



# Representantforslag 73 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Steinar Reiten, Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke og Line Henriette Hemdal

Dokument 8:73 S (2012–2013)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Steinar Reiten, Knut Arild Hareide, Øyvind Håbrekke og Line Henriette Hemdal om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø

Til Stortinget

### Bakgrunn

Norsk sjøfart har en stolt tradisjon som strekker seg flere hundre år tilbake. Helt siden vikingtiden har Norge vært blant de største skipsnasjonene i verden. Den posisjonen har Norge fremdeles, en posisjon som skaper store verdier for det norske samfunnet. Det er i stor grad sjøfarten som bringer Norge ut i verden, og verden til Norge.

I tillegg til å være blant de største skipsfartsnasjonene, er Norge også verdensledende på bærekraft, innovasjon og miljø innenfor dette området. Norske rederier representerer avansert operativ kompetanse, høye teknologiske standarder og effektiv drift sammen med høy evne til innovasjon. Dette er skapt gjennom godt samarbeid med myndigheter og kunnskapsmiljøer.

Den sterke posisjonen Norge har, som en av de verdensledende skipsfartsnasjonene, har gitt Norge den nødvendige innflytelse til å sette høyere internasjonale standarder både når det gjelder miljø, innovasjon og arbeidsvilkår.

### Nærskipsfart – broen til Europa

Nærskipsfarten er Norges viktigste transportfartsåre, og går i hovedsak langs Norges kyst, og til og fra havner i Europa. I hovedsak består nærskipsfarten av mindre skip, med størrelser opp til 15 000

dødvekttonn, noe som tilsvarer omtrent 550 lastebiler.

Mye av dagens transportbehov dekkes av veitransport, og veinettet overtar en stadig økende andel av det voksende transportbehovet. I 1970 utgjorde andelen transportytelser på sjø 70 prosent. I 2006 utgjorde den 46 prosent. I samme periode har det vært kraftig vekst i transporten totalt, der veksten i all hovedsak skjer på vei.

Denne økningen er i strid med politiske ønsker, og gir svært uønskede effekter. Økt veitransport gir økt risiko for ulykker, skadde og drepte i trafikken. Samtidig vil den økte veitransporten gi økt forurensing både av luft og støy. Veitransporten gir også økt slitasje og kapasitetsbehov, og gir store kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. I tillegg gir veitransporten unødvendige køer og tidkostnader som svekker næringslivets konkurranseevne.

For å styrke norsk nærskipsfart er det nødvendig å forbedre nærskipsfartsflåtens rammebetingelser, gjøre norsk eierskap attraktivt, og sikre konkurransekraft innen Europa. Regjeringen Bondevik II la frem skipsfartsmeldingen i april 2004 (St.meld. nr. 31 (2003–2004) Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer). Dette er nå snart 9 år siden. Forslagsstillerne mener det nå er på høy tid med en ny melding om en av Norges desidert viktigste næringer.

### Gebyr- og avgiftspolitikken

Sjøtransporten er løsningen på flere av Norges samfunnsmessige utfordringer innenfor samferdselssektoren. Analyser fra Transportøkonomisk institutt viser at en reduksjon i avgiftsnivået for sjøtransport er et viktig tiltak for å stimulere til økt overføring av transport fra land til sjø.

Sjøtransportens infrastruktur er i langt større grad brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur.

For inneværende år betaler skipene 650 mill. kroner til Kystverket for lostjeneste, fyr, merker og trafikk-sentraler. I tillegg kommer store beløp i havneavgifter, som varierer fra havn til havn.

Sjøtransporten har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til, mens veitransport har 8 og banetransport har 3. Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene er avgjørende for deres konkurransekraft. De siste årene har det blitt både flere og høyere avgifter og gebyrer for sjøtransporten, og forskjellene mellom landtransport og sjøtransport har økt i favør av landtransport.

### Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) legger føringer for investeringer og planlegging av landets infrastruktur i tiårs intervaller med revideringer hvert fjerde år. For å sikre tilstrekkelig koordinering mellom transportformene, forvaltningsnivåene og transportetatene, er det nødvendig med en helhetlig tilnærming til utfordringene knyttet til flyttingen av gods fra vei til sjø, gjennom NTP. Forslagsstillerne mener en økt satsing på infrastrukturen til sjøs og i havn må bli viet

større plass i NTP. For å sikre tilstrekkelig kompetanse og ressurser til arbeidet, må plankapasiteten styrkes betraktelig.

### Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag med en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten, for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.
2. Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipsmelding, som skal gi en bred fremstilling av utfordringene for norsk sjøfart, og en presentasjon av tiltak for å bedre rammevilkårene for næringen.
3. Stortinget ber regjeringen løfte sjøtransportens posisjon i Nasjonal transportplan, samt fremme flere konkrete tiltak for å styrke varetransporten til sjøs.

22. mars 2013