



STORTINGET

Representantforslag 73 S

(2017–2018)

fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Solfrid Lerbrekk og Torgeir Knag Fylkesnes

Dokument 8:73 S (2017–2018)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Arne Nævra, Solfrid Lerbrekk og Torgeir Knag Fylkesnes om å endre anbudet på kystruten Bergen-Kirkenes

Til Stortinget

Bakgrunn

Kystruten Bergen–Kirkenes har helårlige daglige og gjennomgående seilinger på strekningen med anløp i 34 havner. Kontrakten som staten har med Hurtigruten AS for sambandet i dag, utløper 1. januar 2020 og har ett års opsjon som kan benyttes for å forlenge den fram til 1. januar 2021. CO₂-utslippene fra driften av skipene på kystruten i dag er oppgitt til hele 215 000 tonn/år (2015), som tilsvarer et dieselforbruk på ca. 80 millioner liter per år. Samlet statlig støtte i dagens kontrakt er på 640 mill. kroner per år.

Samferdselsdepartementet sendte den 19. september 2017 ut anbud for kystruten fra 2021–2030 med anbudsfrist 3. januar 2018.

Angående miljøkrav i anbudet

Miljøkravene som er stilt i det utlyste anbudet, er 25 prosent reduksjon av CO₂-utslippene fra dagens utslippsnivå i gjennomsnitt i anbudsperiodene for hver av de 3 anbudspakkene som kystruteanbudet nå er delt opp i, med henholdsvis 4, 4 og 3 skip. Kravet til utslippsreduksjon fra år 1 er noe lavere. Det er videre stilt krav til bruk av landstrøm i de havnene som har det, og ikke tungolje som drivstoff. Det er ingen miljøvekting i anbudet, så det er kun laveste pris som vinner anbudet innen-

for kvalifikasjonskravene. Dette er ikke i tråd med Stortingets vedtak fra 3. desember 2015 (jf. Innst. 2 S (2015–2016)):

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om minimum 30 pst. miljøvekting ved alle offentlig anbud der det er relevant.»

Forslagsstillerne reagerer på at statsråden ikke viser større miljø- og klimaambisjoner og stiller strengere krav i anbudet. Dette er langt dårligere miljøkrav enn de som blir stilt til alle nye ferjeandbud fra Statens vegvesen, som stiller krav til nullutslipp eller lavutslippsteknologi der nullutslipp ikke er tilgjengelig. God miljøvekting har vært en klar suksessfaktor i ferjeandbudene, hvor insentiv til god konkurranse om de beste miljøløsningene har drevet utviklingen til langt bedre løsninger enn de som har vært stilt som minimumskrav.

Forslagsstillerne viser også til klimaambisjoner i nasjonal transportplan om redusert klimautslipp med 50 prosent innen 2030 innenfor transportsektoren, og mener derfor 25 prosent er altfor lite ambisiøst. Miljøkravene i dette viktige anbudet bør minimum være på et nivå som sørger for utslippsreduksjon i tråd med det hele transportsektoren må gjøre fram til 2030, som anbudsperioden varer fram til.

For utviklingen av nullutslippsferger har utviklingskontrakter vært et avgjørende virkemiddel. Stortingets vedtak om dette førte fram til utviklingen av verdens første helelektriske bilferge Ampere. En tilsvarende utviklingsprosess for hydrogenelektriske bilferger ble initiert av Stortinget i 2016, og gjennomføres nå av Statens vegvesen i samarbeid med blant annet Sjøfartsdirektoratet for regelverksutviklingen. Målet er å ha verdens første hydrogenelektriske bilferge i drift i 2021. Videre er utviklingskontrakt for en utslippsfri hurtigbåt

også med hydrogen for lange distanser påbegynt av Sør-Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med andre fylkeskommuner. Et tilsvarende utviklingsløp for hydrogenelektrisk drift på kyststruten bør settes i gang, med mål om å få til helt utslippsfri drift på minst én båt i løpet av første halvdel av kontraktperioden.

Kravet som er stilt i anbudet til kapasitet på passasjerer og varetransport, kan gjennomføres med mindre skip enn de som brukes på sambandet i dag. Kravet til 25 prosent utslippsreduksjon er beregnet ut fra utslippene fra skipene som brukes i dag. Det betyr at utslippskravene i anbudet kan oppfylles kun ved at det brukes mindre skip med konvensjonell fossil dieselt teknologi. Et nytt skip med nyeste dieselmotorteknologi vil gi lavere utslipp, slik de nye fergene på fergesambandet Moss–Horten oppnår 30 prosent reduksjon i CO₂-utslippene og 90 prosent reduserte NO_x-utslipp kun med ny dieselmotorteknologi og skipsdesign. Utslippskravene kan da oppfylles uten bruk av teknologi som bringer utviklingen videre på vei til utslippsfrie løsninger.

Forslagsstillerne påpeker også at EU har miljømål om minst 40 prosent reduksjon av klimautslipp fram til 2030. En bedring av miljøkravene i anbudet på kyststruten Bergen–Kirkenes vil derfor også i større grad være i tråd med miljømålene til EU.

Forslagsstillerne merker seg også at Maritim bransjeforening i Norsk Industri, maritime næringsklynger og miljøorganisasjonene reagerer kraftig på at dette anbudet ikke har større miljøambisjoner.

Angående arbeidsvilkår i anbudet

Hurtigruten er en hjørnesteinsbedrift på den norske kysten. Gjennom mange år har den blitt bygget opp som en sentral reiselivsdestinasjon. Med det nye anbudet stykkes oppdraget opp i tre deler. Denne strategien bidrar til å skape usikkerhet for ansatte, Hurtigruten som konsept, Norge som reiselivsdestinasjon og de 34 lokalsamfunnene som er sikret anløp gjennom gjeldende avtale. Forslagsstillerne foreslår derfor at Stortinget ber regjeringen lyse ut anbudet på nytt som én pakke. Videre mener forslagsstillerne det er naturlig at det stilles samme krav om lønns- og arbeidsvilkår i det nye anbudet som i det gjeldende. Forslagsstillerne foreslår derfor at Stortinget ber regjeringen endre anbudet slik at det spesifiseres at leverandør forplikter seg til å sikre at de tilsatte som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavta-

le. Til sist viser forslagsstillerne til at Hurtigruten i dag er en sentral bedrift for lærlinger. Forslagsstillerne ønsker å bevare dette i det nye anbudet og foreslår at Stortinget ber regjeringen endre anbudet deretter.

Alle forslagene forutsetter at regjeringen enten trekker anbudet og lyser det ut på nytt eller gjør endringer. Dette medfører noe forsinkelse. Forslagsstillerne foreslår at Stortinget ber regjeringen finne den mest hensiktsmessige måten å gjennomføre disse endringene på innenfor gjeldende regelverk.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir minst 30 prosent miljøvekting i anbudet for kyststruten Bergen–Kirkenes, i tråd med Stortingets tidligere vedtak om miljøvekting i alle offentlige anbud.
2. Stortinget ber regjeringen sette strengere krav til utslippsreduksjon i løpet av kontraktperioden for kyststruten Bergen–Kirkenes ved at minimumskravet til reduksjon i snitt for hele perioden blir satt til 50 prosent, eller at det spesifiseres et minimumskrav til utslippskutt på 50 prosent etter tre år av perioden.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for gjennomføring av en utviklingskontrakt for å få minst én båt på kyststruten Bergen–Kirkenes med helt utslippsfri drift i løpet av første halvdel av kontraktperioden, samt umiddelbart iverksette tilstrekkelige tiltak for å få økt fart på utvikling og innfasing av utslippsfrie løsninger for alle typer skip.
4. Stortinget ber regjeringen lyse ut anbudet for kyststruten Bergen–Kirkenes som én pakke.
5. Stortinget ber regjeringen spesifisere i anbudet for kyststruten Bergen–Kirkenes at leverandør forplikter seg til å sikre at de tilsatte som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale.
6. Stortinget ber regjeringen spesifisere i anbudet for kyststruten Bergen–Kirkenes at leverandør skal tilrettelegge for at det fortsatt skal åpnes for lærlinger, på det samme eller høyere nivå enn det som er tilfelle i dag.

23. november 2017

Lars Haltbrekken

Solfrid Lerbrekk

Arne Nævra

Torgeir Knag Fylkesnes