsker regjeringen å starte en diskusjon blant sentrale aktører om hvordan vi kan regulere havnene til det beste for sjøtransporten, og har i strategien presentert fire modeller for regulering av havnekapital som utgangspunkt for videre diskusjon.

4.

I den forrige regjeringens nærskipfartsstrategi ble det varslet en insentivordning for overføring av gods fra veg til sjø. Dette er en ordning som krever notifisering til ESA, og departementet har etter fremleggelsen av nærskipfartsstrategien hatt uformelle møter med Europakommisjonen. Europakommisjonen har signalisert skepsis til en ordning som ikke kan sannsynliggjøre varig effekt. Erfaringer fra slike ordninger, blant annet fra Italia, viser at det er vanskelig å få til en varig godsoverføring utover støtteperioden. Europakommisjonen rådet også til å vurdere om den grunnleggende infrastrukturen fungerer optimalt før man vurderer slike insentivordninger. Videre vurdering av denne ordningen vil ses i sammenheng med den brede godsanalysen og eventuelle forslag til etablering av insentivordning vil bli behandlet i den ordinære budsjettprosessen.

En satsing på nærskipfart vil gi få resultater dersom den uansett utkonkurreres av lastebilnæringen. Derfor har jeg også tatt flere grep for å få sunnere konkurranse innen vegtransporten. Regjeringen har styrket konkurransesituasjonen for seriøse aktører i lastebilnæringen ved å firedoble vogntogkontrollene. Vi har også innført krav om vinterdekk på tilhenger, og har fremmet lovforslag om utvidet rett til å holde tilbake farlige vogntog og økt bruk av hjullås. Regjeringen har videre innført krav om bruk av bombrikke i tunge kjøretøy, og også initiert flere tiltak mot ulovlig kabotasjekjøring. Til sammen vil disse tiltakene bidra til sunnere konkurranse også i transportnæringen som helhet.

5.

Det står i regjeringens politiske plattform at regjeringen vil bidra til at mer miljøvennlig drivstoff tas i bruk i næringen. Dette arbeidet er i gang, og også næringen tar initiativer for å fremme miljøvennlige løsninger. Status for arbeidet på dette feltet vil vurderes i forbindelse med regjeringens maritime strategi som skal fremlegges våren 2015.

I 2014 ba jeg Transnova om å gi prioritet til prosjekter innenfor nærskipfart, LNG og andre miljøvennlige løsninger i maritim sektor. Transnova og Enova er nå slått sammen, og transport videreføres som et viktig satsingsområde.

I Kystverkets avgifter for 2015 gis det en avgiftsrabatt til miljøvennlige skip. Rabattordningen vil treffe godt for fartøy med LNG-drift og som er registrert i Environmental Ship Index.

6.

Det fremgår av Sundvolden-plattformen at regjeringen vil utrede en vrakpantordning for norsksregistrerte skip. NFD har etter offentlig anbud inngått en kontrakt med Propel AS om utredning av en til-

skuddsordning for kondemnering av norskkontrollerte skip. Kontrakten ble signert 24. oktober 2014. Utredningen tar utgangspunkt i den norskkontrollerte nærskipflåten og omfatter minimum tørrlasteskip og tankskip. Utredningen skal vurdere om en tilskuddsordning vil få noen betydning for lønnsomheten til rederinæringen i nærskipfart. Utredningen skal videre vurdere kostnader og nytteeffekter for rederiene ved å etablere en tilskuddsordning for kondemnering av skip, og hvorvidt en tilskuddsordning gir et tilstrekkelig insentiv til flåtefornyelse.

Rapport fra utredningen ble overlevert Nærings- og fiskeridepartementet 27. januar 2015 og er tilgjengelig på regjeringen.no. Departementet skal nå gjennomgå utredningen. Det vil vurderes om det er grunnlag for å etablere en ordning. I fall svaret på det er ja må vi se på hvordan en ordning da bør utformes. Det vil også være nødvendig å vurdere den samfunnsmessige nytten av å iverksette en tilskuddsordning som er skissert i utredningen. Eventuelle tiltak i lys av utredningen vil omtales i maritim strategi.

7.

Aktivering og avskrivning av driftsmidler i stedet for direkte fradragsføring skal reflektere at kostnadene reelt sett kommer gradvis ettersom verdien på eiendelen faller. Avskrivningssatser bør derfor i størst mulig grad gjenspeile driftsmidlenes faktiske verdifall. Avskrivningssatser som ikke gjenspeiler faktisk verdifall, fører til en vridning i investeringene og dårlig ressursbruk, slik at samlet avkastning av investeringene reduseres. For høye avskrivningssatser fører også til økte skattepliktige gevinster ved salg og kan bidra til innlåsing av kapital.

Dagens avskrivningssats på 14 pst. ble begrunnet med utgangspunkt i skipsfartens internasjonale karakter, jf. Ot.prp. nr. 35 (1990-91). Denne satsen er altså allerede høyere enn det verdifallet på skip skulle tilsi. I en gjennomgang av avskrivningssystemet i Ot.prp. nr. 1 (2000-2001) ble det påpekt at empirien indikerte at det faktiske verdifallet var godt under 10 pst. Skatteutvalget som har vurdert avskrivningssystemet, jf. NOU 2014: 13, anbefaler at satsen for avskrivning av skip settes ned fra 14 til 10 pst.

At andre land har høyere avskrivningssatser, er ikke et selvstendig argument for økte avskrivningssatser i Norge. For det første vil en isolert sammenligning av avskrivningssatser ikke gi et riktig bilde av de skattemessige betingelsene for investeringer. For det andre vil økt konkurransekraft for enkelt næringer gjennom svakt begrunnede økninger i avskrivningssatsene kunne redusere landets samlede konkurransekraft fordi favorisering av enkelt næringer vil vri investeringene.

**VEDLEGG 2**

**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 30. januar 2015, (uttalelse til Dokument 8:41 S (2014–2015))**

**Ad Dokument 8:41 S (2014-2015), fra stortingsrepresentantene Lisbeth Berg-Hansen, Else-May Botten, Magne Rommetveit og Terje Aasland om mer gods på sjø**

Det vises til henvendelse av 11. desember 2014, der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om samferdselsministerens uttalelse til to representantforslag. Under følger min uttalelse til Dokument 8:41 S (2014-2015).

Jeg er enig med stortingsrepresentantene i at mer gods skal transporteres sjøveien. Derfor har jeg gjort flere grep for å bygge opp under dette.

Før jeg går inn på hvilke grep jeg har gjort, vil jeg tillate meg å gjengi hovedfunnene fra Riksrevisjonens undersøkelse av den statlige kystforvaltningens arbeid med å øke andelen godstransport til sjøs. Undersøkelsen omfatter i hovedsak perioden 2009-2013.

- Andelen innenlands godstransport på sjø har vært synkende siden 2009
- Det er klare svakheter ved Kystverkets arbeid for å fremme overføring av gods fra vei til sjø.
  - Det er svakheter ved Kystverkets rolle som transportetat
  - Det er risiko for manglende gjennomslag i NTP-prosessen for tiltak som fremmer økt godstransport på sjø
- Fiskeri- og kystdepartementet (nå Samferdselsdepartementet) har ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp målet om å overføre gods fra vei til sjø
- Det er svak styring og oppfølging av godsmålet
- Tilretteleggingen av viktig infrastruktur kan forbedres
- Avgiftssystemet fremmer i liten grad godsmålet for sjøtransport.

***Effektive havner***

21. januar 2015 lanserte regjeringen nasjonal havnestrategi. Strategien er en del av regjeringens arbeid med å tilrettelegge for at mer gods transporteres til sjøs. Regjeringen vil legge til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkt som fremstår som attraktive for vareiere og transportører.

I nasjonal havnestrategi legger regjeringen opp til en forenkling av havnestrukturen for å fokusere på utvikling av effektive, intermodale knutepunkter. Regjeringen ønsker videre å forbedre og forsterke stamnetthavnregimet, slik at statlige investeringer i landbasert og maritim infrastruktur ses i sammenheng med hverandre, med utvikling i næringsliv og gods-transportstrømmer og med lokal satsning på havn. Regjeringen vil i 2015 etablere en tilskuddsordning for havnesamarbeid, for å bidra til at sjøtransportens konkurransevne styrkes gjennom økt transportkvalitet og/eller redusert pris. Videre ønsker regjeringen å starte en diskusjon blant sentrale aktører om hvordan vi kan regulere havnene til det beste for sjøtransporten, og har i strategien presentert fire modeller for regulering av havnekapital som utgangspunkt for videre diskusjon.

I den forrige regjeringens nærskipfartsstrategi ble det varslet en insentivordning for overføring av gods fra veg til sjø. Dette er en ordning som krever notifisering til ESA, og departementet har etter fremleggelsen av nærskipfartsstrategien hatt uformelle møter med Europakommisjonen. Europakommisjonen har signalisert skepsis til en ordning som ikke kan sannsynliggjøre varig effekt. Erfaringer fra slike ordninger, blant annet fra Italia, viser at det er vanskelig å få til en varig godsoverføring utover støtteperioden. Europakommisjonen rådet også til å vurdere om den grunnleggende infrastrukturen fungerer optimalt før man vurderer slike insentivordninger. Videre vurdering av denne ordningen vil ses i sammenheng med den brede godsanalysen og eventuelle forslag til etablering av insentivordning vil bli behandlet i den ordinære budsjettprosessen.

I nærskipfartsstrategien ble det også varslet en tilskuddsordning for investering i havn. Foreløpige analyser av havneregnskap for 2012 indikerer at de fleste havnene går med driftsoverskudd. Videre er det gjennom arbeidet med havnestrategien fremkommet at det samlet sett ikke er behov for ytterligere investeringer i havn i forhold til kapasitet. Det er i dag ledig kapasitet i flere havner (se tabell 1).



Havn	Container- omslag 2012	Kapasitet	Ledig kapasitet	Ledig kapasitet i %	Antall kraner
Borg havn	40 705	225 000	184 295	82 %	3
Moss havn	61 347	120 000	58 653	49 %	2
Oslo havn	202 824	280 000	77 176	28 %	4
Drammen havn	23 517	100 000	76 483	76 %	2
Larvik havn	61 720	200 000	138 280	69 %	3
Grenland havn	29 869	80 000	50 131	63 %	2
Kristiansand havn	45 000	100 000	55 000	55 %	3

Tabell 1. Kilde: TØI-rapport 1324/2014

På bakgrunn av havnenes gode økonomi og havnenes samlede kapasitet anbefales det å vente med videre vurdering av ordningen til godsanalysen foreligger. Hensiktsmessigheten av en slik ordning må vurderes opp mot havnenes finansielle utvikling. Videre må en tilskuddsordning også vurderes opp mot eventuelle endringer i rammebetingelser for havnekapitalen.

### **Mer klima- og miljøvennlige løsninger**

Det står i regjeringens politiske plattform at regjeringen vil bidra til at mer miljøvennlig drivstoff tas i bruk i næringen. Dette arbeidet er i gang, og også næringen tar initiativ for å fremme miljøvennlige løsninger. Status for arbeidet på dette feltet vil vurderes i forbindelse med regjeringens maritime strategi som skal fremlegges våren 2015.

I 2014 ba jeg Transnova om å gi prioritet til prosjekter innenfor nærskipfart, LNG og andre miljøvennlige løsninger i maritim sektor. Transnova og Enova er nå slått sammen, og transport videreføres som et viktig satsingsområde.

I Kystverkets avgifter for 2015 gis det en avgiftsrabatt til miljøvennlige skip. Rabattordningen vil treffe godt for fartøy med LNG-drift og som er registrert i Environmental Ship Index.

### **Endringer i gebyrer og avgifter som kan styrke sjøtransportens konkurransekraft**

Det står i regjeringens politiske plattform at regjeringen vil sørge for et gebyr- og avgiftsregime som styrker nærskipfarten. Regjeringen har nedsatt Grønn skattekommisjon som skal slutføre sitt arbeid innen 1. desember 2015. Det vil være naturlig å se gebyr- og avgiftspolitikken i sammenheng med oppfølging av Grønn skattekommisjon, og vil for øvrig vurderes i den ordinære budsjettprosessen.

I statsbudsjettet for 2015 ble det varslet en gjennomgang av gebyrer og sektoravgifter. Dette skal følges opp med en revisjon av retningslinjene. Sektoravgifter under Kystverket omfatter losavgifter og sikkerhetsavgiften. I Prop. 65 L (2013-2014) Lov om

losordningen opplyses det om at regjeringen vil vurdere reduksjoner i losavgiftene som et virkemiddel for å fremme nærskipfarten. Videre opplyses det om at departementet i utformingen av avgiftsstrukturen vil vurdere nærmere fordelingen mellom de ulike avgiftskomponentene og graden av kryssubsidiering. Gjennomgangen av Kystverkets avgifter vil også bli sett i sammenheng med kartlegging og revisjon av retningslinjene for offentlig gebyr- og avgiftsfinansiering, jf. Prop. 1 LS (2014-2015) Skatter, avgifter og toll 2015, pkt. 9.1.

### **Øvrige tiltak**

I tillegg til disse punktene som representantene spesifikt spør om i sitt forslag, har jeg også gjort andre grep for å styrke sjøtransporten.

Kystverket er de seneste år styrket som transportetat. Regjeringen har flyttet ansvaret for kystforvaltningen til Samferdselsdepartementet, og et viktig mål med dette er å ytterligere styrke Kystverket som transportetat.

Kystverket skal videreutvikle den maritime infrastrukturen for å legge til rette for utvikling av sjøtransport som en integrert del av et fremtidsrettet transportsystem. Regjeringen har i budsjettet for 2015 styrket kystforvaltningen, gjennom forsering av farledstiltak i NTP og økte økonomiske rammer til transportplanlegging for å bedre utredningskapasiteten. Bevilgningen til Kystverket i 2015 er økt med 15,8 prosent fra saldert budsjett 2014. I Prop. 1 S (2014-2015) foreslår Regjeringen at 10 prosent av avkastningen i 2015 fra det nye infrastrukturfondet skal gå til å styrke sjøtransporten.

Som et tiltak for å stimulere havnene til bedre utnyttelse av infrastruktur som igjen kan gi lavere enhetskostnader for godstransport til sjøs, etableres en tilskuddsordning for havnesamarbeid. Kystverket skal administrere tilskuddsordningen.

Regjeringen vil gjennomføre en rekke tiltak med sikte på å effektivisere losordningen og bedre rammebetingelsene for nærskipfarten. Tiltakene omfatter omorganisering av lostjenesten, konkurranseut-

setting av tilbringertjenesten og ny og forbedret farledsbevisordning. Dette medfører en rekke endringer for Kystverket, og dette er de er i gang med fra 1.1.2015.

En satsing på nærskipfart vil gi få resultater dersom den uansett utkonkurreres av lastebilnæringen. Derfor har jeg også tatt flere grep for å få sunnere konkurranse innen vegtransporten. Regjeringen har styrket konkurransesituasjonen for seriøse aktører i

lastebilnæringen ved å firedoble vogntogkontrollene. Vi har også innført krav om vinterdekk på tilhenger, og har fremmet lovforslag om utvidet rett til å holde tilbake farlige vogntog og økt bruk av hjullås. Regjeringen har videre innført krav om bruk av bombrikke i tunge kjøretøy, og også initiert flere tiltak mot ulovlig kabotasje kjøring. Til sammen vil disse tiltakene bidra til sunnere konkurranse også i transportnæringen som helhet.



