



# Representantforslag nr. 48

(2008–2009)

fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen

Dokument nr. 8:48 (2008–2009)

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur**

Til Stortinget

## BAKGRUNN

Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger svært godt til rette for sjøveis transport. Sjøen er i motsetning til motorveier og jernbane en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur.

Verden har endret seg radikalt siden de første standardiserte containerne ble introdusert på 1960/70-tallet, og det tok lang tid før det økonomiske potensialet ved denne teknologien ble hentet fullt ut. Selv i en høykonjunktur er fraktratene nasjonalt og internasjonalt relativt lave for å skipe en 20-fots standardcontainer med opptil 28 tonn stykk gods. På grunn av finanskrisen var prisen for å få sendt en standardcontainer fra Asia til Europa i slutten av januar 2009 nede i 300-400 USD, og dette var nesten en halvering av prisen fra november 2008. Veksten av containertransport fra 1960–1970-årene og frem til i dag har ført til en situasjon med sterk vekst i verdenshandelen, med økt spesialisering og dermed lavere og konkurransedyktige priser. Den internasjonale transportnæringen som satset på containersystemet fremstår i dag som vinnere sammen med de store multinasjonale selskaper på eksport- og importsiden. Kina, Sør-Korea, Japan, USA og en del europeiske land som offensivt tok del i denne transportrevolusjo-

nen fremstår i dag som vinnere, mens noen industrier som nølte og avvendet utviklingen tapte konkurranseevne.

Norge har til tross for sin tusenårige maritime tradisjon dessverre ikke holdt tritt med utviklingen, og infrastrukturen knyttet til norsk sjøtransport stammer i mange tilfeller fra sjøfartens tidligere epoker. Det hjelper nemlig ikke bare å oppgradere gamle havner med ny teknologi, når utviklingen har endret balansen mellom stordriftsfordeler, kapitalkostnader, kostnader ved frakt mellom havn og sluttbruker og enhetskostnader ved lasting og lossing. Landets nasjonalforsamling bør derfor med jevne mellomrom få infrastrukturen knyttet til sjøbasert transport opp til vurdering, slik at Norge offensivt kan ta del i den globale utviklingen. På denne måten kan vi gjøre vår egen kysttransport mer konkurransedyktig, samtidig som våre meste sentrale havner blir mer økonomisk attraktive for det norske næringsliv.

Norge deltar i EUs Marco Polo II program (2007–2013), der det gis finansiell støtte til kommersielle prosjekter som går ut på å øke sjøtransport på bekostning av trailertrafikk. Forslagsstillerne er svært positive til økt sjøtransport, men mener dette må skje som følge av reell konkurranse mellom de forskjellige transportformene. For her er ikke poenget hvilken transportform som velges, men at det blir den mest kostnadseffektive formen som kommer til anvendelse. Infrastrukturinvesteringer må konsentreres om de transportformer markedet velger, og ikke rundt de områder politikerne ønsker at markedet skal velge. Ved en politikk som prøver å overkjøre markedet, vil kostnadene for næringslivet stige, og de europeiske bedriftene vil på sikt tape i konkurransen.

EUs Eurovignett direktiv 2006/38/EF åpner for at EU-land ved bompengeneinnkreving for kjøretøy over 3,5 tonn kan inkludere eksterne kostnader knyttet til

veittransport. Disse eksterne kostnadene inkluderer utgifter knyttet til køer, forurensning, støy, forringing av landskapet, helsekostnader og ulykkeskostnader som ikke dekkes av forsikring. Direktivet åpner også for at inntil 15 pst. av midlene kan brukes til å finansiere alternativ infrastruktur som jernbane og innenlandske vannveier som kanaler og elver. Eurovignett-direktivet kan i sin ytterste konsekvens brukes til å tvinge transport vekk fra vei.

Forslagsstillerne mener at staten i større grad skal betale for infrastruktur i Norge, og dette gjelder både landtransport, lufttransport og sjøtransport. Siden det er viktig å se politikken på samferdselsområdet i sammenheng, er det påkrevet å samle alle etater innenfor samferdselssektoren i en etat og ett departement. Deler av det som i dag finansieres gjennom brukerfinansiering knyttet til Kystverkets avgifter, bør derfor på sikt dekkes over statsbudsjettet. Dette er imidlertid ikke mulig uten en helhetlig plan for sjøtransport i Norge. En slik plan må være mer overordnet og detaljert enn både det som legges frem i statsbudsjettet og i Nasjonal transportplan (NTP).

Strategi og tiltak for sjøtransport er nesten fullstendig utelatt i gjeldende NTP. Det er mer eller mindre tverrpolitisk enighet og politiske mål at godstransport bør flyttes fra landveis til sjøveis transport basert på transporteffektivitet, energieffektivitet og miljøeffektivitet. Like fullt virker det som om sjøtransporten er nedprioritert i NTP-arbeidet.

I det såkalte "Klimaforliket" der Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har felles merknader til St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, er det heller ikke omtalt spesielle tiltak for å flytte transport fra land og luft til sjø.

I Soria Moria-erklæringen heter det:

"Sjøvegen – en viktig del av transportpolitikken

Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet. Derfor er sjøtransport og havner en viktig del av transportpolitikken. Det må legges til rette for sikker trafikk langs kysten, med bedre merking og vedlikehold av leia, moderne navigasjonssystem og sjøkart. For å få mer gods over på båt, må havnene opprustes slik at også overgangen til og fra båt bedres. Oljevernberedskapen må styrkes, og vi må gjøre mer for å unngå at uhell oppstår og får katastrofale følger.

Regjeringen vil:

- øke bevilgningene til fiskerihavnene
- styrke vedlikeholdet av sjøvegen med havner, farleier, fyr og merketjenester
- videreutvikle havnene som logistikknutepunkt
- lage en gjennomgang og prioritere tiltak for utbedring av farleier og fiskerihavner
- sikre en god slepebåtkapasitet med rask responstid langs hele kysten
- opprettholde Hurtigruta som et enhetlig transporttilbud med daglige, helårige seilinger på hele distansen Bergen – Kirkenes

- ha en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, slik at sjøtransport gis like konkurransevilkår med landtransport."

Heller ikke her omtales eller varsles at det vil bli lagt frem saker som spesifikt vil behandle mål, strategier, virkemidler (herunder finansiering) og andre tiltak for å styrke sjøtransporten med det mål å få økede godsmengder over på sjøveis transport. Samtidig må også havnene opprustes slik at omlastingen blir mer effektiv, kostnadseffektiv og regningssvarende for næringslivet. Regjeringen henviser alle spørsmål om strategi for å styrke sjøtransporten til rullering av NTP som våren 2009 skal gi ny NTP for perioden 2010–2019.

Etter svært lang utrednings- og behandlingstid ble det lagt frem forslag om ny lov om havner og farvann i Ot.prp. nr. 75 (2007–2008), og Innst. O. nr. 36 (2008–2009) ble behandlet av Odelstinget 3. februar 2009. Etter at Havnelovutvalget leverte sitt arbeid i mars 2002, har det tatt over 4 år før forslag til revidert lov ble sendt ut på høring i desember 2006. Dette illustrerer at sjøtransport ikke er blitt prioritert verken hos den forrige eller nåværende regjering. Illustrerende nok innfører den nye loven nye gebyrer og avgifter uten at det blir gitt en samlet vurdering av gebyr- og avgiftsomfanget som dermed påvirker bruken av sjøtransport.

Kystverkets gebyrsatser gjør at målsettingen om mer gods til sjøs blir fjernere og fjernere – dette ifølge Kystnytt 29. desember 2008. Problemet er at det eksisterende gebyrsystem ved redusert trafikk velter kostnadene over på den trafikk som er igjen, og bidrar derved til en ytterligere volumnedgang. Fra 2008 til 2009 økte kystgebyret for inn- og utseiling med 3,7 pst., mens års- og sesonggebyret økte med henholdsvis 6,8 og 6,9 pst. Samtidig økte losgebyrene med 13,0 pst., og gebyr for kontroll og tilsyn med havner og havneterminaler mot terrorhandlinger økte med 3,0 pst. Sikkerhetsgebyrene ble økt over hele landet, og Sture/Mongstad fikk den største økningen med hele 14,3 pst. I statsbudsjettets kap. 4062 post 1 kommer det frem at losberedskapsgebyr, losgebyr, sikkerhetsgebyr og kystgebyr utgjør til sammen 655 mill. kroner.

Forslagsstillerne mener at rulleringen av Nasjonal transportplan ikke gir tilfredsstillende anledning til å behandle strategi i et langsiktig 20–30-årsperspektiv. De mange og viktige forhold av prinsipiell karakter blir heller ikke behandlet, og disse bør absolutt drøftes i forbindelse med utviklingen av et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportnett. Blant slike viktige forhold er nettopp strategi for å overføre mer transport fra land til sjø og i den forbindelse også gebyrer og avgifter knyttet til bruk av sjøtransport. Forslagsstillerne foreslår derfor en stortingsmelding om sjøtransport som blant annet bør bestå av følgende viktige momenter:

1. Stortingsmeldingen bør inneholde en komplett gjennomgang av det juridiske rammeverket for sjøtransporten i Norge. Den daværende regjeringen la 16. mai 2002 frem en prosjektrapport ved navn "Forskriftsdugnaden – prosjekt for opprydding i forskriftsregelverket", da var et av forenklingsprosjektene å redusere antall forskrifter under Sjøfartsdirektoratet. På den tiden var det 130 forskrifter for sjøfart og sjømenn på totalt 1700 sider, og dette til tross for at fiske- og fangstfartøy ble holdt utenfor prosjektet. Det finnes dessverre fortsatt et villnis av lovgivning på området. Per i dag finnes det for eksempel 54 sentrale forskrifter hjemlet i lov av 8. juni 1984 nr 51 om havner og farvann mv., 18 sentrale forskrifter hjemlet i lov av 16. juni 1989 nr 59 om lostjenesten mv., 28 sentrale forskrifter hjemlet i lov av 3. desember 1948 nr 7 om pensjonstrygd for sjømenn, og 93 lokale forskrifter knyttet til havnedistrikter.
2. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til offentlig finansiering og drift av sjøfartsrelatert infrastruktur, herunder gebyrer og avgifter. Konsekvensene av de ulike gebyrene og avgiftene bør være gjenstand for en grundig drøfting. Forslagsstillerne ønsker at Norge i større grad investerer i innenlands infrastruktur. Likebehandling av offentlige og private havner legges til grunn.
3. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til sjøveis stamnett, herunder stamnetthavner og tilknytning til øvrig infrastruktur.
4. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til sjøbasert kollektivtransport i sentrale og rurale strøk, inkludert spørsmål knyttet til belønningsordninger for sjøbasert kollektivtransport rundt de store byene.
5. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til sjøbasert godstransport, herunder innenlandsk og utenlandsk containertransport.
6. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til beredskap, herunder farleder, driftssentraler, bergingstjenester og oljeverneberedskap.
7. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til den statlige organiseringen. Forslagsstillerne ønsker i utgangspunktet at Samferdselsdepartementet omorganiseres til et transportdepartement med ansvar for informasjonstransport, energitransport, land-, vann- og lufttransport, inkludert havner, flyplasser og lufttransportterminaler. Det samme gjøres med direktoratene slik at et felles transportdirektorat får ansvar for all infrastruktur. Forslagsstillerne ønsker dessuten å etablere et Statens transporttilsyn som står for kontroll av all transport, samtidig som disse påser at regler og særlig sikkerhetsbestemmelser følges.

## FORSLAG

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

for s l a g :

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur.

26. februar 2009

