



Representantforslag 53 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik

Dokument 8:53 S (2010–2011)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å styrke sjøtransportens konkurranseevne i Norge

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.

Myndighetens politikk knyttet til sjøtransport har åpenbart et stort forbedringspotensial. Mens transporterte tonn i enhetslaster over Oslo havn har vært tilnærmet konstant fra 2001 til 2007, har transportene over Svinesund økt med 40 pst. i samme periode. Dette ifølge Transportøkonomisk institutts (TØIs) rapport «Godstransport og logistikk i Osloregionen» fra 2009. 44 pst. av transportarbeidet innenlands utføres med skip, men kun 3 pst. av de statlige bevilgningene er tildelt Kystverket. En slik utvikling har funnet sted til tross for at i selve regjeringsmanifestet for regjeringen Stoltenberg II for perioden 2005–2009, finnes følgende:

«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.»

3. november 2010 kom rapporten «Hvordan styrke sjøtransportens konkurranseevne?» fra SITMA AS på oppdrag fra Norsk havneforening, Norske Havner, Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) og Kystverket, og denne vil i teksten nedenfor ganske enkelt omtales som «rapporten». Rapporten tar opp en del viktige problemstillinger som ble tatt opp i Stortinget i forbindelse med Fremskrittspartiets representantforslag Dokument nr. 8:48 (2008–2009)) om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur – et forslag som ble nedstemt av stortingsflertallet.

Behov for overordnet plan og bedre planlegging

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. Landets nasjonalforsamling bør derfor med jevne mellomrom få infrastruktur 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 mest sentrale havner blir mer økonomisk attraktive for det norske næringslivet. Staten bør i større grad betale for infrastruktur i Norge, og dette gjelder både landtransport, lufttransport og sjøtransport.

Rapporten tar til orde for at Nasjonal transportplan (NTP) må inneholde konkrete mål og strategier for overføring av gods fra vei til sjø og bane. Forslagsstillerne har tidligere tatt til orde for klare kvantifiserbare målsettinger innenfor veisektoren, jf. Dokument 8:86 S (2009–2010), og det samme burde være mulig når det gjelder infrastruktur for skipsfarten. Strategi og tiltak for sjøtransport er nesten fullstendig utelatt i gjeldende NTP, St.meld. nr. 16

(2008–2009). 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. Rapporten slår fast at det er for mange transportkorridorer. En viktig barriere for økt transport på sjøen er at det i mange tilfeller er for lav konsentrasjon av gods i knutepunktene til at sjøtransportens volumfordeler kan utnyttes – selv om det totalt sett er nok gods. Fokus på færre transportkorridorer i NTP vil gjøre det mer gunstig å satse på transporttiltak innenfor områder der man må over et visst minste transportvolum.

Avgifter

Analyser av avgiftsstrukturen for sjøtransport viser at langt større andel av transportkostnadene for sjøtransport er knyttet til offentlige avgifter enn for transport med bil. SINTEF Marintek påpekte allerede i 2001 at sjøtransporten har høyere grad av egenfinansiering enn de andre transportmidlene. I rapporten fremlegges følgende tall, som viser at tre av Nor-Cargos skip med ukentlig anløp i Bergen, Florø, Ålesund, Kristiansund og Trondheim ville hatt følgende avgifter:

		Cometa	Trans Carrier	Tor Minerva
Havneavgifter	Vareavgifter	15 210	27 378	40 763
	Kaiavgifter	10 405	18 270	42 668
	Anløpsavgifter	7 179	13 198	28 596
	Sikringsgebyr	2 308	3 239	6 144
Kystverkets avgifter	Kystavgifter	2 397	5 175	11 031
	Losberedskapsavgifter	13 750	23 046	42 643
	Losingsavgifter	46 266	50 622	61 446
Miljøavgifter	NO _x -avgift	6 000	13 000	25 000
	Mineraloljeavgifter	?	?	?
	Avfallsgebyrer	980	980	1 240
	SUM	104 495	154 908	259 531

(Mineraloljeavgiftene er vanskelig å beregne, fordi avgiftene kun påløper dersom rederiet losser innenriks last etter bunkring, og er derfor ikke oppgitt.)

Avgiftene i disse eksemplene utgjør anslagsvis 40 pst. av skipenes samlede driftskostnader. Denne situasjonen er til hinder for økning i varetransport med sjøtransport og som er en omforent politisk målsetting i NTP 2010–2019. Forslagsstillerne fremmet derfor følgende forslag i Innst. 13 S (2010–2011) til statsbudsjettet for 2011:

«Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om sektorgebyrer for sjøtransport og legger til grunn at det gjennomføres en uavhengig analyse av behovet for lostjenester og inndekning av lostjenester gjennom sektorgebyr.»

Regjeringens NO_x-avgift er et stort paradoks. Regjeringen har nemlig fått store deler av Norges befolkning til å bytte ut bensinbilene med dieslbiler som lager svevestøv og NO_x, etter at de endret avgiftssystemet i statsbudsjettet for 2007. Norges Astma- og Allergiforbund var den gang sterkt kritiske, og har fått rett. Det har heldigvis kommet krav om partikkelfilter siden den gang, men det er fortsatt mange biler uten et slikt filter. Partikkelfilter for dieslbiler hjelper mot sot og svevestøv, men bensinbiler er fortsatt vesentlig renere. Det er merkelig sym-

bolpolitikk å oppmuntre til økte NO_x-utslipp på veiene, samtidig som man har innført NO_x-avgift. På veisiden er det først og fremst lavere engangsavgift som virkelig vil monne dersom man skal redusere NO_x-utslippene, og i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 gikk man inn for å redusere engangsavgiften med 2 952 mill. kroner, dvs. nesten 3 mrd. kroner. Dette er et viktig miljøtiltak, fordi nye biler er mer miljøvennlige enn gamle biler. Dersom man skal klare å oppnå en målsetting om mer transport fra land til sjø, så er det svært viktig at det er like konkurransevilkår for de rederier som operer langs kysten. I den forbindelse er det viktig at også utenlandsregistrerte fartøyer som har valgt å ikke bli medlem av NO_x-fondet, følges opp slik at disse, i likhet med norske rederier, også må betale denne pålagte avgiften. Dersom dette ikke følges opp på en skikkelig måte, vil norske rederier få redusert konkurranseevne i forhold til de utenlandske rederiene.

Forslagsstillerne ønsker at staten påtar seg en langt større del av finansieringsansvaret knyttet til myndighetspålagte tiltak om sikkerhet og beredskap. Forslagsstillerne ønsker mer myndighetsfinansiert infrastruktur. For å nå målet om å overføre mer gods

fra land til sjø må sjøtransportens avgiftsulempe fjernes.

Organisering

Forslagsstillerne ønsker et «transportdepartement» med ansvar for all transport på land, sjø og i lufta, og et transportdirektorat med ansvar for hele transportinfrastrukturen, som kan legge til rette for samordning og effektiv gjennomføring. Ansvaret for Kystverket vil dermed flyttes fra Fiskeri- og kystdepartementet til transportdepartementet. Dette vil gjøre det vesentlig enklere å samordne planleggingen mellom de enkelte transportmidlene. Forslagsstillerne vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Innst. O. nr. 36 (2008–2009) om lov om havner og farvann:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om overflytting av Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet for å sikre bedre samordning av samferdselspolitikken.»

Effektiv skipstransport forutsetter ofte at skipene er store nok, og derfor fraktes i dag mye gods fra de store havnene i Nederland, Belgia og Tyskland videre til Norge med trailer og tog. Forslagsstillerne vil satse på et mindre antall nasjonale havner med riksveitilknytning, for det er viktig at pengene ikke blir strødd for tynt utover. Dette er særlig viktig med tanke på at rapporten tar til orde for økt satsing på intermodale transport. I Nasjonal transportplan er 31 havner definert som stamnetthavner, og dette er altfor mange. Rapporten tar til orde for et statlig investeringsfond for utvikling av gode logistikknutepunkt. Forslagsstillerne vil i den forbindelse vise til sitt forslag om et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner i Innst. 2 S (2010–2011) til statsbudsjettet for 2011:

«Stortinget ber regjeringen opprette et infrastrukturfond pålydende 300 mrd. kroner. Fondet bygges opp over inntil 5 år, og avkastningen øremerkes realinvesteringer i vei-, jernbane- og kollektivnettet samt bredbånd/IKT-infrastrukturen med forutsigbar og varig finansiering av infrastruktur-investeringene som overordnet mål.»

Forslagsstillerne vil videre vise til følgende forslag fra Fremskrittspartiet i Innst. 13 S (2010–2011) til statsbudsjettet for 2011:

«Stortinget ber regjeringen utrede intermodale knutepunkter i Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen knutepunktsplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.»

Rapporten tar til orde for mer synlig tilsynsmyndighet for å oppnå likebehandling av operatørene i transportsektoren. Forslagsstillerne viser til sitt re-

presentantforslag om etablering av selvstendig transporttilsyn i Dokument 8:2 S (2010–2011), noe som hadde muliggjort utnyttelse av synergier på tvers av transportområdene, slik man allerede gjør innenfor Statens havarikommisjon for transport (SHT):

«Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

Forslagsstillerne viser til Fremskrittspartiets forslag i Innst. S. nr. 181 (2007–2008) om en samlet norsk vann- og avløpslov etter mønster av det man gjorde med energiloven. Det er positivt at man har gjort dette innenfor havnesektoren, ved å få på plass en ny havne- og farvannslov som åpner for profesjonalisering av havnene. En viktig del av dette er at det legges til rette for markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet. Etter forslagsstillerne mener burde loven imidlertid gått lenger når det gjelder blant annet lovbestemmelse om opprettelse av råd for kystsikkerhet og beredskap.

Oppsummering

Forslagsstillerne viser til rapporten «Hvordan styrke sjøtransportens konkurranseevne?» utarbeidet av Norske Havner, Norsk havneforening, Kystverket, Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL). Forslagsstillerne mener denne rapporten gir et godt grunnlag for å legge frem melding til Stortinget om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne innenfor nasjonal transport av personer og gods. Forslagsstillerne viser til at rapporten foreslår følgende tiltak:

1. Neste Nasjonal transportplan må inneholde konkrete mål og strategier for overføring av gods fra vei til sjø og bane.
2. Transportmidlene må ha mest mulig like rammevilkår ved brukerfinansiering av offentlig infrastruktur.
3. Investerings- og driftskostnadene knyttet til overvåking og sikkerhet til sjøs bør finansieres av staten.
4. Kunnskapsgrunnlaget vedrørende sjøtransport og intermodale transport der sjøtransport inngår, må forbedres.
5. Sterkere regionale forretnings- og forvaltningsenheter innen intermodale transport.
6. Mer synlig tilsynsmyndighet for å oppnå likebehandling av operatørene i transportsektoren.

7. Transportplanleggingen i Kystverket styrkes, der etaten må ta større ansvar og rolle som nasjonal havnemyndighet.
8. Et statlig investeringsfond opprettes for utvikling av effektive og miljømessig gode logistikknutepunkt.
9. Pilotprosjekter gjennomføres for mer aktiv bruk av havnearealet og havnetjenestene i bedriftenes forsyningskjeder.
10. Havner med vekst innen intermodalt gods prioriteres med hensyn til stamnettilknytning.
11. Pilotprosjekter for samarbeid mellom sjø og bane iverksettes.
12. Fagmyndigheten for forvaltning og utvikling av offentlige gods- og logistikknutepunkter styrkes.
13. Havnene bør samarbeide tettere om beste praksis vedrørende effektiv terminaldrift i logistikknutepunktene.
14. Havnene iverksetter handlingsprogram i samarbeid med terminalaktørene for å heve effektiviteten og kvaliteten i terminalarbeidet.
15. Havnene i Oslofjorden bør styrke samarbeidet vedrørende markedsutvikling og samordning av driftsoppgaver og infrastruktur.
16. Havnenes nye, felles interesseorganisasjon får i oppgave å kartlegge og markedsføre havnenes betydning for sysselsetting og verdiskapning, for å styrke kunnskap, fokus og omdømme hos publikum.
17. Pilotprosjekter gjennomføres i 1–2 byer med sikte på innføring av landstrøm.
18. Bedre rammevilkår for bygging, drift og fornying av nærskipsflåten.
19. Havnene etablerer regionale miljøpriser eller andre aktive virkemidler til bedrifter som satser på miljøvennlig transport.
20. Det bør utvikles kommunikasjonsstrategier der aktiv informasjon og samfunnsdebatt blir sentral for å fremme sjøtransportens fortrinn i framtidens transporter.»

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen legge frem melding om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne innenfor nasjonal transport av personer og gods.

9. desember 2010