



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/1014-

Dato
7. mai 2020

Representantforslag 90 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om transporttiltak i krisetid

Jeg viser til brev av 29. april 2020 der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om mine vurderinger av representantforslag 90 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om transporttiltak i krisetid. Det fremmes totalt 10 forslag som vurderes ut ifra fastsatt nummerering nedenfor. Jeg har utarbeidet svar til forslag nr. 1 og 5 i samråd med næringsministeren.

Norsk næringsliv rammes av virusutbruddet på mange måter og bildet er sammensatt og komplekst. Smitteverntiltakene som er satt i verk har konsekvenser for transportsektoren og selv om tiltakene vi har satt inn vil hjelpe, er det fremdeles vanskelig for mange bedrifter. Jeg vil i samarbeid med våre underliggende etater gjøre mitt ytterste for å legge til rette for et transporttilbud som bidrar til å sikre viktige samfunnsfunksjoner i denne spesielle tiden, både innen person- og godstransport, samt bidra til at transportnæringen får så gode vilkår som mulig.

Forslag nr. 1

Stortinget ber regjeringen fjerne kravet om innbetaling av taksameteravgift for 2020. De som allerede har innbetalt avgift, må få denne refundert.

Justervesenet fører tilsyn med taksametre, finansiert ved en årsavgift per taksameter. I Norge finnes det ca. 8540 kontrollpliktige taksametre. Alle er med på å betale for tilsynet, selv om Justervesenet kun utfører tilsyn hos et utvalg. Dette gjør risikobasert tilsyn mulig, som igjen bidrar til tillit og like konkurransevilkår i bransjen for en kostnad som er langt lavere enn om alle ble ført tilsyn med.

Jeg ser at drosjenæringen er hardt rammet av koronasituasjonen. Samtidig er det også andre næringer som er hardt rammet, i tillegg til enkeltbedrifter innenfor alle næringer. Dette gjelder både for bedrifter som betaler årsavgifter innenfor Justervesenets ansvarsområde, men også de som er ilagt gebyr for tilsyn, enten like før koronasituasjonen eller som vil ilegges gebyr like etter at Justervesenets tilsynsvirksomhet normaliseres. Dette vil også gjelde bedrifter innenfor områder som øvrige tilsynsmyndigheter fører tilsyn med.

Regjeringen har iverksatt generelle støtteordninger for på en mest mulig rettferdig og rask måte å kunne avhjelpe situasjonen for de bedriftene som er i en vanskelig situasjon. Regjeringen følger nøye med på situasjonen i næringslivet. Fremfor å iverksette enkelttiltak overfor enkelt næringer, mener jeg vi må arbeide videre innenfor de støtteordningene som allerede er etablert, dersom det er behov for å avhjelpe situasjonen ytterligere.

Forslag nr. 2

Stortinget ber regjeringen fremme et forslag om å utsette ikrafttreddelsen av lov om endringer i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvingen for drosje mv.) med ett år— inntil 1. juli 2021.

Regjeringen vil i løpet av mai 2020 legge fram forslag for Stortinget om å utsette ikrafttredden av endringene i drosjereguleringen fra 1. juli 2020 til 1. november 2020.

Opprinnelig skulle drosjereformen tre i kraft 1. juli 2020. Utsettelsen som nå foreslås skal bidra til å redusere konsekvensene av covid-19 for drosjetilbudet, og sikre et godt og kontinuerlig tilbud på kort og lang sikt.

Drosje er en viktig del av det totale transporttilbudet i Norge. Som følge av covid-19-utbruddet har det vært en nedgang i etterspørselen etter drosjetjenester på opp mot 90 prosent. Det er også usikkerhet rundt andre forutsetninger for ikrafttredden. Jeg mener det vil være krevende for drosjenæringen å gå inn i en periode med reform og nye rammebetingelser midt i en veldig vanskelig økonomisk periode, som følge av covid-19-utbruddet. Vi må sikre at drosjenæringen har mulighet til å være med i konkurransen mot nye aktører og bidra til et kontinuerlig og tilfredsstillende drosjetilbud fremover. Dersom store deler av den etablerte næringen blir borte før nye aktører har etablert seg med et stabilt tilbud, vil det gå utover tilbudet til publikum.

Å få på plass den vedtatte reguleringen av drosjemarkedet så raskt som mulig er viktig for å legge til rette for et mer velfungerende marked. En utsettelse på fire måneder kan imidlertid gi etablerte aktører rom for å komme i en noe mer normal situasjon. Det vil også sikre løyvemyndighetene nødvendig tid til forberedelse og gi Statens vegvesen mulighet til først å kunne avvikle de betydelige køene de allerede har på avleggelse av andre prøver. Samtidig er det viktig at utsettelsen ikke blir for lang, av hensyn til aktører som ønsker å etablere seg i dette markedet.

Forslag nr. 3

Stortinget ber regjeringen raskest mulig fremme forslag om en midlertidig støtteordning for å opprettholde et kritisk rutenett for ekspressbusser og flybusser.

Det er i dag ingen ordninger for statlig kjøp av eller tilskudd til ekspressbuss- eller flybussdrift over Samferdselsdepartementets budsjett. Innenfor det liberaliserte markedet for kommersielle ekspressbussruter (over 80 km) og flybussruter (uansett rutens lengde), har næringen stor frihet til å tilpasse rutetilbudet etter etterspørselen.

Fylkeskommunene har ansvaret for den lokale kollektivtransporten innad i hvert fylke. Dersom fylkeskommunene ønsker det, har de også anledning til å kjøpe tjenester på ekspressbussruter som ikke er kommersielt drivverdige. Fylkeskommunene står videre fritt til å samarbeide om kjøpsordninger på tvers av fylkesgrensene. De gjennomfører allerede kjøp av bussruter i sine områder og har gjennom det arbeidet kunnskap om lokale og regionale behov.

Jeg mener det ikke er hensiktsmessig å etablere nye statlige ordninger for støtte til drift av bussruter nå, blant annet fordi staten ikke har nødvendig markedskunnskap til å gjøre gode kjøp av slike ruter. Eventuelle kjøp av ekspressbuss- og flybussruter er fylkeskommunenes ansvar i en normalsituasjon, og bør derfor også være det i en krisesituasjon.

Ved behandlingen av Innst. 216 S (2019–2020) bevilget Stortinget en milliard kroner i økt rammetilskudd til fylkeskommunene for å legge til rette for grunnleggende tilbud av kollektivreiser under virusutbruddet. En eventuell ytterligere økning vil vi måtte komme tilbake til.

Forslag nr. 4

Stortinget ber regjeringen utarbeide en kompensasjonsordning for havnene for tapt brukerbetaling (som kaivederlag) etter modell av kontantstøtteordningen for bedrifter.

Restriksjoner på personreiser har medført færre anløp og store reduksjoner i inntekter for havner som normalt tar imot utenriksfergene, Hurtigruten og cruisetrafikken. Godshåndteringen over havn foregår imidlertid i stor grad som normalt, og lasteskip har så langt kun en liten nedgang i anløp. Samferdselsdepartementet følger imidlertid utviklingen i næringen tett og har jevnlig dialog med rederiforbundene og havneorganisasjonene. Regjeringen har per nå ikke sett det som aktuelt å etablere en egen ordning som kan kompensere norske havner for inntektsbortfallet de opplever, men vurderer fortløpende behov for tiltak for å avhjelpe sektoren.

Norske havner er enten private eller kommunalt eide. De fleste kommunale havnene er organisert som egne kommunale foretak eller som en del av kommunens administrasjon. Kostnader som følger av kommunens ansvar for fremkommelighet i eget sjøområde og utøvelse av offentlig myndighet kan dekkes helt eller delvis gjennom farvannsavgift. Avgiftsplikt utløses ved anløp til offentlige eller private havner i kommunen. Avgiften skal

være kostnadsbasert og ikke gi økonomisk overskudd. Selve havnevirksomheten er en konkurranseutsatt virksomhet, og alminnelige privatrettslige regler gjelder for tjenester som tilbys i havnen. Betaling for havnetjenestene i form av vederlag fastsettes dermed på markedsmessig grunnlag uten særskilt regulering.

Stortinget har vedtatt generelle økonomiske tiltak for å tilføre næringslivet nødvendig likviditet for å komme gjennom krisen, og regjeringen har signalisert at disse tiltakene vil måtte justeres etter hvert. Endel havner vil kunne søke om økonomisk kompensasjon i tråd med midlertidig tilskuddsordning for foretak med stort omsetningsfall som Stortinget har vedtatt.

Stortinget har videre vedtatt å øke rammetilskuddet til kommunesektoren med 6,15 milliarder kroner, som også vil kunne avhjelpe kommunalt eide havner i denne krevende situasjonen. Stortinget har i tillegg vedtatt at staten skal kompensere kommunene og fylkeskommunene for urimelige virkninger av skattesvikt, inntektsbortfall og merutgifter. Regjeringen har varslet at det skal nedsettes en arbeidsgruppe som skal gi en faglig vurdering av hvilke typer inntekter og utgifter som blir påvirket av koronakrisen.

Forslag nr. 5

Stortinget ber regjeringen fjerne krav om innbetaling av sertifiserings- og inspeksjonsgebyrer til Sjøfartsdirektoratet for hele 2020. Videre ber Stortinget regjeringen refundere gebyrer som allerede er betalt.

Årsgebyr utstedes av Sjøfartsdirektoratet og er et fast årlig gebyr som dekker arbeid som direktoratet/skipskontrollen utfører i forbindelse med opprettholdelse og fornyelse av nasjonale og internasjonale sertifikater. Skatteetaten forestår innkreving av gebyrer på Sjøfartsdirektoratets vegne. Skatteetaten har opplyst at de fortløpende vurderer situasjonen og tiltak for de som er i en vanskelig situasjon, herunder muligheten for å gi betalingsutsettelse. Det følger videre av Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift at dersom gebyr i spesielle tilfeller finnes urimelige, kan Sjøfartsdirektoratet fastsette gebyret i det enkelte tilfelle. Bestemmelsen om fravik forstås slik at det kan innvilges fritak fra årsgebyret i sin helhet.

Forslag nr. 6

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne krav om statlig avgift på lostjenester fra og med 1. mai 2020 og ut året.

Regjeringen vurderer forskjellige tiltak for å legge til rette for transport av gods på sjøen. Regjeringen har varslet at det skal fremmes en ny proposisjon om arbeidet med nye tiltak for norsk økonomi i forbindelse med koronakrisen (fase 3). Her kan det bli aktuelt å vurdere tiltak som kan bidra til omstilling, kompetanseheving, økt etterspørsel og økt aktivitet i økonomien. Blant annet kan det være aktuelt å vurdere en midlertidig reduksjon eller fjerning av avgifter. Kystverket ser derfor nå nærmere på muligheten for, og en innretning av, generelle reduksjoner i losavgiftene og sikkerhetsavgiften. Kystverket har foreløpig ikke et tilstrekkelig

godt bilde til å kunne foreslå et målrettet tiltak, men vil fortløpende vurdere utfordringsbildet for aktørene.

Forslag nr. 7

Stortinget ber regjeringen fjerne krav om baneavgift for godstog i perioden fra 1. januar 2020 og ut året, inkludert refusjon av baneavgift som allerede er betalt.

Samferdselsdepartementet har i brev til Jernbanedirektoratet og Bane NOR av 14. april bedt om at Bane NOR midlertidig utsetter innbetaling av kjørevegsavgift (infrastrukturavgifter) for godsselskapene, på lik linje med utsettelsen for persontogselskapene. Denne utsettelsen gjelder frem til september i år.

Dersom situasjonen for godsselskapene forverrer seg, med påfølgende risiko for forsyningssikkerheten, vil en ytterligere utsettelse eller en ettergivelse av avgifter være aktuelle tiltak. Ved en eventuell ettergivelse vil det det vil være nødvendig å kompensere Bane NOR for inntektsbortfallet.

Så langt har det vist seg at markedssituasjonen for godstogoperatørene er relativt lite påvirket av Covid-19-pandemien, selv om antall godstog har gått noe ned. Dette kan imidlertid endre seg, og departementet følger nøye med på utviklingen.

Forslag nr. 8

Stortinget ber regjeringen ikke å kreve leie av terminaler og lastekraner på terminalene til Bane NOR fra 1. januar 2020 og ut året. Videre ber Stortinget regjeringen refundere leie som allerede er betalt.

Samferdselsdepartementet har i brev til Jernbanedirektoratet og Bane NOR av 14. april bedt om at Bane NOR midlertidig utsetter innbetaling av terminalavgift for godsselskapene. Dette omfatter både terminalankomstavgift og terminalkostnader. Denne utsettelsen gjelder frem til september i år.

Dersom situasjonen for godsselskapene forverrer seg, med påfølgende risiko for forsyningssikkerheten, vil en ettergivelse av avgifter være et aktuelt tiltak. Det vil da være nødvendig å kompensere Bane NOR for inntektsbortfallet.

Samferdselsdepartementet følger nøye med på utviklingen og Jernbanedirektoratet er i løpende dialog med godstogoperatørene om markedssituasjonen og utsiktene fremover. Det kjøres noe færre godstog nå enn på samme tid i fjor. Dette skyldes i hovedsak redusert frakt av flydrivstoff til Oslo lufthavn. For øvrig meldes det om god kapasitetsutnyttelse. Departementet og direktoratet vil fortsette den tette oppfølgingen av godstogoperatørene, for så raskt som mulig å fange opp eventuelle endringer i markedssituasjonen.

Forslag nr. 9

Stortinget ber regjeringen gjennomføre økt statlig kjøp av jernbanetjenester for å opprettholde forsyningslinjer mellom landsdelene. Det legges til grunn at Samferdselsdepartementet er oppdragsgiver og kontraktspart, og at det inngås en enkel kontrakt med de aktuelle jernbaneselskapene.

Det er i dag ingen ordninger for statlig kjøp av kjøp av godstjenester med jernbane over Samferdselsdepartementets budsjett. Innenfor det liberaliserte markedet for kommersielle godstjenester på jernbanen, har næringen stor frihet til å tilpasse rutetilbudet etter etterspørselen. Det betyr at togoperatørene konkurrerer mot hverandre og mot vei i et fritt marked.

Forslaget fra representantene om offentlig kjøp av godstjenester på jernbane innebærer således en stor omveltning av markedet. Et eventuelt kjøp ville også kunne medføre å skape overkapasitet samtidig med at etterspørselen faller. I denne situasjonen vil det være riktigere å heller innføre mer generelle ordninger som bedre møter de likviditetsutfordringer godstogoperatørene risikerer å stå overfor og vurdere eventuelle ytterligere tiltak, jf. mitt svar på forslag 7 og 8.

Det er viktig å sikre forsyningslinjene i Norge i krisetid. Slik situasjonen er nå, er det ikke kommet informasjon som tilsier at forsyningslinjene på jernbanen er truet. Videre er det ikke hensiktsmessig å hasteinnføre offentlig kjøp av godstjenester på jernbane, uten å ha utredet praktiske, økonomiske og juridiske konsekvenser nøye.

Forslag nr. 10

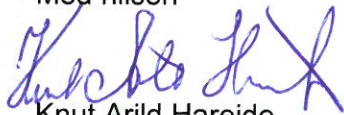
Stortinget ber regjeringen garantere for 25 millioner kroner til ekstra togavganger for godstransport til og fra Malmø, eller for andre strekninger der det vurderes at en garantiordning kan utløse ny godstransport på jernbane.

I dag går det fem ukentlige godstog mellom Malmø/Trelleborg og Oslo. Kapasiteten på disse avgangene er godt utnyttet, og det planlegges syv ukentlige tog fra høsten av. CargoNet har tidligere i år meldt at selskapet ønsker å starte opp daglige avganger med sjømat fra Nord-Troms og Finnmark mellom Narvik/Kiruna og Malmø, med annen type gods på returavgangene. Det er satt opp to prøveavganger allerede 8. og 22. mai, og dersom alt går etter planen håper CargoNet å kunne starte opp for fullt i september i år. Dette vil i så fall øke kapasiteten for godstransport på jernbane mellom Norge og Sverige/kontinentet betydelig. CargoNet har imidlertid gitt uttrykk for at det er avhengig av tilstrekkelige godsvolum i begge retninger for å gjennomføre planen.

Når det gjelder offentlig kjøpt godstransport på jernbane, som representantene er inne på i sitt forslag, er det prinsipielt problematisk. Vi viser til vurderingene på forslag 9. Ettersom markedet er åpnet for fri konkurranse, vil det være i aktørenes interesse å opprette et tilbud som ikke eksisterer i dag. Dette er også noe av hensikten med den midlertidige støtteordningen, som ble innført i 2019, da denne er direkte koblet opp mot aktørenes

faktiske produksjon. En eventuelt ny støtteordning, slik representantene foreslår, må uansett utredes grundig. Departementet og Jernbanedirektoratet følger utviklingen i godstognæringen tett, og vil vurdere andre strakstiltak dersom situasjonen tilsier det.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

