



# Innst. 312 S

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:45 S (2015–2016)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipsfartsstrategi for å styrke nærskipsfartens rammevilkår

Til Stortinget

#### Sammendrag

Ifølge NTP Godsanalyse tar sjøtransporten 51 prosent av godsarbeidet på norsk område, eller 83 prosent om man også inkluderer petroleum. Skipstransporten er i særklasse når det kommer til å begrense miljø- og klimaavtrykk. Sjøveien er miljøveien, og norsk maritim næring er i front hva gjelder innovasjon og nyskaping.

Stortinget har ved behandlingen av Innst. 213 S (2014–2015) uttalt ambisjoner om at mer gods skal flyttes fra vei til sjø. I innstillingen ble det foreslått tiltak.

I 2015 ble hvitboken «White paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system» vedtatt i Europaparlamentet. Forslagsstillerne mener et mål som i hvitboken også bør settes i Norge, og at målsettingene ikke må være dårligere i Norge enn i resten av Europa. På denne bakgrunn mener forslagsstillerne at det må utarbeides en nærskipsfartsstrategi som har til hensikt at 30 prosent av veitransportene på mer enn 300 km skal overføres innen 2030. NTP Godsanalyse som ble offentliggjort 4. september 2015, viser overføringspotensialet for gods fra vei til andre transportformer. Forslagsstillerne mener analy-

sen viser både potensialet og behovet for å flytte 30 prosent av veitransporten over på bane og sjø innen 2030, og 50 prosent innen 2050.

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

1. Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipsfartsstrategi med tiltak for å styrke nærskipsfartens rammevilkår.
2. Stortinget ber regjeringen sette et mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette tallet skal være 50 prosent innen 2050.»

#### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Jensen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Willfred Nordlund, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Dokument 8:45 S (2015–2016) om en nærskipsfartsstrategi for å styrke nærskipsfartens rammevilkår.

Komiteen viser til at sjøtransporten står for den klart største delen av transportarbeidet som utføres i Norge, og at 75 prosent av transportarbeidet (eksklusiv petroleum) på norsk område utføres på skip i dag.

Komiteen viser til at det er bred politisk enighet om å legge til rette for godsoverføring fra vei til

sjø og bane. Komiteen viser til at dette blant annet har kommet til uttrykk gjennom voteringen til Innst. 213 S (2014–2015), der et samlet storting vedtok en rekke forslag for å styrke nærskipfartens konkurransekraft for å stimulere til økt godsoverføring fra vei til sjø og bane, som styrking av Kystverket, bedring og forenkling av rammebetingelsene for nærskipfart, midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring, stimuli til lavutslippsteknologi, vrakpantordning og bedre avskrivningssatser.

Komiteen mener dette er viktige skritt i retning av å styrke sjøtransportens rammevilkår, og at forslagene samlet sett er et godt bidrag for å nå målet om at sjøtransporten skal ta en større andel av veksten i transportbehovet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at flere av disse grepene er fulgt opp, herunder at det er etablert en vrakpantordning for gamle skip og en innovasjonslansordning for å bygge nye skip med en ramme i 2016 på 40 mill. kroner. Videre er det fremmet tiltak for å gjøre havnene mer effektive gjennom tilskuddet til havnesamarbeid, og utredningsoppdragene pågår eller er ferdigstilte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 som regjeringen Stoltenberg II la fram våren 2013, ble konkretisert en rekke tiltak for å styrke nærskipfarten. I tiårsperioden ble det prioritert 3 mrd. kroner til denne typen tiltak. Regjeringen har imidlertid knapt kommet i gang med å følge opp NTP på dette punktet. I statsbudsjettet for 2016 går det fram at virkemidler for godsoverføring på sjø kun har en NTP-oppfølging på 18,8 prosent, og regjeringen ligger over 500 mill. kroner etter skjema. Disse medlemmer viser til at i forbindelse med høringer i denne saken fikk regjeringen sterk kritikk fra NHO Logistikk og transport for ikke å følge opp NTP på dette punktet. Disse medlemmer mener at tiltak som kan bidra til overføring av gods sjøveien må gis en helt annen prioritet enn det regjeringen har lagt opp til i sine budsjetter. Det understrekes at dette, i transportsammenheng, er snakk om relativt små beløp som kan gi god effekt og som derfor burde vært prioritert høyere. Disse medlemmer forventer derfor at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en langt mer konkret oppfølging på dette punkt, i tråd med føringene som ligger i gjeldende transportplan.

Komiteen viser til at flere rapporter, blant annet fra DNV-GL og Transportøkonomisk institutt

(TØI) viser at overføring av gods fra vei til sjø og bane blant annet innebærer mindre miljøavtrykk, samt lavere risiko for ulykker, skadde og drepte i trafikken. Samtidig vil færre lastebiler på veiene gi lavere luft- og støyforurensning. Mindre veitrafikk gir også mindre slitasje på veinettet og kapasitetsbehov som gir lavere kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. I tillegg gir mindre veitrafikk færre køer og andre tidskostnader som svekker næringslivets konkurransevne.

Komiteen viser til at TØI estimerer at den samfunnsøkonomiske gevinsten ved overføring av 30 prosent av transportarbeidene som i dag går på vei over 300 km, over til sjø og bane, vil være omtrent 854 mill. kroner per år i 2015-kroner.

Komiteen viser til at Europaparlamentet 9. september 2015 vedtok hvitboken «White paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system» vedtatt i Europaparlamentet, og at hensikten med denne er å sikre en mer miljøvennlig, effektiv og bærekraftig vare- og persontransport i Europa.

Komiteen viser til at det her ble fastslått en ambisjon om at 30 prosent av veitrafikken på mer enn 300 km skal flyttes over til andre transportformer, som for eksempel sjøveien eller jernbane, innen 2030. Det er også ambisjon om at 50 prosent skal flyttes over innen 2050.

Komiteen viser til at rapporten NTP Godsanalyse ble lagt frem i september 2015, og vil inngå i kunnskapsgrunnlaget til Nasjonal transportplan. Komiteen merker seg at rapporten viser at det er grunnlag for å overføre 5–7 millioner tonn av dagens godstransport på vei til bane og sjø.

Komiteen mener det er et stort potensial for godsoverføring i Norge, dersom rammevilkårene legger til rette for det.

Komiteen mener det er nødvendig med flere typer tiltak for å oppnå godsoverføring, og at det er viktig å ta med aktørene i næringen i utarbeidelsen av en helhetlig strategi for nærskipfarten. Komiteen legger til grunn at 30 prosent av transportarbeidet over 300 kilometer som i dag går på vei kan overføres til jernbane eller sjø innen 2030, og 50 prosent innen 2050.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipfartsstrategi med tiltak for å styrke nærskipfartens rammevilkår.»

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller

bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050.»

Komiteen viser til at komiteen avholdt høring i saken 27. april 2016, og at flere pekte på at det behøves flere tiltak for å styrke nærskipfartens konkurransekraft. Komiteen viser til at godset velger minste motstands vei, og at flere høringsdeltakere pekte på at for høy kostnad i forhold til veitransport er et hinder for at godset velger sjøveien. Komiteen viser til at flere, bl.a. Norges Rederiforbund, pekte på at det ikke finnes én enkelt løsning som øker sjøtransportens konkurransekraft i tilstrekkelig grad, men at det må gjennomføres en rekke tiltak for å oppnå ønsket godsoverføring.

Komiteen viser til at flere av høringsdeltakerne pekte på at både avgiftstrykket og antallet avgifter som sjøtransporten betaler, utgjør en konkurranseulemp.

Komiteen viser til at samarbeidspartiene allerede har tatt flere grep for å styrke sjøtransportens konkurranseevne og at bl.a. Maritimt Forum på høringen beklaget at avgiftslettelser ikke kom på plass før. Komiteen viser til at sjøtransporten betaler sikkerhetsavgift, losavgift og losberedskapsavgift til staten. Videre viser komiteen til at det fra 2016 gis fritak for sikkerhetsavgift for fartøy under 70 meter, 100 prosent rabatt i losberedskapsavgiften for fartøy under 8 000 bruttotonn eller med en høy score på miljøskipsindeksen ESI, og at tilbringertjenesten for los er konkurranseutsatt, noe som har gitt en besparelse i kostnadene for tjenesten. Komiteen viser til at samlet utgjør disse grepene direkte besparelser for nærskipfarten på over 100 mill. kroner i 2016. Videre viser komiteen til at det gjennom oppdateringen av losloven er blitt enklere å benytte farledsbevis fremfor los, som gir ytterligere besparelser.

I tillegg vil komiteen vise til at Enova er styret gjennom at Klimateknologifondet er doblet siden regjeringsskiftet, og at Enova støtter skip som vil legge om til mer miljøvennlig drift, og støtter havner som vil bygge ut landstrøm. Landstrøm har også fått redusert elavgift. Komiteen viser til at dette øker lønnsomheten for de som benytter miljøvennlige skip.

Komiteen viser til at flere, bl.a. Short Sea Promotion Center, fremhevet behovet for å innføre tilskuddsordninger for vareeier vil kunne bidra til å opprette nye godsruiter på sjø. Komiteen viser til at Stortinget i Innst. 213 S (2014–2015), jf. vedtak nr. 488, ba regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring. Komiteen merker seg at transportetatene i grunnlagsdokumentet til NTP 20–29 har gjort dette, og viser hvordan en slik ordning kan innrettes. Komiteen mener det er viktig at

ordningen er midlertidig, rettet mot konkrete prosjekter, og bidrar til dokumenterbar og varig overføring av gods med miljøgevinst.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget viser til tidligere vedtak om tilskuddsordning for å stimulere gods til å velge sjøveien. Stortinget ber regjeringen i budsjettet for 2017 komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareeiere til å velge sjøveien.»

### Mer effektive havner

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen la frem Nasjonal havnestrategi i januar 2015. Flertallet mener denne peker ut en god retning, og viser til at den vektlegger økt samarbeid mellom havnene særlig. Flertallet viser til Stortingets vedtak i Innst. 213 S (2014–2015) om at regjeringen skal legge frem tiltak som har til hensikt å gjøre havnene mer effektive. Flertallet merker seg at regjeringen i statsbudsjettet for 2015 etablerte en ny tilskuddsordning for havnesamarbeid og at i 2016 er 9,4 mill. kroner fordelt mellom 15 prosjekter for å øke samarbeidet og effektiviteten i havnene.

Komiteen merket seg at flere deltakere på høringen etterlyser ytterligere tiltak for å få mer samarbeid mellom havnene, mer effektive havner og mer konkurransedyktige havner med lave gebyrer og avgifter. Komiteen merker seg at en stor del av kostnadene knyttet til transport av gods på sjø er knyttet til terminalbehandling i havnene. Komiteen viser til at Stortinget i Innst. 213 S (2014–2015) ba regjeringen komme tilbake på egnet måte med en helhetlig gjennomgang av alle gebyr og avgifter innen sjøtransport. Komiteen merker seg at regjeringen i Prop. 1 S (2015–2016) viser til at de vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte i lys av arbeidet med Grønn skattekommisjon og en oppdatering av de eksterne kostnadene de ulike transportformene påfører samfunnet, og imøteser dette arbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til høringen, hvor flere av høringsinstansene peker på at havneinfrastrukturen i Norge er preget av et fragmentert eierskap og manglende koordinering.

Komiteen mener NTP-Godsanalyse gir god kunnskap om varestrømmer og det er lagt et godt grunnlag for forbedringer i godstransporten.

Komiteen viser til at de fleste havnene er kommunale eller private, og merker seg Short Sea Promotion Center som fremhevet behovet for mer effektive havner, med bedre åpningstider, som tjener kundens behov for å få håndteringskostnaden pr. container ned. Komiteen mener at det må arbeides for å få terminalkostnadene ned, men at dette i stor grad er et arbeid som næringen, vareeierne og havnene må gjøre sammen. Komiteen mener at statens rolle må være å lage bedre rammebetingelser, og at aktørene i bransjen må få opp lønnsomheten innenfor bedre rammer.

Komiteen merket seg at NHO Logistikk og Transport pekte på § 46 i havne- og farvannsloven som et viktig virkemiddel for staten for å sørge for bedre koordinering og samarbeid mellom havnene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at ordningen med utpekt havn, som paragrafen innebærer, har vært utprøvd på sju havner, uten suksess. Flertallet merker seg at regjeringen i Nasjonal havnestrategi går inn for å fjerne denne, og støtter dette.

Komiteen viser til Maritimt Forum som på høringen fremhevet behovet for å utvikle mer effektive og miljømessig gode havner. Komiteen viser til at regjeringen i retningslinje 2 (R2) til Nasjonal transportplan 2018–2029 har pekt på at dersom det gjøres investeringer i havn og farled, er det naturlig at staten også gjør investeringer i tilstøtende veinett for å fjerne eventuelle flaskehalsar.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i Nasjonal transportplan ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og vei- og banesystem i sammenheng.»

### **En grønn transport på blå bølger**

Komiteen ser økt bruk av sjøtransport som et viktig element i å redusere klimaavtrykket fra transportsektoren, da sjøtransporten er den klart mest energieffektive transportformen per enhet. Komiteen vil likevel påpeke at også sjøtransporten må redusere sine utslipp gjennom å gradvis fase inn mer miljøvennlige løsninger. Komiteen viser til at det pågår et omfattende arbeid i norsk maritim klynge for å utvikle ny miljøteknologi og nye løsninger for mer energieffektive transportløsninger. Komiteen peker på at det blant annet er gjort et omfattende arbeid i den norske maritime næringen for å utvikle fremdriftssystemer som kan drives på miljøvennlig drivstoff, som for eksempel elektrisitet, hydrogen eller LNG. I tillegg er norsk maritim klynge i front på

å utvikle mer effektiv skrogdesign, propellsystemer, kranløsninger, rensesystemer osv.

Komiteen viser til at norsk maritim klynge er i verdensklasse, og stadig leverer nye banebrytende, miljøvennlige og energieffektive løsninger innen sine segment. Komiteen merker seg også at Stortinget har bedt regjeringen legge fram forslag til tiltak for økt bruk av lav- og nullutslippsteknologi i nærskipfarten, og imøteser at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med dette. Komiteen viser også til en rekke forslag for å gjøre skipene mer miljøvennlig, fremmet i Representantforslag 71 S (2015–2016), om mål om nullutslipp for alle skipstyper innen 2030.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til høringen hvor flere høringsinstanser pekte på behovet for å utrede nye tiltak for havnene for å styrke skipsfartens konkurransevilkår. Disse medlemmer mener Nasjonal havnestrategi bør videreutvikles for å understøtte disse tiltakene, i nært samarbeid med havnene og aktørene.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029 utrede og legge frem tiltak som sørger for at havnene samarbeider på en bedre måte, bidrar til å gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre. En slik utredning må inkludere vurderinger av havnestrukturen og hvilke tiltak som kan gjennomføres for å gjøre den mer effektiv.»

«Stortinget viser til grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018–2029 der en tilskuddsordning for havner er foreslått, og ber regjeringen i forbindelse med Nasjonal transportplan vurdere om en slik ordning er hensiktsmessig for å gjøre havnene mer effektive, miljøvennlige og intermodale.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til høringen hvor flere høringsinstanser pekte på behovet for å utrede en egen havneplan for å styrke skipsfartens konkurransevilkår. Disse medlemmer mener en slik havneplan må utarbeides i nært samarbeid med havnene og aktørene.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en nasjonal havneplan, med det formål å styrke skipsfartens konkurransevilkår.»

«Stortinget ber regjeringen om at en slik nasjonal havneplan sørger for at havnene samarbeider på en bedre måte, bidrar til å gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre.»

«Stortinget ber regjeringen på egnet måte innføre tilskuddsordning for havner, slik at de blir mer effektive, mer miljøvennlige og mer intermodale.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener departementet i utarbeidelse av strategien må vurdere å opprette en insitamentsordning for transportkjøpere til å velge sjøtransport framfor veitransport, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i arbeidet med strategien vurdere å opprette en incitamentsordning for transportkjøpere.»

### Uttalelse fra næringskomiteen

Utkast til innstilling har vært forelagt næringskomiteen, som i brev av 19. mai 2016 slutter seg til transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling til Dokument 8:45 S (2015–2016), uten ytterligere merknader.

### Forslag fra mindretall

#### Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

##### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029 utrede og legge frem tiltak som sørger for at havnene samarbeider på en bedre måte, bidrar til å gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre. En slik utredning må inkludere vurderinger av havnestrukturen og hvilke tiltak som kan gjennomføres for å gjøre den mer effektiv.»

##### *Forslag 2*

Stortinget viser til grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018–2029 der en tilskuddsordning for havner er foreslått, og ber regjeringen i forbindelse med Nasjonal transportplan vurdere om en slik ordning er hensiktsmessig for å gjøre havnene mer effektive, miljøvennlige og intermodale.

### Forslag fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre:

#### *Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem en nasjonal havneplan, med det formål å styrke skipsfartens konkurransevilkår.

#### *Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen om at en slik nasjonal havneplan sørger for at havnene samarbeider på en bedre måte, bidrar til å gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre.

#### *Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen på egnet måte innføre tilskuddsordning for havner, slik at de blir mer effektive, mer miljøvennlige og mer intermodale.

### Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

#### *Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen i arbeidet med strategien vurdere å opprette en insitamentsordning for transportkjøpere.

### Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

#### vedtak:

##### I

Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipsfartsstrategi med tiltak for å styrke nærskipsfartens rammevilkår.

##### II

Stortinget ber regjeringen sette et mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050.

##### III

Stortinget viser til tidligere vedtak om tilskuddsordning for å stimulere gods til å velge sjøveien. Stortinget ber regjeringen i budsjettet for 2017 om å komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareiere til å velge sjøveien.

## IV

Stortinget ber regjeringen i Nasjonal transportplan ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og vei- og banesystem i sammenheng.

## V

Dokument 8:45 S (2015–2016) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. mai 2016

**Nikolai E. Astrup**

leder

**Abid Q. Raja**

ordfører



