



# Representantforslag 40 S

(2014–2015)

fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide og Geir S. Toskedal

Dokument 8:40 S (2014–2015)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide og Geir S. Toskedal om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø

Til Stortinget

### Bakgrunn

Norsk sjøfart har en stolt tradisjon som strekker seg tilbake flere hundre år. Helt siden vikingtiden har Norge vært blant de største skipsnasjonene i verden. Den posisjonen har Norge fremdeles, en posisjon som skaper store verdier for Norge. Det er i stor grad sjøfarten som bringer landet 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 i dette markedet. Norske rederier representerer avansert operativ kompetanse, høye teknologiske standarder og effektiv drift, og 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 transportår, og går i hovedsak langs norskekysten, 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. Nærskipsfarten spiller en avgjørende rolle for

næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft, og bidrar med verdiskaping og arbeidsplasser og er en viktig aktør i den norske maritime klyngen. Målt i tonnkilometer fraktes 40 pst. av den interne transporten i Europa på kjøll av europeisk nærskipsfart. Nærskipsfarten sysselsetter befolkningen langs hele kysten, og samlet er det 14 000 personer som er ansatt i næringen.

Mye av dagens transportbehov dekkes av veitransport, og veinettet overtar en stadig økende andel av det voksende transportbehovet. Forslagsstillerne ønsker å flytte en større andel av godstransporten fra vei til jernbane og sjø, men kommer i dette forslaget til å rette oppmerksomheten mot sjøtransporten.

I 1970 utgjorde andelen transporttytelser på sjø 70 pst. Siden den gang har det vært kraftig vekst i transporten totalt, der veksten i all hovedsak skjer på vei. Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) ble 75 pst. av all innenlands godstransport fraktet via vei i 2013, mens bare 23 pst. ble transportert via sjø. 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 økt veitransport gi økt forurensning både av luft og støy. Veitransporten gir også økt slitasje på veinettet og kapasitetsbehov som gir store kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. Rapporter fra Transportøkonomisk institutt viser at det er tungtransporten som står for så godt som all slitasje på norske veier. Ett skip kan transportere lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere, og det forårsaker bare en brøkdelen av utslippene. Ett nærskipsfartøy kan alene ta transportbehovet til to mil med kø, noe som tilsvarer hele distansen mellom Oslo og Asker. I tillegg gir veitransporten unødvendige køer og tidskostnader som svekker næringslivets konkurransevne.

Alt tyder på at godstransporten vil gå betydelig opp, og Grunnprognoser for godstransport til Nasjo-

nal transportplan (NTP) 2014–2023 (TØI rapport 1126/2011) anslår veksten i godstransport på norsk område til over 40 pst. i perioden 2014–2040. Det forventes en sterk relativ vekst i veitransporten, og mindre vekst på sjø.

Forslagsstillerne mener at det på denne bakgrunn er behov for en rekke tiltak for å omgjøre politiske ønsker om å flytte mer tungtransport fra vei til sjø til politisk vilje og handlekraft.

### **Riksrevisjonens undersøkelse av arbeidet med å øke andelen gods til sjøs**

Riksrevisjonen la 29. april 2014 frem en undersøkelse av den statlige kystforvaltningens arbeid med å øke andelen godstransport til sjøs. Riksrevisjonen var svært kritisk til at mengden gods som fraktes sjøveien har gått ned, samtidig som veitransporten har gått opp, stikk i strid med politisk vedtatte mål. Resultatet er en økende mengde tungtrafikk på veiene som kunne vært erstattet av varetransport på sjø, og på den måten bidratt til å redusere miljøskadelige virkninger av transporten.

Det kritiseres blant annet at Kystverket ikke på en god nok måte har fulgt opp forventningene om å arbeide for å styrke sjøtransporten slik at større mengder gods blir fraktet med skip, slik disse var formulert i Nasjonal transportplan. Videre peker de på at Kystverket ikke i tilstrekkelig grad har vært en pådriver for økt overføring av gods fra vei til sjø.

Videre pekes det på at mangel på samfunnsøkonomiske analyser fra Kystverket medførte risiko for manglende gjennomslagskraft i NTP-prosessen, og at målet om økt overføring av gods fra vei til sjø dermed ikke ble vektlagt i tilstrekkelig grad.

Videre viser undersøkelsen at det daværende Fiskeri- og kystdepartementet (nå Samferdselsdepartementet) ikke har etablert et system for styring og oppfølging av godsoverføring til sjø. Det er, etter Riksrevisjonens vurdering, uheldig at departementet ikke har fastsatt eller operasjonalisert mål for overføring av gods fra vei til sjø i tildelingsbrevet til Kystverket slik økonomireglementet forutsetter. Fra Samferdselsdepartementet er det framhevet at godsmålet er et virkemiddel og en visjon og ambisjon, og ikke et resultatmål.

Riksrevisjonen peker også på at tilrettelegging av infrastruktur er et sentralt statlig virkemiddel for å nå målet om å overføre mer gods fra vei til sjø. Utbygging av infrastruktur omfatter særlig fire områder: definering av utpekte havner og stamnetthavner, utbygging av havner og farleder, utvikling av intermodale knutepunkt og nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.

### **Gebyr- og avgiftspolitikken**

Sjøtransporten er løsningen på flere av Norges samfunnsmessige utfordringer innenfor samferdsels-

sektoren. 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 om lag 750 mill. kroner bare i losavgift til Kystverket. I tillegg kommer store beløp i havneavgifter, som varierer fra havn til havn.

Sjøtransporten har 27 avgifter, gebyrer og vederlag å forholde seg til. Til sammenlikning har veitransporten kun sju og jernbanetransporten fem. Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene har blitt 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.

### **Helhetlig havnestrategi**

På grunn av Norges lange kystlinje har alle de fleste store norske byer gode kystforbindelser som legger til rette for en helhetlig havnestruktur. 90 pst. av Norges befolkning bor under ti kilometer fra kysten. I mange tilfeller vil det være mer hensiktsmessig å transportere gods via sjø enn på land. For å legge til rette for at mer tungtransport skal kunne flyttes over på skip, må havner og infrastrukturen rundt havnene bygges på en måte som gjør havnene til gode og effektive knutepunkter hvor sjø, vei og bane møtes. Havnene er viktige ledd i logistikkjedene og viktige drivere for næringsvekst og regional utvikling. Derfor er det avgjørende at det etableres en mer optimal havnestruktur langs kysten. I dag er havnene stort sett brukerfinansiert, noe som svekker en helhetlig tankegang innenfor samferdsel som inkluderer sjøtransporten. For å lykkes med en god havnestruktur må det gjennomføres helhetlige og konkrete tiltak knyttet til havnestruktur, eierskap og organisering. Det bør fremmes en helhetlig havnestrategi, og det bør vies større plass til nærskipsfarten i Nasjonal transportplan.

### **Tilskuddsordning for godsoverføring**

En treårig, midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport kan også bidra til en vridning av mer gods til sjøs. Tilskuddet skal være en stimulans til rederi eller vareeier som kan dokumentere at lasten går på skip i stedet for landtransport. Et slikt tilskudd vil kunne bidra til å styrke sjøtransportens konkurransekraft. Samtidig er det viktig at en slik ordning ikke virker konkurransevridende mellom aktørene innen sjøtransporten.

### LNG-drevne skip i nærskipfartsflåten

Det kan forventes at skip som bygges i dag, også vil være i drift om 20–30 år. Det er derfor avgjørende at dagens kontrahering av skip ivaretar morgendagens miljøkrav. Norge ligger helt i teten internasjonalt på utvikling av miljøteknologiske løsninger. Særlig gjelder dette kompetanse om og utvikling av LNG-drevne skip. Per i dag er det 50 gassdrevne skip i drift på verdensbasis. Majoriteten av disse er norske. Frem mot 2018 er det kontrahert ytterligere 69 gassdrevne skip. Forslagsstillerne viser til at Rederiforbundet hevder det er et stort potensial for innfasing av LNG i nærskipfartsflåten dersom det tilrettelegges for dette.

### Flåtefornyelse

Skipsfarten dekker i dag omtrent 90 pst. av verdens transportbehov mellom kontinentene, mens skipsfartens prosentvise andel av verdens CO<sub>2</sub>-utslipp er 2,2 pst.. Dette gjør skipsfarten til det mest energieffektive transportalternativet.

Den teknologiske utviklingen går raskt fremover, og i all hovedsak bidrar den til å redusere utslipp ytterligere. Et skip har tradisjonelt lang levetid og krever store investeringer. Et høyt og stigende kostnadsnivå vanskeliggjør en fornyelse av flåten. Mange nærskipfartsrederier kan derfor ikke forsvare investeringer i flåtefornyelse med de marginene som gjelder i dag. Dette fører til at enkelte skip innenfor nærskipflåten ikke nødvendigvis kan benytte seg av den til enhver tid tilgjengelige teknologien. Både av klima-, sikkerhets- og effektivitetsårsaker vil det være lurt å stimulere til at nærskipflåten består av i størst mulig grad moderne skip med nyest mulig teknologi. Det skal lønne seg å velge grønt, og da må det lønne seg å bruke ny teknologi fremfor gamle løsninger.

Organisasjoner som Rederiforbundet har tatt til orde for en midlertidig vrakpantordning for skip. Dette vil stimulere til at de eldre skipene kondemneres og tas ut av flåten slik at gjennomsnittsalderen på flåten går ned. Samtidig vil rederier sitte igjen med midler som gir handlingsrom til å investere i skip med nyere og mer miljøvennlig teknologi. Forslagsstillerne mener at det bør utredes en midlertidig vrakpantordning for skip i nærskipfart. En slik ordning vil gi større handlingsrom for rederier som ønsker å fornye skipflåten.

### Global konkurranse

Nærskipfarten konkurrerer i et globalt marked med tøff konkurranse. Høy levestandard og lønnsnivå i Norge kan i enkelte tilfeller få konsekvenser for

konkurransetilstandene til norske aktører. Derfor er det viktig med kompenserende tiltak for selskapene som velger å etablere seg under norsk flagg og med norsk mannskap, for å styrke egen konkurransekraft og sikre at man beholder verdifull kompetanse i landet.

Gjeldende avskrivningssatser for skip under norsk flagg er i dag 14 pst., mens det europeiske nivået er på om lag 25 pst.. En oppjustering av avskrivningssatsen for skip i nærskipfart til et europeisk nivå kan være et positivt bidrag, både for å utjevne konkurranseulempen og til en fornyelse av nærskipfartsflåten gjennom økt kapitaltilgang til rederiene. Det vil også stimulere til innkjøp av flere moderne og mer miljøvennlige skip, utvikle nye teknologiske og mer miljøvennlige løsninger og bidra til å skape flere arbeidsplasser langs kysten. En midlertidig ordning med økt avskrivningssats for skip i nærskipfart, f.eks. gjennom en egen saldogrupper for disse fartøyene, vil gi et avgjørende viktig bidrag til miljøvennlig fornyelse av nærskipfartsflåten.

### Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen styrke Kystverket som transportetat slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø.
2. Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken i sjøtransporten i revidert nasjonalbudsjett for 2015, med sikte på å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten i statsbudsjettet for 2016.
3. Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig havnestrategi som har til hensikt å gjøre havnene og havneterminalene mer effektive, flytte tungtransport fra vei til sjø, og samtidig gi nærskipfarten større plass i Nasjonal transportplan (NTP).
4. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport.
5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag som stimulerer til økt bruk av LNG som drivstoff i nærskipfartsflåten.

6. Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om en midlertidig vrakpantordning med hensikt å stimulere til flåtefornyelse innenfor nærskip.
7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å oppjustere avskrivingssatsene for skip i nærskipsfart til europeisk nivå i statsbudsjettet for 2016.

4. desember 2014