

**Vi fornyer  
sjøtransporten**

# Strategi for nærskipsfarten i Norge



Sjøtransportprosjektet/  
Sjøtransportalliansen  
Vi fornyer sjøtransporten

## INNHOLD

Innledning.....	2
1.1. Hensikt.....	2
1.2. Visjon: Vi fornyer sjøtransporten. ....	2
2. Sammendrag .....	3
3. Utfordringene .....	6
3.1. Nærskipsfarten taper markedsandeler.....	6
3.2. Havnestruktur – Mye bulk, lite stykkgoods.....	7
3.3. Vegtransport vinner terreng.....	8
3.3.1. Transportmiddelfordeling og trender .....	8
3.3.2. Import og eksport til/fra Europa .....	9
3.3.3. Innenriks godstransport.....	11
3.3.4. Ulikheter i finansieringen av sjøtransport og landtransport.....	12
4. Myndighetenes arbeid med å øke nærskipsfarten .....	14
4.1. NTP-forslaget fra etatene for perioden 2014-2023 .....	14
4.2. Stø Kurs.....	14
4.3. Klimameldingen .....	14
5. Forslag til tiltak for sjøtransporten.....	15
5.1. Kartlegging av overføringspotensialet. ....	15
5.2. Losordningen .....	16
5.3. Incentivordning for overføring av gods .....	18
5.4. Avgifter som virkemiddel i en overføringsstrategi. ....	19
5.5. Konsentrasjon om færre containerhavner.....	19
5.6. Effektive havneterminaler .....	21
5.7. Klimatiltak i sjøfarten. ....	21
6. Markedsaktørenes oppgaver.....	23
6.1. Rederiene.....	23
6.2. Havnene og terminalene.....	24
6.3. Vareeierne .....	24
6.4. Speditører og samlastere .....	24
7. Offentlig organisering - planleggingskapasitet .....	25
8. Vedlegg 1: Forslag til incentivordning.....	26
9. Kilder og referanser .....	42

## **Innledning**

### **1.1.Hensikt**

Dette innspillet til en felles nærskipfartsstrategi mellom markedsaktørene skal tjene til å bistå Fiskeri- og kystdepartementets, Samferdselsdepartementets og Nærings- og handelsdepartementets arbeid med utforming av en offentlig strategi for nærskipfarten.

Strategien legger vekt på å være operasjonell hvor målet er å legge til rette for overføring av last fra veg til sjø på kort og mellomlang sikt i form av små og store demonstrasjonsprosjekter som kan tjene til erfaring og læring for videre utvikling.

Partene som står bak dette innspillet er Norsk Havneforening og Transport og Logistikkindustriens Landsforening (LTL)

Innspillet omhandler en strategi for sjøfart innenriks og til/fra steder i Europa. Den omhandler mest last som i dag ikke går sjøveien. Oversjøfart og større bulklaster som i dag går sjøveien og som hovedsakelig forklarer den relativt store sjøtransportandelen i Norge, inngår ikke i forslagene. Last som rommes i containere og semitrailere og som i dag går hovedsakelig på veg inngår derimot i vurderingen.

### **1.2.Visjon: Vi fornyer sjøtransporten.**

Dokumentet inngår som del av Norsk Havneforenings arbeide under benevnelsen Sjøtransportprosjektet. Prosjektet er inndelt i tre arbeidspakker:

NTP og rammebetingelser: Innspill til nærskipfartsstrategi for Norge (Dette dokumentet)

Effektivitet i havnene

Markedsføring av sjøtransport.

Vi arbeider under visjonen:

**Vi fornyer sjøtransporten.**

## 2. Sammendrag

Norske myndigheter, uavhengig av regjering, har gjennom flere tiår hatt mål om å overføre mer av godstransporten fra land til sjø. Til tross for dette skjer det motsatte.

En nasjonal målrettet satsing for å flytte varetransport fra land til sjø er nødvendig, fordi konkret og forpliktende politikk er etterlyst. På bakgrunn av transportetatens prisverdige forslag til tiltak for å fremme sjøtransportens rolle i transportarbeidet, foreslås i denne rapporten en rekke konkrete tiltak til støtte for dette:

- I dag mangler det overordnet ansvar, tilrettelegging og styring av sjøtransporten. Staten må på samme måte som på veisektoren ta et overordnet ansvar og sørge for at ord blir til handling.
- Det må bli økt satsing på sjøtransport gjennom Nasjonal Transportplan og det må også utformes en helhetlig havnestrategi som bl.a. medfører en oppgradering av mange havner og mulig bygging av nye havner.
- Vi må ha en helhetlig gjennomgang av sjøtransportens gebyr- og avgiftssystem der resultatet må være at sjøtransporten blir minst like, om ikke mer, konkurransedyktig som veitransporten.
- Arbeidet til det regjeringsoppnevnte Losutvalget vil være svært viktig for å få et mer målrettet, effektivt og modernisert system for trafikkavviklingen til sjøs. Frem til det regjeringsoppnevnte Losutvalget kommer med sin utredning må vi få en fornuftig og hensiktsmessig bruk av lostjenesten og farledsbeviset.
- Tiltak knyttet til miljø og flåtefornyelse vil bl.a. bidra en mer energieffektiv nærskipfartsflåte. Flåtefornyelse er sentralt da flåten har en høy gjennomsnittsalder - oppunder 30 år – og det er krevende å tilfredsstillere dagens krav til miljøvennlig og kostnadseffektiv transport. Flåtefornyelse vil bidra til sikrere og mer miljøvennlige skip langs kysten og gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig i forhold til veitransport.

En satsing på sjøtransport må være et samarbeid mellom staten, kommuner og markedsaktørene:

**Staten** bør initiere, finansiere og lede et større arbeid for kartlegging av overføringspotensialet for gods fra veg til sjø. Dette kan skje i form av et prosjekt med styringsgruppe og prosjektgrupper hvor målet sammen med markedsaktørene er å (1) kartlegge potensialet og (2) klarlegge forutsetningene som må oppfylles for å oppnå en realisering av overføring av last.

Som støtte til en slik prosess foreslås en konkret insentivordning overfor vareeiere og speditører i et system for valgte korridorer og havner med beskrevne tildelingskriterier. Ordningen foreslås administrert av Kystverket på basis av en automatisert web-basert bestillingsordning med standardiserte meldingsgrensesnitt og/eller andre lett tilgjengelige administrative ordninger. Det foreslås en sats på kr 50 pr tonn overført uavhengig av

transportlengde. Det foreslås at staten setter av kr 150 mill kroner årlig for tiltaket. Dette tilsvarer det totalbeløp etatene har foreslått i forslaget til NTP med en +45% ramme.

Om ikke staten ønsker å finansiere losordningen over statsbudsjettet slik som det gjøres for trafikkikkerhetsarbeidet i regi av biltilsynet, bør det skilles mellom forvaltning og drift av losordningen i Kystverket. Ordningen med farledsbevis bør utvides basert effektivisering og standardisering av prøver. Losplikten ved forhaling i havn bør opphøre. Losbordingsfeltet bør flyttes på flere steder. Fjernlosing fra trafikkentraler bør utvikles.

Det bør stimuleres til fornyelse av nærskipfartsflåten gjennom finansierings- og støtteordninger og byggelånstilbud. NOx-fondet bør utvikles til å omfatte CO<sub>2</sub> og SO<sub>x</sub>, alternativt at det etableres eget CO<sub>2</sub>-fond hvor skipsfart kan inngå. Avskrivningssatser for skip utenom rederiskatteordningen bør økes til det europeiske nivået 20-25 % fra dagens 14 %

Økning av sjøtransportens betydning er en omfattende oppgave som krever større statlig engasjement. Planleggingskapasiteten bør utvides vesentlig innenfor transportplanlegging. Forslag til oppgaver i denne rapporten forslås lagt Kystverket eller et eget trafikkverk hvis regjeringen skulle omfordele oppgavene mellom de tre departementene som i dag arbeider med sjøfart (NHD, FKD, SD).

**Rederiene** bør utvikle dør-dør-løsninger og samarbeide med havner om en spesialisering og oppbygging av volum som gir mulighet til kostnadsreduksjoner og produktutvikling.

**Havnene og terminaloperatørene** bør utvikle effektive opplegg for gjennomstrømming av gods, tilleggstenester for logistikk og en markedsbasert prisstruktur basert på de mulighetene havne og farvannsloven gir.

Rederier og havner bør samarbeide om oppbygging av et fåtall større containerhavner som kan bygge volum, bidra til økte frekvenser og drive produktutvikling for tilleggstenester. Det er behov for å effektivisere slike spesialiserte havner for å få kostnadene ned pr enhet.

**Vareiere** bør definere de volumene som kan fraktes med lengre ledetid samt å delta i et statlig initiert kartleggingsarbeid for overføring av gods.

**Speditører og samlaster** bør utvikle sjøbaserte produkter på linje med bil, bane og fly baserte produkter for europalast slik som det er utviklet for oversjølast.

Oppsummert gjengis forslagene med mål, tiltak, kostnad/gevinst og virkning. Det understrekes at det må arbeides videre med tallfesting og virkninger.

MÅLSETTING	TILTAK	KOSTNAD/GEVINST	VIRKNING
OVERFØRE GODS FRA VEG TIL SJØ	KARTLEGGING AV OVERFØRINGSPOTENSIALET	10 MILL KRONER	MINDRE TRENGSEL OG KLIMAUTSLIPP FRA VEGTRAFIKK
OVERFØRE GODS FRA VEG TIL SJØ	INSENTIVORDNING	150 MILL KRONER PR ÅR	5 MILL TONN OVERFØRT TIL SKIP. HALVERING AV MILØUTSLIPP AV OVERFØRT VOLUM
REDUSERE KOSTNADER KNYTTET TIL LOS MED 50%	ENDREDE LOSBORDINGSFELT, BORTFALL AV LOSPLIKT VED FORHALING, ØKT VOLUM FARLEDSBEVIS	300 MILL KRONER	ØKT KONKURRANSEKRAFT FOR REDERIER
ØKT EFFEKTIVITET, REDUSERTE KOSTNADER VED CONTAINERTRANSPORT	KONSENTRASJON OM OMLASTPUNKTER FOR CONTAINERTRANSPORT	GEVINST IKKE TALLFESTET	REDUSERT KOSTNAD, ØKT KONKURRANSEKRAFT FOR SJØFART
EFFEKTIVE HAVNETERMINALER	SØMLØS TERMINALBEHANDLING, KONTUNUERLIGE SKIFT	GEVINST IKKE TALLFESTET	REDUSERT KOSTNAD, ØKT KONKURRANSEKRAFT FOR SJØFART
MER MILJØVENNLIGE SKIP	SØKNAD OM OMBYGGING/NYBYGGING AV SKIP I STATENS FOND VARSLET PÅ 75 MRD KRONER	INGEN KOSTNAD UTOVER RAMMEN SOM ER FORESLÅTT I KLIMAMELDINGEN	YTTERLIG REDUSERTE UTSLIPP FRA SJØTRANSPORT, FORNYELSE AV FLÅTEN, ØKT KONKURRANSEKRAFT
FLÅTEFORNYELSE	TOPPFINANSIERING OG LÅNEGARANTIER	ØKTE RAMMER I EKSPORTFINANS, GIEK OG INNOVASJON NORGE. IKKE TALLFASTET	ØKT KONKURRANSEKRAFT
FLÅTEFORNYELSE	VRAKPANTORDNING	25% AV SKIPETS KOMMERSIELLE VERDI VED VRAKING	ØKT KONKURRANSEKRAFT

## 3. Utfordringene

### 3.1. Nærskipsfarten taper markedsandeler.

Nærskipsfarten går langs kysten vår og til og fra havner i Europa. Segmentet betjener i hovedsak mindre skip, med størrelser opp mot 15.000 dødvekttonn. Et skip på 4.000 dødvekttonn tilsvarer omtrent 150 lastebiler.

Nærskipsfart er en samlebetegnelse for tørrlasteskip, gasstankere, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, passasjerskip, containerskip, roro-skip, kjøle- og fryseskip, alle med virksomhetsområde innenfor Europa. Disse fartøyene går i linjefart på faste kontrakter og enkeltturer. Rederiene innenfor nærskipsfart driver transport av alle typer varer eller passasjerer. De går mellom norske havner, og mellom norske og europeiske havner.

Den norske nærskipsfartsflåten kan grovt sett inndeles i to kategorier; de som utfører transport på norskekysten (nasjonal kystfart), og de som utfører transport i kombinert fart på kysten og til/fra Norge. Fartøyene som opererer på norskekysten er hovedsak registrert i NOR og kan beskrives som "lastebil på sjø". Lastebilen representerer den største konkurransemessige utfordringen. Fartøyene som opererer i kombinert fart og utfører transport på kysten og til og fra Norge er i hovedsak registrert i NIS, EU- eller andre utenlandske flagg. Skipene har lengre seilingsdistanser og konkurrerer med europeisk og internasjonal nærskipsfart og internasjonal lastebiltransport.

Nærskipsfartsflåten utgjør om lag 1000 skip som seiler både innenfor norske og europeiske farvann. I Norge er det ca. 550 registrerte selskaper innenfor nærskipsfarten, disse har en samlet verdiskaping på 9 milliarder kroner per år. Nærskipsfartsrederiene sysselsetter ca. 10 000 sjøfolk, i tillegg til disse kommer ansatte på rederikontorene.

Nærskipsfarten er et segment som er preget av relativt lave marginer og opererer i et sterkt konkurranseutsatt marked. De konkurrerer ikke bare med nærskipsfartsredierier fra hele Europa, men også mot landtransporten.

I Europa står sjøtransporten for om lag 40 prosent av den interne handelen i Europa, og en høy andel av sjøtransporten til og fra Norge er innom EU-havner målt i transportarbeid (tonnkm). I Norge går 42 prosent av alle innenlandske transportytelser sjøveien. Utviklingen går dessverre i feil retning, i 1960 var hhv andelen 70 prosent, i 2006 var den 46 prosent. I samme periode har det vært kraftig vekst i transportarbeidet.

Det er særlig innenfor LCL-segmentet (gods som kan rommes i lastebiler, trailere og containere) skipsfarten taper markedsandeler

Robuste prognoser viser også en kraftig økning av transportbehovet i årene fremover, både innenlands og mot utlandet. Det gir store utfordringer for hele vårt nasjonale transportsystem. Veksten i varetransporten skjer på land, og alle prognoser tilsier at utviklingen vil fortsette dersom det ikke gjøres grunnleggende endringer i konkurranseforholdet mellom veitransporten andre transportformer. Godstransporten har befestet og til dels styrket sin stilling på norske veier. Støy, ulykker, miljøkostnader, køer og veislitasje er bare noe av resultatet av denne utviklingen. Nøkkelen til å møte utfordringene ligger blant annet i en betydelig overføring av gods fra land til sjø.

### **3.2.Havnestruktur – Mye bulk, lite stykkgoods**

Havnene utgjør et viktig ledd i transportkjeden for stykkgoods og bulk som skal fraktes fra A til B. Skal vi lykkes med målet om mer sjøtransport av stykkgoods er det derfor avgjørende at havnene og havneinfrastrukturen er tilpasset disse målsettingene. I praksis betyr det at vi bør få en nasjonal gjennomgang av infrastrukturen til og fra havnene, både farleder og vei og bane tilknytning må være mest mulig effektiv. I tillegg må havnene selv utvikle seg og bli mer effektiv i sin drift av havnen og havneterminalene. For noen havner kan det bety en ytterligere spesialisering innenfor enkelte markedssegmenter, som f.eks. containerdrift. Det bør samtidig legges til at havnene langs kysten fyller langt flere roller enn ren gods og bulk håndtering. Noen steder har havnene også en spesialisert rolle i forhold til lokalt næringsliv eller industrivirksomhet. Dette er havnemarkeder som ikke drøftes i denne rapporten.

Bare i tredje kvartal i 2011 ble det transportert 47,6 millioner tonn gods til eller fra de største norske havnene. Dette var en økning på 4 millioner tonn eller 9,2 prosent sammenlignet med 3. kvartal 2010. Fordelingen på innenriks- og utenrikstrafikk var uendret fra samme kvartal i 2010. I alt ble det fraktet 173 500 TEU-containerer med og uten last i 3. kvartal 2011. Dette var 3 100 flere enn i 3. kvartal i 2010. Godsmengden i containerne var 1,2 millioner tonn. Det tilsvarte en økning på 1,9 prosent både for godsmengde og antall containere. Tallene viser også at havnenes hovedaktiviteter knytter seg til bulklaster, mens containertrafikken og øvrig stykkgodstrafikk er av mindre karakter. Containertransport går i dag hovedsakelig på veg og bør i større grad i fremtiden gå sjøveien



I perioden 4. kvartal 2010 til 3. kvartal 2011 var det en god fordeling av containertransporten langs hele kysten, men samtidig er det havnene i Oslofjorden som står for mye av vareimporten der Oslo Havn skiller seg ut som en stor havn for import av varer. Av andre havner bør det fremheves at Ålesund havn representerer en stor eksporthavn. Dette er noe av utfordringene blant havnene at retningsbalansen av varestrømmene er dårlig mellom import og eksport. Kanskje bør det i større grad importeres varer over de havnene som i dag er stor på eksport.

<b>Havn kysten rundt</b>	<b>TEUs</b>
Borg Havn IKS	37637
Moss Havn KF	62298
Oslo Havn KF	207538
Drammenregionens Interkommunale Havnevesen	18706
Larvik Havn KF	64772
Grenland Havn IKS	22503
Kristiansand Havn KF	40790
Eigersund Havnevesen KF	4455
Stavanger Interkommunale Havn IKS	11841
Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS	7461
Bergen og Omland Havnevesen	27587
Flora Hamn KF	7073
Bremanger Hamn og Næring KF	4889
Nordfjord Havn IKS	10294
Ålesundregionens Havnevesen	61468
Molde og Romsdal Havn IKS	300
Kristiansund og Nordmøre Havn IKS	13469
Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS	13318
Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS	17615
Mo i Rana Havn KF	575
Bodø Havn KF	22196
Narvik Havn KF	38
Tromsø Havn KF	12072
Hammerfest Havn KF	264
Store Norske Spitsbergen Grubekompani AS	3574
Sum alle havner	672733

### 3.3. Vegtransport vinner terreng

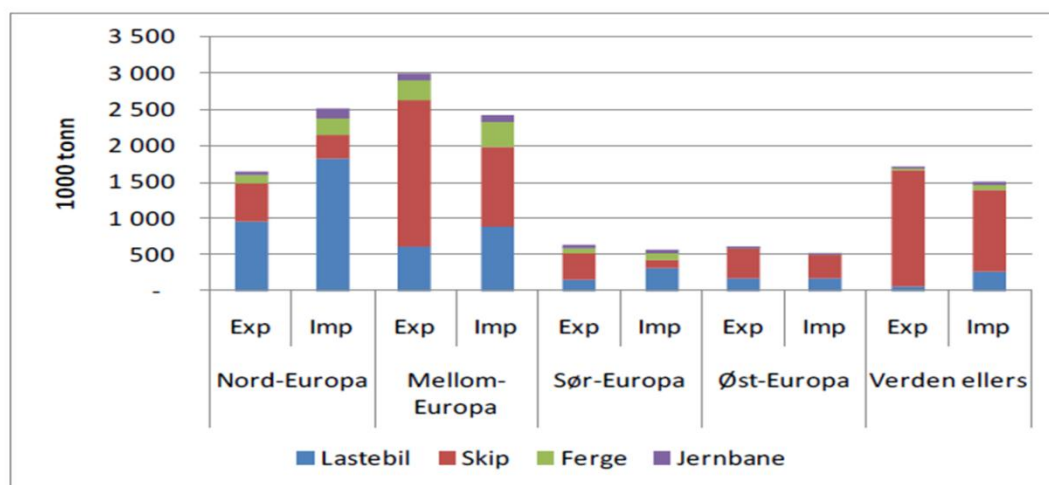
#### 3.3.1. Transportmiddelfordeling og trender

I dette kapitlet gis en oppsummering av de mest relevante hovedtrekkene for trafikkutviklingen i, til og fra Norge for godstransport over 30 mil. Kildene er delrapporter fra TØI, Hovedprosjektrapporten fra Planetatene datert 1.2.2011, NHOs Samferdselsløftet 2014-23 og SSBs statistikk for utenrikshandelen for 2011.

Det gis ikke en utfyllende beskrivelse av trafikkmønsteret, men tilstrekkelig til å vise at det finnes et potensial for sjøtransport. Under kapittel 5 foreslås måter å kartlegge dette potensiale som forhåpentlig skal føre til overføring av last.

### 3.3.2. Import og eksport til/fra Europa

Årlige transportmengder fordelt på transportmiddel til og fra land i Europa og verden for øvrig fremgår i figuren nedenfor. Den viser tydelig at last til og fra steder i nabolandene og Nord Europa for det meste går med bil.



Det meste av importen av forbruksvarer kommer til Oslofjordområdet med bil. Trenden er økende og innslaget av transportselskaper fra de senest innmeldte land i EU er økende.

Nedenstående illustrasjon viser transportmiddelfordelingen og hovedkorridorer til fra Østlandet. Det fremgår at biltransport utgjør over 60 %, mens ro/ro-transport med båt og lo/lo-transport fordeler seg med 14 % hver. Ca. 11 % går med tog og inkluderer tømmertransporten, dvs at togandelen for forbrukervarer er mindre.

**TEUs med last i import til Oslofjordregionen, pr transportform og pr grensepassering - 2009**

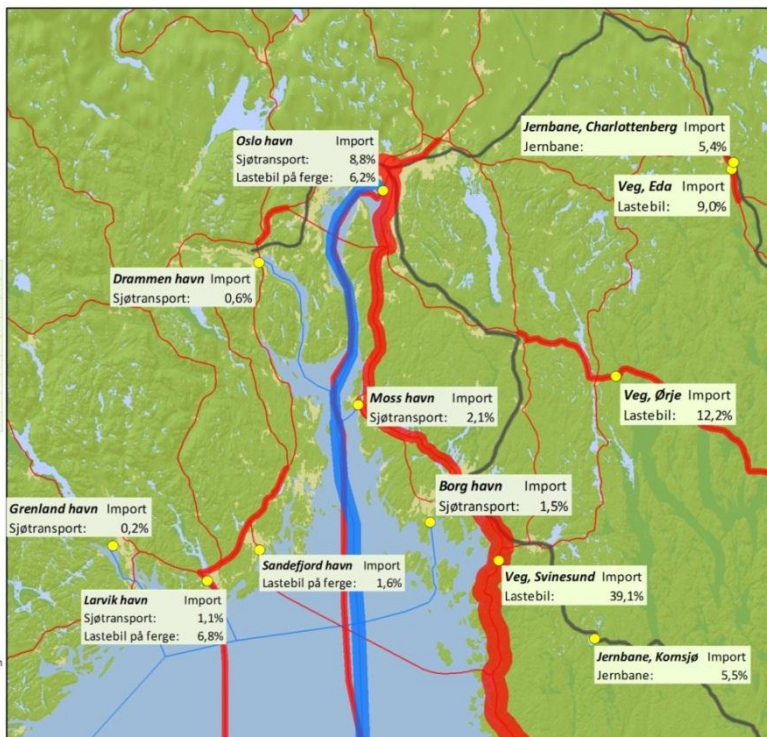
- Sjøtransport
- Vegtransport
- Jernbanetransport
- Grensepasseringspunkter: Havner, veg og jernbane

Transportmiddel	TEUs	Andel
Skip	143 278	14,2 %
Ferge	146 872	14,6 %
Lastebil	607 131	60,3 %
Jernbane	109 000	10,8 %
Sum	1 006 281	100,0 %
Norge totalt	1 207 093	
Oslofjordregionens andel		83,4 %

Godsomslag over mindre havner og private kaier er ikke medregnet

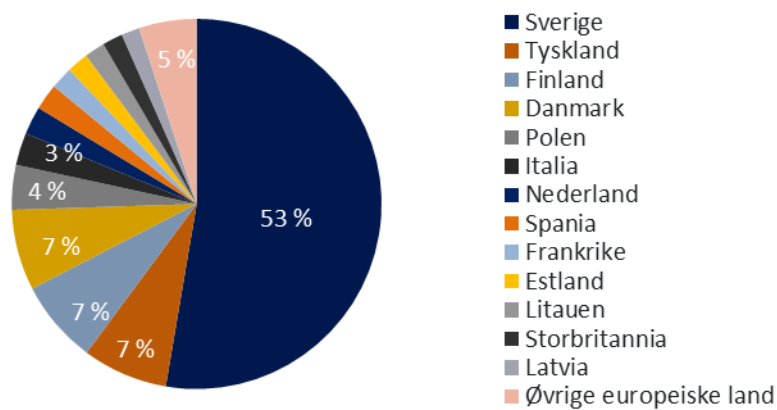


Geografisk koordinatsystem: WGS 1984  
 Prosjeksjon: UTM 33N  
 Kartdesign: Thorkel C. Askidsen, TDI

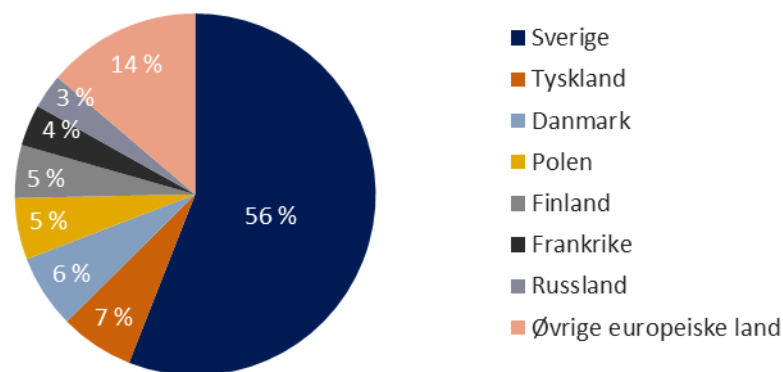


I 2011 var import og eksport med bil til/fra europeiske land slik som figurene nedenfor viser

6,8 mill tonn Import via biltransport fra Europa i 2011 fordelt på avsenderland. De delene på sektordiagrammet som ikke har etikett med prosentandel står for 2 prosent av importen hver. Kilde: SSB



4,5 mill tonn eksport via biltransport fra Europa i 2011 målt i tonn fordelt på mottakerland. Kilde: SSB

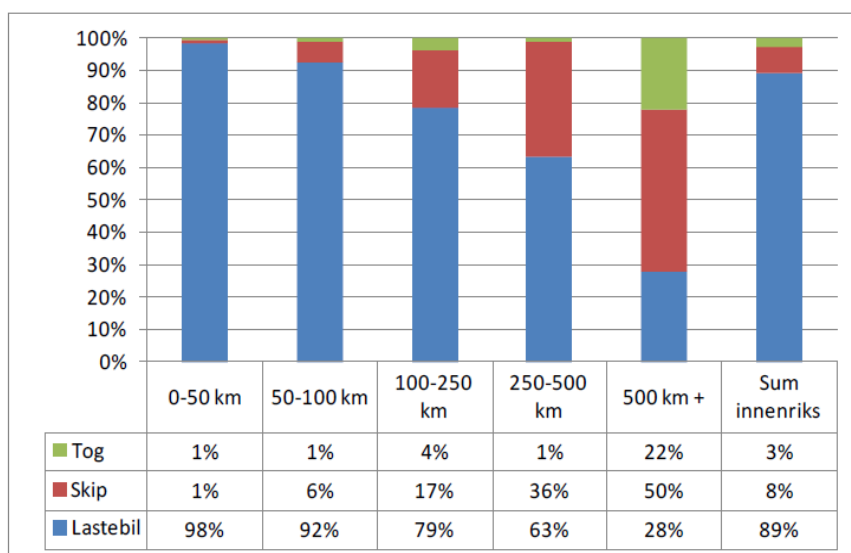


I realiteten er Sveriges andel noe mindre til fordel for de øvrige land fordi fortolling ofte skjer ved nærmeste EU-grense. En del av importvolumet går sjøveien til andre havner enn Oslofjorden, hovedsakelig på strekningen Kristiansand via Stavanger, Bergen, Ålesund og Trøndelag, men relativt sett er dette en mindre andel enn det volumet som går via Oslofjorden.

### 3.3.3. Innenriks godstransport

En stor del av utgående volum med container og traller fra Oslo til Bergen, Trondheim, Stavanger, Bodø og Narvik går på bane. Transport over korte strekninger under 30 mil er dominert av biltransport samt langs lengre korridorer der det ikke er bane.

Figuren nedenfor viser transportmiddelfordelingen innenfor ulike avstandsgrupper og inkluderer alle vareslag.



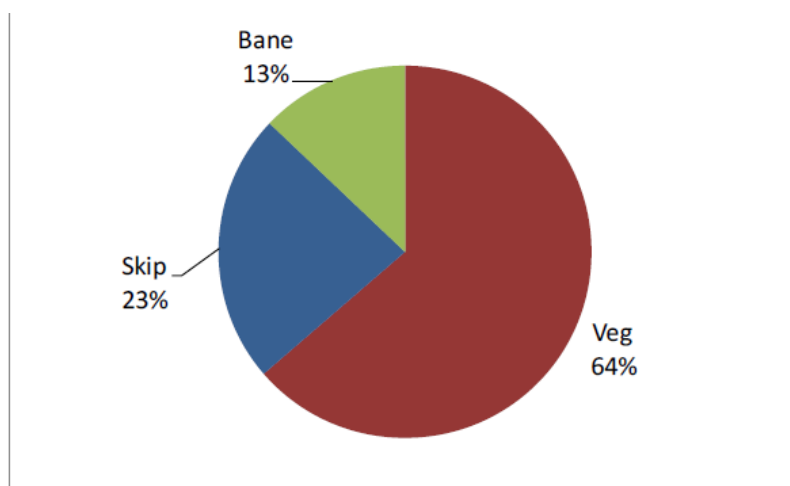
Transportmiddelfordeling etter avstandsgruppe og i sum for innenrikstransport i andel av tonn (2008).

Transportkorridorene i NTP-arbeidet gjennom flere revisjoner er disse:

- Oslo-Grenland-Kristiansand- Stavanger
- Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim

- Oslo-Bergen/Haugesund
- Oslo-Trondheim
- Trondheim Bodø
- Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes
- Nord-Norge til Østlandet

Figuren nedenfor viser transportmiddelfordelingen på disse relasjonene. Hovedtrekket er at stykkgoods fraktes med veg og bane, mens bulkgoods fraktes med skip.



Transportmiddelfordeling i andel av årlige godsmengder basert på summen av alle relasjonene i figur 5.3 (gjennomsnitt av 2007-2009).

### 3.3.4. Ulikheter i finansieringen av sjøtransport og landtransport

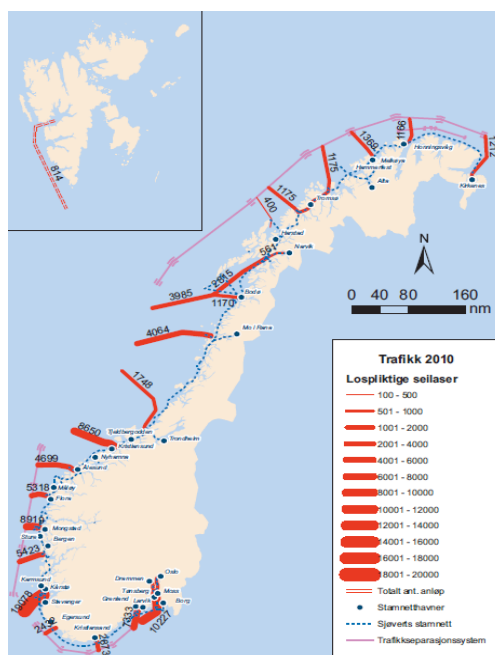
All sjøtransport er i hovedsak finansiert gjennom brukavgifter. Dette gjelder både bruken av sjøveien og havnene. Bruken av jernbane for godstransport (og persontransport) er i prinsippet fri for brukerne. Det betales verken kjørevegsavgift for bruken av sporet eller el-avgift for kraften som brukes til fremdrift av elektriske lokomotiver.

De forskjellige avgiftene knyttet til losordningen må betegnes som brukavgifter til trafiksikkerhet på sjøen. Selv om det er noe brukerbetaling av trafiksikkerhetsarbeidet for vegtrafikk (førerkort, kontroll av kjøretøyer mv) kan ikke trafiksikkerhetsarbeidet i Statens Vegvesen, trafikkstasjoner sies å være fullfinansiert av brukerne. Nedenfor gjengis statens avgiftsinntekter for bruken av sjøveien (mill kroner):

Avgiftstype	2010	2011
Navigasjonsinnstallasjoner	106	72
Los	655	707
Trafikkovervåkning (VTS)	70	77
<b>Sum</b>	<b>831</b>	<b>856</b>

Kilde: Kystverket

Figuren nedenfor illustrerer antallet lospliktige seilaser langs kysten i 2010:



Figur 9.4.1 Stamnettet til sjøs og de viktigste innseilingskorridorene (trafikkteppet for 2010 basert på AIS)

Avhengig av skipstype har rederinæringen oppgitt av avgiftene inklusive prisene for bruk av havn utgjør 30-50% av totalkostnaden for drift av skipene. Til sammenligning gjengis nedenfor de tilsvarende avgifter og i andel av totalkostnad for biltransport og jernbanetransport.

#### Avgifter lastebil (Eksempel fra en middelsstor lastebilbedrift på Østlandet)

Avgift	Andel av omsetning	Kommentar
Vektårsavgift	0,20 %	
Omregistreringsavgift	0 %	Ingen biler omregistrert i 2010
Autodieselavgift	6,30 %	3,56 kroner per liter (2010)
Smøreoljeavgift	< 0,1 %	1,80 kroner per liter
Miljødifferensiert årsavgift	0,10 %	Ulike euroklasser
Dekkgift/Batteravgift	< 0,1 %	75 kroner per dekk
Bomavgift	1,10 %	
Fergebilletter	0,10 %	
<b>Totalt</b>	<b>7,80 %</b>	

#### Avgifter jernbanetransport

Avgift	Andel av omsetning	Kommentar
NOX-avgift	0,10 %	16 øre per liter diesel
CO2-avgift	0,30 %	60 øre per liter diesel
<b>Totalt</b>	<b>0,40 %</b>	

Det er altså en grunnleggende forskjell i finansieringen av offentlig pålagte driftsformer for sjøtransport og landtransport.

## 4. Myndighetenes arbeid med å øke nærskipfarten

### 4.1.NTP-forslaget fra etatene for perioden 2014-2023

I etatenes forslag til NTP 2014-2023 tas det til orde for følgende tiltak som skal føre til overføring av gods til sjø og bane:

- Økt kapasitet og driftssikkerhet på jernbane
- Tiltak i farleder
- Effektivisering av terminaler og tilrettelegging for integrerte logistikknutepunkter
- Statlige investeringer i jernbaneterminaler
- Bedret vegforbindelse til terminaler
- Incentivordning for overføring av gods fra lastebil til sjø og bane
- Reduserte avgifter på sjøtransport
- Kunnskapsutvikling
- Gjennomføring av en bred samfunnsanalyse som omfatter følgende temaer:
  - a. Kartlegging av godsstrømmer og logistiktrender inklusive kunnskap om muligheter til å påvirke disse
  - b. Utredning om en knutepunkts struktur som legger til rette for mer effektiv godstransport
  - c. Organisering og eierskap av nasjonale og intermodale godsterminaler med særlig fokus på havneterminaler
  - d. Infrastrukturentak og arealbruk som kan bidra til godskonsentrasjon, en mer effektiv terminalstruktur og mer gods på sjø og bane
  - e. Andre insentiver for å stimulere til konsentrasjon av godsstrømmer og mer intermodal godstransport
  - f. En delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjord-området.

Initiativene skaper forventninger til at regjeringen vil fremme tiltak som styrker nærskipfartens konkurransekraft.

Initiativene motiverer også næringene til å fremme sine konkrete løsningsforslag slik som det fremmes i denne rapporten.

### 4.2.Stø Kurs

Regjeringens maritime strategi Stø Kurs er for tiden på høring. Strategien har i stor grad vært rettet mot den delen av den maritime næring som driver oversjøfart og i offshoresektoren. Selv om flere virkemidler har vært til nytte også for nærskipfarten, mangler strategien operative angrepsvinkler til nytte for denne.

Vårt innspill til en nærskipfartsstrategi vil forhåpentligvis komplettere regjeringens maritime strategi på nærskipfartsfeltet.

### 4.3.Klimameldingen

Den nylig fremlagte klimameldingen inneholder disse tiltakene innenfor samferdselssektoren:

- Etablering av et klimafond som i 2020 skal romme 75 mrd kroner og hvor avkastningen skal benyttes til miljøfremmende tiltak. Det ser ut til at fondet først og fremst er rettet mot industrisektoren. Det er uklart om fondet kan benyttes til samferdsel generelt og sjøtransport generelt.
- Satsing på jernbane på Østlandet og sterkere satsing på kollektivtrafikk i byene
- Utarbeidelse av en egen godsstrategi for flytting av gods fra veg til sjø og bane inkl. utbygging av godsknutepunkter.
- Øke omsetningspåbudet for innblanding av biodrivstoff i dieselen fra dagens 3,5% til 5% og deretter 10%.
- Bidra til å utvikle andre generasjons biodrivstoff
- Mer "treffsikre" avgifter for tunge kjøretøyer. Hva det innebærer nevnes ikke, men vi må regne med en økning i prisen på karbon.
- Nye personbiler skal ikke slippe ut mer enn 85 g CO<sub>2</sub> pr km i 2020
- Styrke sjøtransportens rolle i transportarbeidet og øke de årlige rammene til havner og farleder.

Det er ikke særlig mange konkrete målsettinger verken når det gjelder klimavirkningen eller bevilgninger. Her vises det i stor grad til den kommende Nasjonal Transportplan når den kommer om et år.

## 5. Forslag til tiltak for sjøtransporten.

### 5.1. Kartlegging av overføringspotensialet.

Det fremgår ovenfor at norske havner og dermed også skip ikke frakter store mengder stykkgoods i forhold til lastebil. Skipstrafikken tar ikke en tilstrekkelig stor andel av den stykkgoodsbaserte godstransporten i Europa eller innenlands.

Det er tidligere gjennomført en rekke forskningsbaserte prosjekter for å vise potensialet for overføring av gods til sjø og bane. Det vises spesielt til TØIs og SITMAs nylige rapporter nr 1125 og 1126/2011 og 1195/2012, Ludvigsen og Klæbo (2010) samt Andersen og Vingan (2010) Dette er gode utgangspunkt for det videre arbeidet, men prosjektene har ikke i tilstrekkelig grad gitt anvisninger for hvilke relasjoner som må utvikles mellom markedsaktørene for at overføringen faktisk skal gjennomføres Dette skyldes ikke minst at prosjektene mangler deltakelse fra de aktører som faktisk disponerer lasten. Nedenstående forslag til kartleggingsprosess søker å ta hensyn til markedsmedvirkning for at kartleggingen relativt raskt skal kunne føre fram til faktisk godsoverføring.

Det foreslås:

- 1) Staten ved FKD og SD initierer, legger føringer for og anmoder markedsaktørene om deltakelse i arbeidet for kartlegging av overføringspotensialet samtidig som budskapet om en ønsket vridning i transportmiddelfordelingen beskrives og begrunnes overfor markedsaktørene. Disse aktørene er vareeiere med store godsmengder, samlastere og speditører, rederier og havner. Det må tas særlig hensyn til behovet for internasjonal deltakelse fra vareeiere og speditører fordi



beslutning om valg av transportmiddel i stor grad skjer i utlandet, særlig for importens del.

- 2) Staten bør by på støtte til arbeidet fordi det i utgangspunktet neppe vil skje omfattende initiativ fra vareeiere/speditører for overføring av den enkle grunn at dagens driftsmodeller er velfungerende i forhold til tilbud fra sjøsiden.
- 3) Staten bør samtidig flagge en insentivordning ved idriftsettelse av slike prosjekter som gir en toppfinansiering av faktisk målt overføring av gods i en nærmere definert oppstartsperiode.
- 4) Staten bør initiere et prosjekt med full deltakelse fra markedsaktørens side gjennom en prosjektorganisering hvor myndigheter og markedsaktører deltar både i en styringsgruppe og arbeidsgrupper.
- 5) En sentral del av prosjektet bør være omfattende intervjuer hos markedsaktørene for å (1) kartlegge potensialet og (2) klarlegge de forutsetninger som må oppfylles for at det skal være attraktivt for disponentene av lasten å legge over gods til sjøtransport. Et slikt arbeid ligner til forveksling markedskartlegging og prospecting som aktørene i et kommersielt marked gjennomfører. Kartleggingen bør frembringe opplysninger om overførbart gods på strekningsnivå, godsegenskaper (dvs næringsmidler, tørrvarer, stykkgoods, volum, bulk mv) slik at en kan vise både godsets art og de strekninger behovet er størst. Kartleggingen bør konsentreres om potensialet for overførbart Europalast og innenriks last. Eksempler på forutsetninger som må oppfylles for at det er aktuelt å overføre gods kan være synspunkter på aktuelle ilandføringssteder (havnestruktur), håndtering i havner (effektivitet), lagringspotensiale i havner, type lastbærer for å ivareta dør-dør-behov, presisjonskrav, regularitet, frekvens, temperaturkrav, prisbilde.
- 6) Faktaopplysninger om potensialet for overføring vises offentlig kun på aggregert nivå av hensyn til behovet for fortrolig behandling av bedriftsspesifikk informasjon.

Informasjonen fra prosjektet kan benyttes til flere formål:

- Vareeieres/speditøres grunnlag for å innhente tilbud fra rederier
- Rederienes produktutvikling for å møte kundenes behov.
- Havnenes produktutvikling, markedstilpasning og effektivisering
- Markedets signaler om godskonsentrasjon og hvor satsingen på containerhavner skal skje.

Kostnad for tiltaket anslås til 10 millioner kroner.

## 5.2. Losordningen

Det er prisverdig at staten over to år allerede har redusert satsene for de ulike lospliktige aktiviteter og at det er nedsatt et utvalg som skal vurdere losordningen. Riktignok er det uheldige begrensinger i mandatet i den forstand at det forutsettes at losordningen fortsatt skal fullfinansieres gjennom brukeravgifter. Det er nemlig gode grunner til å hevde at losordningen som trafikksikkerhetsorgan ikke skiller seg vesentlig fra Statens vegvesen sitt tilsvarende arbeid

innenfor vegsektoren. Denne etaten har som oppgave å utstede sertifikater, overvåke trafikken, kontrollere utstyr og sørge for at trafikkreglene holdes av trafikantene.

Våre forslag knytter seg likevel til den forutsetning som ligger i mandatet og beskrives nedenfor.

Det er gode grunner for å hevde at losregimet trenger en revisjon i form av en effektivisering. Forvaltningen fungerer ikke godt nok, ressursutnyttelsen er ikke tilstrekkelig og kostnadene ved brukerfinansieringen er for høy. Mot dette kan hevdes at sjøtransport allerede i dag er konkurransedyktig på pris med biltransport og at losavgiftene ikke bidrar til å svekke konkurransevnen for sjøtransporten.

Noen hevder også at avgiftene på biltrafikk heller må økes for eksempel ved større internalisering av eksterne kostnader (miljøkostnader, ulykker, skader, støy mv). Transportmidlenes avgifter gis omtale i eget kapittel, men her slås kort fast at en økning av lastebilavgifter med formål å overføre last til sjø i, til og fra Norge, vil svekke næringslivets konkurransevne så mye at det vil skade de som er avhengig av et konkurransedyktig regime i landet.

Sjøtransport er i utgangspunktet mindre fleksibel og rask enn biltransport og bør av den grunn holde en lavere pris. I tillegg har vi en sterk inntreden av utenlandske biltransportører med et annet og lavere kostnads/prisnivå enn det norske. Siden opp mot 70 % av den norske importen på veg trafikkeres av utenlandske bilselskaper, hvorav en økende andel kommer fra land som sist ble medlem av EU, må sjøtransport konkurrere med et transportkostnadsnivå det øvrige Europa har.

Forslag:

- Det må skilles mellom forvaltning og drift. I altfor stor grad fastsettes reglene innenfor losordningen av de som utøver ordningen. Forvaltning bør derfor fjernes fra sjøtrafikkavdelingene og overføres til et egnet og nøytral nivå i kystverket.
- Ordningen med farledsbevis bør effektiviseres og standardiseres for å øke volumet på antall farledsbevis. Opplæring og prøve til farledsbevis bør utvikles etter en felles mal. Det bør innføres bruk av simulatorer.
- Ressursutnyttelsen er ikke god nok. Norsk Havneforening har foretatt en kartlegging hos sine medlemmer. Det var et entydig signal på at losplikten ved forhaling innen havnen kunne fjernes. I de fleste tilfeller finnes det tilstrekkelig kompetanse i havnene og hos rederiene/skipene til at forhaling uten los kan gjøres uten losplikt.
- Losbordingsfeltet bør flyttes på flere steder. Konkret foreslås å flytte
  - Losbordingsfelt fra Færder til Bastøya i Oslofjorden. Spart losdistanse er 20 nm hver vei.
  - Losbordingsfeltet fra Kvitsøy til Kopervik, med tilsvarende innsparing på 12 nm.
  - Losbordingsfeltet fra Grip til Munkholmen for nordgående fartøy til Trondheim med innsparing på 91 nm.
  - Andre losbordingsfelt bør gjennomgås på nytt og det vises til nedenstående kartillustrasjon som viser antallet lospliktige seilaser i Norge i 2010. Det er tydelig at en gjennomgang av losbordingsfeltene kan gi en betydelig

kostnadsbesparelse enten det er staten eller brukere som betaler for tjenesten. I tillegg kommer altså effekten av en kraftig utvidelse av farledsbevisordningen og bortfall av losplikt ved forhaling.

### 5.3. Incentivordning for overføring av gods

Nedenstående beskriver et konkret forslag til incentivordning som en oppfølging av initiativene fra etatenes forslag til NTP 2014-23. En detaljert beskrivelse følger i vedlegg 1.

En slik ordning er ikke konkurransevridende og vil være enkel å administrere. Myndighetene vil oppnå mest mulig overføring fra vei til sjø med minst mulig bruk av offentlige midler. Samfunnsgevinst og nytte vil lett kunne maksimeres og etterprøves. En lignende ordning har vært bruk i Italia. Det foreslåtte tiltak er tilpasset til norske forhold.

Sjøtransportnæringen har selv har tatt initiativ til og jobber med ulike tiltak for å bli mer konkurransedyktig på markedsføring, pris og service. Et koordinert og nært samarbeid mellom myndighetene og næringen er derfor svært gunstig. Myndighetenes tilskudd i en transportkorridor bør forutsette at næringen tilbyr konkurransedyktig transport, både når det gjelder service og pris. Korridorens service i form av frekvens, transporttid, punktlighet og enkelhet er like viktig som pris.

De utvalgte korridorer bør ha størst mulig konkurranseflaten mellom bil og skip. Alle transportkjøpere bør dekkes av ordningen og de må fritt kunne velge leverandør. Dermed vil programmet ikke være konkurransevridende. Ordningen må notifiseres i EØS.

Tiltaket bør være enklest mulig å forvalte, søke om, motta og kontrollere. Det forslås derfor at tilskuddet skal relateres til antall tonn skipet, uavhengig av distansen. Tonnsatsen bør være den samme for alle utvalgte korridorer. Det anbefalte beløp er kr 50 per tonn.

Tilskuddet bør begrenses til last som skipes i container, i trailer og/eller på paller. Det bør vurderes om sjåførbunden bil på skip skal inngå. Det må stilles kvalitetskrav til rederier og ruter som godkjennes for ordningen for å være sikre varig konkurransevne. Skip som brukes må være underlagt strenge miljøkrav for å minimere utslipp av klimagasser.

Tiltaket bør gjelde både innenlands og utenlands frakt. Potensiale for overføring er størst for import og våre importkorridorer bør derfor prioriteres. Dette vil også gi mindre innenlands transport.

Foreslått årlig budsjett er kr 150 million gjennom hele neste NTP-periode (2014-2023). Anslått årlig varig økning i lastvolumet på sjø i slutten av NTP-perioden vil være 5 million tonn. Dette tilsvarer en økning av lastevolumene på 70 % i forhold til dagens nivå for den gitte type last. Ordningen bør allerede i 2013 testes i begrenset format med et budsjett på kr 30 million.

Administrasjon av ordningen bør være enklest mulig. Det kan gjøres gjennom en bestillingsportal for last, hvor tilskuddet til transportkjøper automatisk trekkes fra dersom tilskuddets kriterier er tilfredsstillt. Dette vil også stimulere til økt elektronisk samhandling og

medføre lavere administrasjonskostnader for alle transportledd og bedre service til transportkjøper.

Med den foreslåtte ordning vil myndighetene oppnå maksimal overføring av gods fra vei til sjø. Samfunnsgevinsten er reduserte samferdselskostnader, kortere bilkøer, færre ulykker, mer effektiv logistikk og reduserte klimautslipp. Transportkjøper vil ha glede av lavere enhetskostnader, bedre frekvens, høyere punktlighet og enklere administrasjon.

Vi har kalt ordningen FLYTT. Dette navnet er enkelt å huske og illustrerer godt hva ordningen skal gjøre: Flytte last fra vei til sjø. Se vedlegg 1 for mer detaljer om FLYTT.

#### **5.4. Avgifter som virkemiddel i en overføringsstrategi.**

Som vist tidligere bidrar sjøtransportens avgifter og havnepriser/avgifter til en stor del av det totale kostnadsbildet rederiene har for sine tjenester. Likevel vil sjøtransport i de fleste tilfellene fremstå som rimeligere enn vegtransport. Konkurranseskraften for bil styrkes for tiden ytterligere pga inntreden av lastebilaktører fra det tidligere Øst Europa som opererer med et vesentlig lavere kostnadsnivå enn norske og vesteuropeiske transportører. Dette skyldes for det meste forskjellen i lønnsnivå for sjåførere.

I hovedrapporten for utredningsarbeidet for NTP-revisjonen for 2014-23 ble det antydnet at ett av virkemidlene for overføring av gods til sjø kunne være å øke drivstoffavgiftene vesentlig. I det fremlagte NTP-forslaget er dette tiltaket dempet ned dels fordi det vil ramme det meste av godstransport som ikke er relevant for sjøtransport og dels fordi en særnorsk heving av drivstoffavgiftene vil ramme konkurranseskraften for norsk næringsliv og norske transportører i motsetning til utenlandske transportører som kjører på drivstoff kjøpt i utlandet. Som kjent rekker et utenlandsk vogntog de fleste destinasjoner i Sør Norge med full drivstofftank.

På den annen side anviser EUs hvitbok om transport et avgiftsregime for Europa som innebærer en høyere pris på karbonbasert drivstoff samt en internalisering av øvrige eksterne kostnader vegtransport påfører felleskapet.

Mye taler derfor for at det beste virkemiddelet i en overføringsstrategi vil være å redusere sjøtransportens avgiftstrykk kombinert med insentivregler. På lengre sikt vil all europeisk lastebiltransport bli pålagt høyere avgifter som følge av miljø, trengsel, støy, ulykker og skader.

#### **5.5. Konsentrasjon om færre containerhavner**

Havnene utfyller flere roller på vegne av sine lokalsamfunn og har aktive lokale eiere som har valgt å organisere de større havnene enten i form av Kommunale Foretak eller som Interkommunale Foretak. Noen havner er også fortsatt organisert som §27-selskap. Den sterke lokale tilknytningen havnene har påvirker også utviklingen av havnene og rollen havnene spiller i forhold til lokalt næringsliv og folkeliv.

I diskusjonen om utviklingen av havneinfrastruktur og intermodale trafikknutepunkt er det derfor viktig å trekke inn det kommunale perspektivet siden ny eller spesialisert infrastruktur i havnene kun kan skje i et samarbeid mellom staten og eierne av havnene, som er kommunene. Det er også kommunene som legger premissene for arealtilgangen som er nødvendig skal det kunne utvikles nye veitilknytninger eller jernbanespor som kan bidra til å styrke godsknutepunkt langs kysten som igjen kan bidra til økt sjøtransport.

Et viktig spørsmål er om volumet er så stort at det trengs statlig deltakelse i investeringer i noen få konsentrerte volumknutepunkter eller om de enkelte havner, eventuelt i samarbeid, vil makte dette selv som en forretningsmessig mulighet. Det tyder på at volumet er overkommelig for lokale/regionale initiativ på kommersiell basis selv med en dobling av aktivitetene, men det bør være åpent for en drøfting om særlige statlige støttetiltak der det viser seg som ledd i en nasjonal strategi for økning av sjøtransporten.

Suksesskriteriene er volum som gir mulighet for kostnadsreduksjoner og effektivitet. Spesialisering av et fåtall containerhavner bør være markedsdrevet hvor rederier, vareeiere og speditører er premissgivere. I den sammenheng vil et prosjekt for kartlegging av last og overføringspotensiale med omfattende deltakelse fra markedsaktørene være et godt bidrag.

Det ligger ikke innenfor mandatet til denne rapporten å definere hvilke geografiske intermodale godsknutepunkt som skal vokse frem som de sterkeste godsknutepunktene langs kysten. Det er det markedet som må avgjøre, men det er mulig for myndighetene å bidra til en riktig og god utvikling gjennom å gi insentiver i form av statlige investeringskroner til knutepunkt som er spesielt viktig for samfunnet. I et slikt perspektiv har nok begrepene utpekte havner og stamnetthavner utspilt sin rolle. Det er behov for å se på inndelingen av havnene med nye øyne og i samarbeid med kommunene. En slik politikk må være basert på en utvidet samfunnsanalyse av sjøtransporten slik transportetatene har foreslått i Nasjonal Transportplan for 2013 – 2024.

Et havnesamarbeid som viser at havner selv også kan ta tak i disse utfordringene er Havnealliansen. Dette samarbeidet består av Borg havn, Moss havn og Horten havn. Havnene og eierkommunene er enige om å samarbeide om utviklingen av havnene der det åpnes opp for spesialisering av havnedriften og der havnene samarbeider om å utvikle mest mulig effektiv havnedrift i den enkelte havn. Havnene deler også på administrative kostnader, noe som slår positivt ut for brukerne av havnene i form av lavere avgifter. Samtidig har havnene et regionalt samarbeid med sine kommuner i forhold til arealtilgang og i forhold til utvikling av infrastruktur, dvs vei- og banetilknytning.

Den internasjonale trenden for oversjøfart er konsentrasjon om større havner som tilbyr effektiv produksjon, lave kostnader, volum og retningsbalanse. Det virker ikke som om den samme trenden har slått inn hos feederrederiene til og fra Norge.

Det har ikke til nå vært sterke nok signaler om havnestruktur fra vareeiersiden.

I samarbeid med havnene og eierne bør staten ta initiativ til:

- På basis av en varestrømsanalyse bør utpekte stamhavner og nasjonale havner revurderes. Dette betyr ikke nedbygging av havnenes virksomhet, snarere tvert i mot at noen havner som peker seg naturlig ut fra varestrømmene kan ta del i veksten på bekostning av biltrafikken.

- Som del av dette initiativ bør det oppfordres til regionalisering av havnestrukturen slik det er påbegynt flere steder i landet.
- Det statlige engasjementet med konsentrasjon av varestrømmer ivaretas best i varestrømsanalysen hvor signaler fra vareeiere, rederier og speditører/samlastnettverk vil fremgå.

## 5.6. Effektive havneterminaler

For stykkgoods som fraktes via containere er effektive havneterminaler viktig. Skipenes liggetid i havn påvirker i høy grad kostnadene. I Oslo havn har Oslo Container Terminal vist at med nytenkning og utvikling av driften så kan kostnadene reduseres. En privat drifting av havneterminalene kan også være en vei å gå for å effektivisere dette leddet av transportkjeden ytterligere. På like linje med en vurdering av regionalisering av havner, bør det av næringen selv tas initiativ til en utvikling av en regionalisering av operatørvirksomheten.

Kontinuerlige skift i terminalene er viktig for å øke effektiviteten og redusere skipets kostander. Tariffpartene bør komme fram til avtaler som gjør dette mulig.

## 5.7. Klimatiltak i sjøfarten.

Under gitte forutsetninger om god fylningsgrad i skipene slipper en lastebil ut fem ganger så mye CO<sub>2</sub> per tonn som et vanlig skip i europeisk fart som frakter den samme last over den samme distanse. For skip med LNG som drivstoff er utslippet av CO<sub>2</sub> 20 til 30 prosent mindre enn for skip som bruker marin diesel.

Sjøtransportens store fortrinn er at den kan transportere store volumer over lange distanser til en lav pris med mindre energibruk og klimautslipp. Ett enkelt skip kan ta lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere. Konkurransesflatene mellom vei, sjø og bane er primært på stykkgoods på lange avstander (over 500 kilometer).

Kapitlet beskriver flere konkrete forslag som innspill til de mer målorienterte utsagnene i den nylig fremlagte klimameldingen.

### Klimafond

I tråd med Klimameldingens forslag bør det nasjonale klimafondet også omfattes av sjøtransport og det bør bygges etter modell av NO<sub>x</sub>-fondet. Ordningen forutsetter at aktørene alternativt kan innbetale til fondet det som ville blitt innbetalt i miljøavgifter for å være søknadsberettiget til støtte til klimatiltak i bedriften.

### Miljøvennlige skip

En gradvis overgang til naturgass, hydrogen, biomasse og andre kilder som drivstoff vil kunne redusere miljøskadelige utslipp fra skipstrafikken som SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, partikler og redusere CO<sub>2</sub> utslippene betydelig. Næringen, myndigheter og forskningsinstitusjoner må sammen bidra til å videreutvikle teknologi for LNG-drift, biomasse som drivstoff og skip med brenselceller, slik at den norske maritime industrien forblir ledende i utvikling av moderne miljøeffektive skip.

Nærskipsfarten er et segment som i særlig grad egner seg til en omlegging til mer miljøvennlig drivstoff på grunn av potensielt lettere tilgang på bunkringsterminaler.

- Regjeringen må bidra til å utvide den nasjonale infrastrukturen for distribusjon, lagring og bunkring av alternative drivstoff slik at tilgjengeligheten og mulighetene for anvendelse nærmer seg tradisjonelle drivstofftyper.
- Miljøskip med alternativ drivstoff bør få lettelse i statlige avgifter og gis noen særfordeler på linje med for eksempel elbiler.
- Bunkring av LNG med passasjerer om bord bør tillates.

### **Offentlige innkjøp.**

En vesentlig faktor for å øke lønnsomheten for nærskipsfartsrederiene er å øke volumet av gods som transporteres til sjøs. Staten er en stor kjøper gjennom sine innkjøpsordninger, og kan gjennom sin innkjøpsmakt bidra til at volumet som transporteres sjøveien økes.

Sjøtransport bør være en tjeneste som omhandles av Forskrift om offentlige anskaffelser §§ 2-4,5, og gjøres til gjenstand for vurdering der transportformen kan konkurrere på lik linje med andre transportformer.

### **Landstrøm.**

En samlet plan for landstrømsanlegg bør gjenspeiles i NTP under kapitlet om "Havnstruktur og stamnett til sjøs". Kommuner og havner må oppfordres og stimuleres til å utrede og legge til rette for flere landstrømanlegg gjennom offentlige tilskuddsordninger.

### **Flåtefornyelse.**

Gjennomsnittsalderen på den norske nærskipsfartsflåten er i dag omkring 30 år. Flåtefornyelse vil bidra til sikrere og mer miljøvennlige skip langs kysten og gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig i forhold til veitransport.

Det bør vurderes å styrke tilbudet til nærskipsfartsrederiene gjennom en toppfinansieringsordning til markedsmessige vilkår. Eksportkreditt AS (Eksportfinans) bør kunne stille med toppfinansiering i forbindelse med byggelån og langsiktige lån til rederiene på 20-25 prosent av finansieringen, mens GIEK stiller garanti for denne toppfinansieringen.

Toppfinansieringen og garantien for denne må gis til norske rederier uavhengig av hvilket flagg skipene fører. Mange norske rederier har blitt tvunget til å føre andre flagg enn det norske som følge av NIS sine fartsområdebegrensninger.

Økte avskrivningssatser for skip fartøy eller rigger er et tiltak som vil bidra til økt kapitalgang for rederiene som opererer i et sterkt konkurranseutsatt marked med pressede marginer. En økning av avskrivningssatsen fra dagens 14 prosent til 25 prosent vil bringe satsen på linje med avskrivningssatsene i andre europeiske land.

### **Vrakpantordning.**

En vrakpantordning med betydelige incentiver for skip bør innføres for en begrenset tidsperiode, eksempelvis over en periode på 5 år. Dette vil fremskynde og stimulere til at de

eldre skipene kondemneres og tas ut av flåten. Det er et poeng at gjennomsnittsalderen på flåten går ned og at tidsmessige og fremtidsrettede skip kommer inn og gir retning for nærskipsflåten.

Innretningen på vrakpantordningen kan bestå i at rederiet selv håndterer og gjennomfører en kommersiell kondemnering av skipet, og at kondemneringen utløser en kompensasjon i form av en utbetaling av vrakpant fra staten tilsvarende eksempelvis 25 prosent av skipets kommersielle verdi ved kondemnering.

### **Virkemiddelapparatet.**

Økt støtte til forskning og utvikling (FoU) gjennom MAROFF som er Norges forskningsråd sitt program for maritim og maritim offshore forskning og utvikling.

Endring av støttekriterier for tilskudd og lån til rederiene innenfor Innovasjon Norge. Det foreslås å endre tilskudds- og låneordningene i Innovasjon Norge til også å omfatte utenlandske flaggete skip med norsk eier.

Økning av støtteordning til nærskipsfart fra Innovasjon Norge. Den særskilte støtteordningen til nærskipsfart er i 2012 på bare 20 millioner kroner. Dette er en svært lav sum i forhold til det forventede behovet i nærskipsflåten til fornying og styrking av miljøytelse. Det foreslås at det utføres en reell behovsanalyse for nærskipsflåten og at støtteandelen justeres tilsvarende over en periode på 10 år.

For å stimulere til økt satsning på fremtidsrettede og miljøvennlige løsninger for nærskipsflåten foreslås det at taket i SkatteFUNN ordningen heves fra 11 til 20 millioner kroner. Dette innebærer at bedriftenes maksimale skattefradrag økes fra 2,2 til 4 millioner kroner.

Styrke forskningsinnsatsen på nye drivstoff, som for eksempel tare.

Inkludere sjøtransport som et likeverdig alternativ i Transnova.

## **6. Markedsaktørens oppgaver**

### **6.1. Rederiene**

Som ledd i en satsing på sjøtransport bør rederiene delta i en statlig initiert prosess for kartlegging av potensialet. De foreløpige signaler fra flere intervjuer med aktører som disponerer lasten (vareiere, speditører og samlastselskaper) tyder på behov for

- Utvikling av dør-dør-løsninger med container/tralleløsninger intermodalt med bil og skip. 45 fots palletwide containere tilsvarer 13,6 meters semitraller som er den dominerende lastbærer i Europa.
- Bidra til oppbygging av faste regulære linjer med tilstrekkelig volum til å forsvare høy frekvens.
- Behov for punktlighet og god avviksinformasjon.
- Fornye flåten fortløpende som ivaretar behov for temperert last, tørrvarer, farlig gods.



## 6.2.Havnene og terminalene

Initiere og delta i arbeidet med markedsorientert beskrivelse av oppgaver for spesialiserte containerhavner. Det innebærer aktiv deltakelse i en statlig initiert varestrømsanalyse og kundeorientert produktutvikling.

Høyst sannsynlig innebærer dette en spesialisering av oppgaver for havnene både innen stykkgoods, containergods, bulk og øvrig aktivitet.

Det er behov for å effektivisere gjennomstrømningen i havnene. Varene må kunne være tilgjengelig for videretransportør eller mottaker mest mulig umiddelbart etter skipsankomst.

Dette inkluderer en utfordring av fortrinnsretten og skiftordningene for havnearbeidere i offentlig eide havner i Norge.

Utvikling av tilleggstenester for eksempel tilrettelegging av lagertjenester, crossdocking, splitting, plukking og pakking av varer.

Markedsorientering av prisene slik ny havne- og farvannslav legger til rette for.

## 6.3.Vareeierne

Signaler tyder på at vareeiere stiller seg positive til å bruke mer sjøtransport. Det innebærer imidlertid at vareeiere differensierer sine krav til fremføringstid slik det fungerer for bil/bane. En større andel av volumet ligger til rette for lengre fremføringstider, men det stiller krav til bedre planlegging fra vareeiers side. Bl. annet vil det kreve at det utvikles driftsmodeller for to varestrømmer en for landbasert fremføring og en for sjøtransport.

Vareeiere forutsettes å delta aktivt til kartleggingen av overføringspotensialet.

## 6.4.Speditører og samlastere

Speditører/samlastere er den største disponenten av last til, i og fra Norge. Disses markedsandeler for lang transportert last over 30 mil er ca. 70 %. Logistikk-løsningene for kundene innebærer et transportmiddelvalg i samråd med kundene, men løsningene baserer seg ofte på kundenes valg av tilgjengelige løsninger.

Samlastbedrifter har som regel gjennomprøvde løsninger for fly, bil, bane i Europa og innenlands, men mangler ofte en produktlinje for sjøtransport for europalast og innenriks løsninger. Europalast og innenriks last er basert på landbasert fremføring.

Fra samlastere/speditører er det behov for å utvikle sjøbaserte løsninger – for eksempel en «grønn» produktportefølje på like linje med bil, bane og fly-produktene slik det er beskrevet i tilbyderens produktark.

I tillegg er det et særlig behov for at de største norske aktørene bidrar til internasjonal deltakelse i prosessene for sjøtransport som igangsettes for Norge. Årsaken til dette er at transportmiddelvalg skjer i utlandet innenfor de store transportnettverkene.

## 7. Offentlig organisering - planleggingskapasitet

En satsing på sjøtransport gjennom en mer offensiv nærskipfartsstrategikrever innebærer at Staten må revidere sin gjeldende innstilling til arbeidsdelingen mellom statlige, kommunale og private aktører. Denne arbeidsdelingen er fra statens side beste beskrevet i statsråd berg-Hansen brev til Stortinget datert 6.1.2011 som fastslår at statens ansvar knytter seg til farledsutvikling og sikkerhet, kommunene har ansvar for trafikkhavnene regulert gjennom havne- og farvannsloven og markedsaktørene for øvrig må selv utvikle frakttilbudet til sjøs.

Om staten ønsker å spille en mer aktiv rolle hvor målet er å overføre for eksempel store deler av veksten i godstransport til sjøen, kreves det sterkere grep.

Mye taler for etablering av et statlig planleggingsapparat som har ansvaret for alle transportformer slik at disse kan ses i sammenheng. Dette notatet omtaler ikke en slik løsning nærmere. Imidlertid bør FKD, som i dag har ansvaret for sjøtransporten, etablere et sterkere planleggingsmiljø enn det som er tilfelle i dag. Sjøtransport omtales i begrenset grad i NTP-sammenheng. Staten bør i tillegg ta til orde for en gjennomgang av arbeidsdelingen mellom stat og kommuner når det gjelder havnestruktur eller rette sagt sentrale logistikk knutepunkter hvor havner inngår.

Et betegnende eksempel er KVU-arbeidet for et nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen hvor både havn, bane og biltransport inngår. Arbeidet er ledet av Jernbaneverket uten særlig ledelse fra Kystverket side.

Et annet eksempel som krever sterk ledelse fra kystmyndighetenes side er nytt intermodalt logistikkområde i Bergen hvor havn inngår. En naturlig løsning her er at FKD eller Kystverket leder en slik KVU, men det er tvilsomt om FKD/Kystverket i dag har slik plankapasitet.

Det bør vurderes opprettet et programområde i FKD med tilstrekkelige midler til å finansiere statens videreutvikling av en nærskipfartsstrategi på varig basis.

---

## 8. Vedlegg 1: Forslag til insentivordning



# Forslag til insentivordning for overføring av gods fra vei til sjø

Ved Hans Kristian Haram, Shortsea Promotion Centre Norge

## 1. Oppsummering

Norske og europeiske myndigheter ønsker å overføre gods fra vei til sjø. Samfunnsgevinsten er reduserte samferdselskostnader, kortere bilkøer, færre ulykker, bedre miljø og reduserte klimautslipp.

Sjøtransportnæringen har selv tatt initiativ til og jobber med ulike tiltak for å bli mer konkurransedyktig på markedsføring, pris og service. Et koordinert og nært samarbeid mellom myndighetene og næringen er derfor svært gunstig. I fellesskap kan man treffe tiltak for å øke markedsandelen til sjøtransport. For å få til dette bør myndighetene stimulere til mer konkurransedyktig transport gjennom en direkte insentivordning.

En slik ordning bør gi mest mulig overføring av gods fra vei til sjø med minst mulig bruk av offentlige midler. Samfunnsgevinst og -nytte bør maksimeres og etterprøves.

Den mest samfunnseffektive løsningen synes å være direkte tilskudd til transportkjøper i utvalgte korridorer hvor konkurranseflaten mellom bil og skip er stor. Alle transportkjøpere må dekkes av ordningen og de må fritt kunne velge leverandør. Dermed er ikke ordningen konkurransevridende. Programmet må godkjennes av EU/EØS.

Tiltakene bør gjelde både innenlands og utenlands frakt, herunder både import og eksport. Potensiale for overføring er størst for import og våre importkorridorer bør derfor prioriteres.

Ordningen bør være enklest mulig å forvalte, søke om, motta og kontrollere. Det forslås derfor at tilskuddet skal relateres til antall tonn skipet, uavhengig av distansen. Tonnsatsen bør være den samme for alle utvalgte korridorer. Det anbefalte beløp er kr 50 per tonn.

I dette forslaget er ordningen heretter kalt FLYTT. Dette navnet er enkelt å huske og illustrerer godt hva ordningen skal gjøre: Flytte last fra vei til sjø.

## 2. Innhold

1. Oppsummering	26
2. Innhold	27
3. Innledning og bakgrunn	28
3.1. Bakgrunn	28
3.2. Nasjonal transportplan	28
3.3. Klimaforliket og Klimameldingen	29
3.4. Nasjonal nærskipfartsstrategi	30
3.5. Marco Polo	30
3.6. ECOBONUS	32
3.7. Klimautslipp fra bil og skip	32
4. Premisser og strategier	32
4.1. Hovedprinsipper	32
4.2. Supplerende virkemiddel	33
4.3. Kostnadseffektivitet	33
4.4. Barrier og behov for nytt virkemiddel	33
4.5. Teknologinøytralitet	34
4.6. Overføring på mellomlang og lang sikt (3+ år)	34
4.7. En permanent ordning i kommende NTP-periode	34
5. Målsetninger	34
5.1. Hovedmål	34
5.2. Delmål	34
6. Virkemidler	35
6.1. Virkemidler for overføring av gods	35
6.2. Fokusområder	36
6.3. Tildelingskriterier	37
6.4. Kunnskapsspredning	38
6.5. Samspill med andre virkemidler	38
6.6. Regelverk for statsstøtte i EU/EØS	38
6.7. Budsjett	38
6.8. Evaluering og tilpassing	38
6.9. Andre ordninger	39
7. Realisering	39
7.1. Administrasjon	39
7.2. Finansiering	40

7.3. Svakheter med FLYTT	41
8. Konklusjon	41
8.1. Forventede resultater	41
9. Kilder og referanser	42

## 3. Innledning og bakgrunn

### 3.1. Bakgrunn

Sjøalliansen består av flere organisasjoner som representerer de ulike aktører som er involvert i sjøtransport. Dette dokument er laget som et vedlegg til Sjøalliansens forslag om nærskipfartsstrategi. Dokumentet er skrevet av Hans Kristian Haram, Shortsea Promotion Centre Norge, som har mye erfaring fra EUs Marco Polo-program i Norge. En del av teksten er hentet fra Kystverkets vurderinger av ulike incentivordninger.

### 3.2. Nasjonal transportplan

Den 29. februar 2012 ble etatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014-2023 fremlagt (se kapittel a. Kilder og referanser, Ref. 1). Her finnes mange positive forslag for å styrke sjøtransporten. Dette viser at myndighetene prioriterer miljøvennlig transport på sjø.

#### a. «Mer transport på sjø og jernbane»

NTP inneholder 15 nasjonale strategier og en av dem er "Mer gods på sjø og bane" (kapittel 3.3). Her omtales tiltak for å styrke sjøtransporten. Man drøfter overføringspotensialet og konstaterer, med utgangspunkt i en utredning fra TØI («Konkurransflater i godstransport», Ref. 2), at totalt overførbart volum er 15 millioner tonn per år hvorav 10 million tonn innenriks, tilsvarende 5 milliard tonn-km (kap. 8.4.3 i Ref. 2). Potensiale er en knyttet til transportavstand, vareslag og korridorer. Ulike korridorer har ulik potensial. Dette skyldes forskjellig næringsstruktur og transportinfrastruktur. TØIs rapport («Godstransport i korridorer», Ref. 6) gir god informasjon om overføringspotensialet i hver korridor.

#### b. Konkrete tiltak

I forslag til NTP (Ref. 1, kap. 3.3.3) foreslås følgende konkrete tiltak som er relevant for sjøtransporten:

- Tiltak i farleder
- Effektivisering av terminaler og tilrettelegging for integrerte logistikknutepunkter
- Bedret vegforbindelse til terminalene – ordningen skal også gjelde havnene
- Incentivordning for overføring av gods fra lastebil til sjø og bane
- Reduserte avgifter på sjøtransport
- Kunnskapsutvikling
- Gjennomføring av bred samfunnsanalyse

Man drøfter også økte avgifter på lastebil, men konstaterer at det vil bety økte kostnader for næringslivet og at dette i så fall kan påvirke Norges konkurransekraft negativt.

### c. Incentivordning

Hva incentivordning angår, foreslås en toppfinansieringsordning for å støtte nye innenlandske tilbud på linje med EUs Marco Polo-program. Her er forslaget i kapittel 3.3.3.6 («Incentivordning for overføring av gods til sjø og bane») i sin helhet:

*«Det innebærer høy risiko og krever nok kapital for å utvikle nye transportløsninger. Transportetatene mener det bør opprettes en toppfinansieringsordning for å støtte nye innenlandske tilbud med potensial for å overføre gods fra veg til sjø og bane eller redusere vegtransport. Ordningen kan etableres etter modell av EUs Marco Polo-program som allerede kan benyttes for grensekryssende tiltak. Godkjente prosjekter bør få støtte over flere år, slik at nye tilbud får tilstrekkelig tid til å etablere et stabilt markedsgrunnlag.»*

*«Sjø- og baneoperatører er ofte underleverandører til internasjonale transportnettverk. Det er komplekst å kjøpe transportere hvis vareeier selv skal koordinere mellom flere transportmidler. Det er derfor behov for å forenkle handel med transportløsninger som inkluderer sjø og bane. Slike tiltak bør kunne innlemmes i foreslått incentivordning.»*

*«Det pågår en hurtig utvikling av logistikk-løsninger. Transportetatene ønsker å legge til rette for mer forskning og utvikling og lavere terskel for utprøving, forsøksordninger og demonstrasjonsprosjekter. Foreslått incentivordning bør også kunne benyttes til denne typen demonstrasjonsprosjekter.»*

### d. Bred samfunnsanalyse

Under "Bred samfunnsanalyse av godstransport" fremmes forslag om en bred utredning for å kartlegge muligheter for bedre utnyttelse av sjø og bane på lengre transportavstander. Utredningen skal blant annet omfatte kartlegging av godsstrømmer og logistikk-trender, samt en utredning om knutepunktstruktur med mer. Dette vil gi god informasjon om hvilke korridorer og vareslag som bør prioriteres i FLYTT.

## 3.3. Klima

### a. Klimaforliket

Stortingets klimaforlik, som omfatter alle partier unntatt Fremskrittspartiet, gir viktige føringer som er relevant for FLYTT. Ett av de viktigste punktene i forliket er at Norge skal satse på å bli karbonnøytralt i 2030 i stedet for 2050. Relevante punkter for FLYTT er: To tredjedeler av utslippsreduksjonene skal skje nasjonalt. Innen 2020 skal Norges utslipp være kuttet med 30 % av forventede utslipp i 2020. Dette medfører kutt på 15 til 17 milliarder CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i forhold til forventede utslipp i 2020. Innenriks utslipp fra tunge kjøretøy var i 2010 på 2,8 millioner tonn eller om lag 5 prosent av nasjonale klimagassutslipp. Dersom transportsektoren skal ta sin andel, må godstransport redusere utslippet med 30 %. En andel av dette kan gjøres ved at last overføres fra vei til sjø.

### b. Klimameldingen

Den 24. april 2012 frigav Miljøverndepartementet og regjeringen en ny klimamelding (Ref. 7), som gir detaljer om hvordan man skal gjennomføre de målsetninger man har blitt enig om i Klimaforliket. Målet fra Klimaforliket om at 2/3 av reduksjonen skal tas hjemme i Norge står ved lag.

I Klimameldingens kap. 1.9, "En mer klimavennlig transportsektor" finnes følgende hovedføringer som er relevant for FLYTT. Regjeringen vil:

- *I Nasjonal transportplan (NTP) legge fram en samlet godsstrategi hvor det blant annet legges til rette for overgang fra godstransport på vei til transport på sjø og bane. Det skal i strategien legges til rette for knutepunkter som letter overgangen fra vei til bane*
- *Etablere Transnova som et permanent organ og gradvis øke tilskuddet.*
- *Øke omsetningspåbudet av biodrivstoff til fem prosent forutsatt at bærekraftskriteriene er tilfredsstillende. Når det er opparbeidet erfaring med bærekraftskriteriene, vil regjeringen ha som mål å øke omsetningspåbudet ytterligere opp mot 10 prosent.*
- *Bidra til utvikling av verdikjeden for andre generasjons biodrivstoff.*
- *Fortsette arbeidet for en mer treffsikker veiavgift for tunge kjøretøy.*
- *Styrke sjøtransportens rolle i transportsystemet. Øke de årlige rammene til infrastrukturinvesteringer i havner og farleder.*
- *Oppfordre de største norske havnene til å innføre miljødifferensierte priser på frivillig basis.*
- *Innføre IMO's krav om energieffektivitet også for skip som utelukkende går i innenriksfart.*

### 3.4. Nasjonal nærskipfartsstrategi

Fiskeri- og kystdepartementet etablerer i 2012 en ny nærskipfartsstrategi i forbindelse med arbeidet med ny nasjonal transportplan. Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen har i denne forbindelse invitert til tre dialogmøter med næringen. Her blir det diskutert hva det offentlige og hva næringen kan bidra med. De ulike organisasjoner for havner, speditører og rederier deltar sammen med flere bedrifter, herunder også vareeiere. Konklusjoner forventes å foreligge før sommeren.

### 3.5. Marco Polo

For å imøtekomme økende transportvolum, gir EUs Marco Polo-program tilskudd til tiltak som reduserer volumet av veitransport i EU og Norge. Det viktigste delprogrammet («Modal Shift») gir direkte støtte til faktisk overføring av last fra vei til sjø, bane og/eller elv.

EUs Marco Polo II avsluttes i 2013. Norge er med på denne ordningen og har betalt EURO 9 million til EU for Marco Polo II. Flere norske aktører har søkt om støtte, men på grunn av høye volumkrav har antall søknader og mottatt støtte vært svært begrenset.

#### a. Budsjett og overføring

Årlig gis et tilsagn på € 60-70 million til prosjekter som beviselig medfører redusert veitransport. I perioden 2003-2009 har 125 prosjekter med mer enn 500 deltagende bedrifter fått støtte fra Marco Polo-programmet. Total forventet overføring fra godkjent prosjekter i Marco Polo II er 54 milliard tonn-km per år. Anslått faktisk overføring er halvparten av dette.

#### b. Tilskuddet

Ordninger var fram til 2008 ikke veldig populære. Da ble tilskuddet per overført tonn-kilometer doblet til EURO 4 (kr 32) per tusen tonn-kilometer. Etter dette er programmet blitt mer populært. Dette gir en indikasjon på hvilket støttenivå som er attraktivt. I de fleste prosjekter utgjør støtten 10-20 % av transportkostnaden.

Bare direkte prosjektrelaterte kostnader dekkes. Ved investering i transportmidler, dekkes kapitalkostnader, herunder også normal avskrivning. Med få unntak gis det ikke støtte til utbygging av infrastruktur. Marco Polo-støtten skal utgjøre mindre enn 35 % av kvalifiserte kostnader. Støtten gis normalt for en periode på 3-5 år.

### **c. Problemer med ordningen**

En stor utfordring for norske søkere er de årlige terskelverdier. For «Modal Shift» skal det overføres mer enn 60 million tonn-km per år per prosjekt. Dette er mye for norsk forhold.

Det viktigste utvalgsriteriet er hvor stor samfunnsnytte prosjektet medfører for deltakerlandene. Samfunnsnyttan beregnes ut fra hvor mye last som netto overføres i tonn-kilometer. Det andre sentrale kriterium er prosjektets troverdighet i oppstartsfasen og forventet levedyktighet etter at Marco Polo-støtten opphører. EUs samfunnskostnad for sjøtransport er satt til eurocent 0,9 per tonn-km, mens veitransport koster eurocent 3,5 per tonn-km. Norge har et stort veinett, høye kostnader og små volumer. Samfunnskostnadene for vei er derfor mye høyere og nettoverdien av sjøtransport er høyere.

Marco Polo «Modal Shift» er nå blitt populært og i de siste søknadsrunder har bare hvert tredje til fjerde prosjekt fått tildeling.

### **d. Evaluering**

Marco Polo II var gjenstand for en midtveiseevaluering i 2010 (Europe Economics, 2011). Med tanke på eventuelt å opprette en norsk incentivordning etter modell av Marco Polo II, vil det være viktig å trekke på de erfaringene som kommer til uttrykk i denne evalueringen.

Et hovedproblem er at ikke alle prosjekter lykkes og bare halvparten av bevilget tilskudd utbetales.

Søknadsprosessen er svært tungvint. I Europe Economics evaluering sies det at programmet oppleves som byråkratisk, rigid og at søknader dermed blir tid- og ressurskrevende, til tross for at dette i noen grad er avhjulpet ved å overføre administreringen av søknader og prosjekter fra DG MOVE til byrådet EACI (Executive Agency for Competitiveness & Innovation). En søker må regne med en søkeperiode på 3-6 måneder. Deretter tar det 12 måneder før man får endelig svar. Arbeidsmengden med å utferdige en søknad er 1-6 mann-måneder avhengig av hvor gjennomarbeidet prosjektet er på forhånd. Mange konsulenter utnytter systemet og forlanger 10 % av tildelingen for sin bistand med søknaden. For utbetaling må man gjennom tunge prosedyrer med rapportering og etterprøving.

### **e. Alternativer**

Europe Economics har vurdert en rekke alternativer for fremtidig insentivutforming. Først og fremst argumenteres det for at målet ikke er økt sjø- eller banetransport i seg selv, med et mer bærekraftig transportsystem. Insentivene kan derfor innrettes mer direkte mot dette, i form av støtte til utvikling og implementering av mer miljøvennlige teknologier uavhengig av transportform.

Ønsker man fortsatt å rette insentivene inn mot overføring av godsvolumer, anbefales å vurdere også andre former for støtte enn direkte tilskudd til drift, eksempelvis lån eller garantier til investeringer.



Dersom en ønsker å videreføre en direkte tilskuddsordning, hevder evalueringen at det kan være fornuftig å kompensere de som foretar transportmiddelvalget snarere enn de som utfører transportoppdraget. Dette vil være etter modell av den italienske ECOBONUS-ordningen, som synes å være mindre eksponert for kritikk vedrørende konkurransevridning.

### 3.6. ECOBONUS

Den Italienske ECOBONUS-ordningen er et insitament rettet inn mot lastebiltransportørene, for å få dem til å velge RoRo/RoPax-løsninger fremfor å velge landeveien. ECOBONUS-ordningen har hatt en økonomisk ramme på EUR 77 million (NOK 600 million) årlig de siste årene, og gir lastebilforetak som gjennomfører minst 80 seilinger på godkjente strekninger mulighet til å få refundert 30 % av sjøtransportkostnaden via denne ordningen. 28 strekninger ble godkjent for refusjon, hvorav 8 internasjonale. Da det argumenteres for at da sjøtransport allerede i utgangspunktet er rimeligere enn ren veitransport, vil en refusjon på 30 % av sjøtransportkostnaden medføre en reell kostnadsreduksjon på rundt 50 % for hele transportoppdraget. Ikke-italienske transportører har også anledning til å motta støtte gjennom ECOBONUS-ordningen.

Den italienske ECOBONUS-ordningen rapporteres å ha blitt, eller i alle fall ligger an til å bli, en "best-practice" støtteordning for overføring av gods fra veg til sjø. **For FLYTT har vi tatt utgangspunkt i denne ordningen og tilpasset den til norske forhold.**

### 3.7. Klimautslipp fra bil og skip

En sentral målsetning for overføring av gods fra vei til sjø er at klimautslipp dermed reduseres. Det er ikke alltid tilfelle og FLYTT bør ta hensyn til dette.

Shortsea Promotion Center Norge regner at for en standard containerskip på knapt 1000 TEU vil CO<sub>2</sub>-utslippet per tonn-km på lik distanse være 20 % av utslippet fra en lastebil. Følgende faktorer forandrer imidlertid dette bildet og man bør ta hensyn til dette:

- Skipets hastighet, alder, lastgrad og størrelse påvirker utslippet veldig mye
- Nye miljøskip med naturgass som drivstoff har mye lavere netto CO<sub>2</sub>-utslipp per kraftenhet. Biomassedrivstoff som tilfredsstillende bærekraftskriterier kan regnes som karbonnøytralt.
- Terrenget lastebilen kjører i påvirker dens forbruk i stor grad. Dette kan påvirke prioritering av korridorer som for eksempel Vestlandet.

## 4. Premisser og strategier

### 4.1. Hovedprinsipper

Innretningen av FLYTT-ordningen bør være basert på følgende prinsipper:

- Virkemidlene skal supplere eksisterende virkemiddelbruk
- Ordningen skal bidra til en kostnadseffektiv klimapolitikk i samferdselssektoren
- Ordningen skal søke å redusere institusjonelle, praktiske og kunnskapsmessige barrierer som forsinker utvikling og innføring av mer miljøvennlig sjøtransportløsninger

- Virkemiddelbruken skal være teknologinøytral
- Ordningen skal ha fokus på overføring på mellomlang og lang sikt (3+ år)
- Ordningen skal bli en permanent ordning i NTP-perioden etter en treårig prøveperiode

#### 4.2. Supplerende virkemiddel

Transportsektoren er allerede omfattet av en rekke virkemidler for reduserte klimagassutslipp, blant annet disse:

- Bensin og diesel er pålagt CO<sub>2</sub> -avgift. Avgiften gir økonomisk insentiv til å redusere transportomfanget og/eller velge transportformer som ikke er pålagt CO<sub>2</sub> -avgift. CO<sub>2</sub>-avgiften stimulerer også til utvikling og anvendelse av ny teknologi med lavere CO<sub>2</sub>-utslipp,
- NO<sub>x</sub>-Fondet som gir tilskudd til miljøinvesteringer som reduserer NO<sub>x</sub>-utslippet.
- FoU-aktiviteten på alternative drivstoff og mer miljøvennlig transportteknologi
- Klimaløftet er en kampanje i regi av Miljøverndepartementet for å spre kunnskap om tiltak for å redusere klimagassutslipp, blant annet fra transport.
- Klimaveien er en felles kampanje for organisasjoner tilknyttet norsk veitransport og miljøarbeid og som i samarbeid med norske myndigheter ønsker å mobilisere til en samfunnsdugnad for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra veitrafikken gjennom kunnskapsformidling.

#### 4.3. Kostnadseffektivitet

En kostnadseffektiv samferdsels- og klimapolitikk er et overordnet prinsipp for myndighetene. Med kostnadseffektivitet menes at de ressursene som settes inn gjennom tiltak og virkemiddelbruk skal gi lavest mulig samfunnskostnad for godstransport, færrest mulig ulykker og størst mulig utslippsreduksjoner. For overføring av gods er disse tre mål i stor grad sammenfallende. Vi forenkler derfor begrepet kostnadseffektivitet til størst mulig overføring av transportvolumer fra vei til sjø.

#### 4.4. Barrier og behov for nytt virkemiddel

Transportmarkedene er preget av ulike former for barrierer og markedsimperfeksjoner som kan redusere effekten av – og dermed også kostnadseffektiviteten ved - de eksisterende virkemidlene.

Det skaper behov for nye virkemidler. Barrier som bør overkommes med FLYTT:

- Høye terskelkostnader for vareeier for å ta i bruk sjøtransport
- Flere urelaterte aktører må gå sammen for å få store nok volum og god nok frekvens
- Høy risiko og manglende kapital for igangsetting av nye sjøtransporttilbud
- Manglende markedsinformasjon om tilbudet av sjøtransport
- Høye kostnader relatert til miljøinvesteringer som transportkjøper i dag ikke er villig til å betale ekstra for
- Manglende bruk av effektiviserende eFrakt-løsninger som gir sjøfrakt et fortrinn
- Usikkerhet om fremtidig politikk vedrørende miljøavgifter

#### 4.5. Teknologinøytralitet

Det er stor usikkerhet om hva som vil vise seg å bli framtidens transportteknologier. En viktig oppgave for FLYTT å drive frem større variasjon. Innretningen av virkemidlene skal derfor være teknologinøytral i den forstand at ingen teknologier skal favoriseres i utgangspunktet.

#### 4.6. Overføring på mellomlang og lang sikt (3+ år)

En viktig premisse er at overføringen skal vedvare og være permanent. Midlene må derfor stimulere til at overføringen faktisk skjer og at den også vedvarer.

Tilskuddsmidlene for en gitt korridor bør ha begrenset varighet til for 3-5 år. Det er derfor viktig at de korridorer og vareslag som blir prioritert er av en slik art at når kritiske volumer er nådd så vil sjøtransporten være konkurransedyktig uten tilskuddsmidler.

#### 4.7. En permanent ordning i kommende NTP-periode

FLYTT bør være et prøveprosjekt i minst tre år (2014-2016), for så å evalueres. Imidlertid har både samferdsel- og klimapolitikken et svært langsiktig perspektiv. Det tar tid å endre produksjons- og transportmønstre, utvikle nye teknologier og fase dem inn i markedet. FLYTTs rolle er neppe utspilt etter en treårsperiode. Det skal være et mål for FLYTT å bli en permanent ordning i perioden 2017-2023. De bør etablere et forprosjekt i 2013.

Tilskuddene i de ulike korridorer bør være begrenset i tid. Fokus kan derved flyttes fra korridor til korridor.

## 5. Målsetninger

### 5.1. Hovedmål

FLYTTs hovedmål er å bidra til å overføre gods fra vei til sjø for dermed å redusere samfunnets samferdselskostnader for godstransport, å redusere antall ulykker som involverer vogntog, å redusere utslipp av klimagasser fra godstransportsektoren og å gi transportkjøper et bedre tilbud.

### 5.2. Delmål

#### a. Overføring av gods

Den viktigste delmålsetting er direkte overføring av mest mulig transportarbeid (tonn-km) fra vei til sjø for innen og utenlands transport. Dette reduserer behov for veiutbygging, gir lavere vedlikeholdskostnader for vei, reduserer køer i belastede områder, reduserer antall ulykker som involverer vogntog og reduserer blokkering av veier og køer på grunn av vogntog.

#### b. Redusert utslipp CO<sub>2</sub>

En annen samfunnsmessig viktig delmålsetting er å redusere utslipp av SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> og CO<sub>2</sub>. Det viktigste fokus for FLYTT er CO<sub>2</sub>. SO<sub>x</sub> er allerede regulert ved innføringen av IMO ECA (Emission Control Area) i Nordsjøen og Østersjøen. NO<sub>x</sub>-avgiften stimulerer allerede til redusert NO<sub>x</sub>-utslipp.

### **c. Reduserte enhetskostnader**

Reduserte enhetskostnader medfører bedre konkurranseevne og større volumer. Økt fyllingsgrad for skip og lastenheter medfører lavere enhetskostnader. Større volumer i havner og terminal reduserer også enhetskostnadene. I tillegg bør FLYTT stimulere til differensiert prising slik at rederiets enhetskostnader blir lavere der det er direkte konkurranse med bil.

### **d. Bedre service til transportkjøper**

En viktig målsetning er at bestilling og administrasjon av transport skal bli enklere og koste mindre for transportkjøper. Servicenivået må være konkurransedyktig med biltransport.

## **6. Virkemidler**

### **6.1. Virkemidler for overføring av gods**

FLYTT skal gi transportkjøpere et begrenset tilskudd ved kjøp av sjøtransport i definerte korridorer. Ordningen skal bare gjelde for transport av stykkgoods i eller på standardiserte lastbærere begrenset til containere, traller og paller.

#### **a. Beløpets størrelse**

Anbefalt tilskudd er kr 50 per nettotonn last.

Ved omlastning til annet skip i en kvalifisert korridor mottar man beløpet på nytt. Dette kompenseres for omlastningskostnader og stimulerer til utvikling av sammenhengende transportkorridorer og knutepunkt.

Ordningen gjelder også dersom transportkjøper allerede bruker sjøtransport. Dermed blir ordningen lettere å administrere.

Beløpet relateres ikke til skipningsdistansen, da skipning på mellomlang distanse er en viktig målgruppe. Det gjør også ordningen mye lettere å forstå og administrere. Mer enn halvparten av kostnadselementene for rederiet er ikke relatert til distanse.

Beløpet relateres ikke alternativt til volumet av lasten for voluminøs last, da dette vil komplisere ordningen.

Beløpet tilsvarer kr 1000 per trailerlast for en gjennomsnittlig last på 20 tonn per trailerenhet. På mellomlange distanse (300-1000 km) utgjør dette 10-30 % transportkostnaden med bil. På lang distanse (1000-4000 km) utgjør beløpet bare 2-10 %, men dette kompenseres ved at beløpet doubles ved en eventuell omlasting.

Til sammenligning tilsvarer Marco Polos tilskudd med en gjennomsnittlig distanse på 750 km kr 24 per tonn, det vil si neste halvparten av foreslåtte beløp. I forhold til Italias ECOBONUS er foreslått beløpet lavere. I en TØI-rapport (TØI 2012/1195 Godstransport i korridorer: Egenskaper og virkemidler for overføring av gods, Ref. 6) gis det i kap. 8.6 anslag for overføring av gods ved endring av havnekostnad per tonn. Ved en reduksjon på kr 30 per tonn vil eksport og import med bil

reduseres med 8-9 %. Dette tilsvarer 1 million tonn. For innenlands transport er effekten i rapporten merkelig fordi her øker biltransporten. Vi antar dette skyldes en feil i modellen.

Vår konklusjon er uansett at med et beløp på kr 50/tonn vil vi få en betydelig overføring av last. Ordningen bør prøves i praksis i begrenset omfang i en prøveperiode i 2013 for å få bedre anslag på potensialet.

## b. Målgruppe

FLYTT gir tilskudd til transportkjøper, det vil si det selskap som bestiller last direkte hos rederier som er med i ordningen. Flytt gjelder derfor for alle vareeiere, speditører og samlastere. Både norske og utenlandske aktører er med.

Det legges ingen begrensninger på volumet en transportkjøper har.

## 6.2. Fokusområder

### a. Korridorer

Valget av korridorer er viktig. Kriterier for valg av korridor skal være:

- Sjøtransport konkurrer direkte med biltransport
- Sjøtransport er konkurransedyktig med biltransport på lang sikt når FLYTT-tilskuddet opphører
- De ruter som tilbys i korridoren må tilfredsstillende krav om miljøutslipp, effektivitet og servicenivå
- Havner i korridoren bør tilfredsstillende krav om miljø, effektivitet og servicenivå
- Direkte konkurranse med jernbane er bra
- Det bør være flere konkurrerende alternativer

Korridorene skal omfatte innenlands og utenlands transport. Her er en liste over mulige korridorer som kan fases inn og prioriteres etter hvert:

- Innenlands
  - Fra Østlandet til Sørlandet og Rogaland
  - Fra Østlandet til Møre og Romsdal
  - Fra Østlandet til hele Nord-Norge
  - Fra Vestlandet og Midt-Norge til Vestlandet og Midt-Norge
  - Forlengelse av jernbane med skip fra Bodø til Nord-Norge
  - Forlengelse av jernbane med skip fra Narvik til Nord-Norge
- Utenlands
  - Fra østlige kyst av Østersjøen til hele Norge
  - Fra sydlige kyst av Østersjøen til hele Norge
  - Fra Tysklands kyst vest for Jylland til Østlandet og Sørlandet
  - Fra Tysklands kyst vest for Jylland til kysten fra Rogaland og nordover
  - Fra hele Vestkysten av Sverige til Østlandet
  - Fra hele Vestkysten av Sverige til Sørlandet og videre nordover på vestsiden av Norge
  - Fra BeNeLux til hele kysten fra Rogaland og nordover
  - Fra BeNeLux til Østlandet og Sørlandet

- Fra Middelhavet til hele Norge
- Fra Vestlandet og Midt-Norge til hele Europa
- Fra Nord-Norge til hele Europa

Tilskuddet i en korridor skal ha en varighet på minst tre år for at rutene skal bli godt etablert.

## **b. Vareslag og lastebærer**

Siden FLYTT primært skal fokusere på overføring gods fra vei til sjø skal det for denne ordningen fokuseres på vareslag som i stor grad skipes både i skip og med bil i dag. Fokus må derfor være på varer som skipes som stykkgods.

Dette utelukker olje, oljeprodukter, flytende kjemikalier og ulike typer gass som skipes i tankskip. Typisk tørrlast som skipes i store partier så som jernmalm, kull, korn, sand og gjødning bør heller ikke være med. Det er imidlertid stort behov for fornying og miljøtilpassing av kystflåten av bulk og tankskip. Det må etableres andre ordninger enn FLYTT for å tilrettelegge for dette.

## **6.3. Tildelingskriterier**

### **a. Kriterier for last**

FLYTT har følgende tildelingskriterier:

- Ordningen er begrenset til last som har både opprinnelsessted og bestemmelsessted i Europe og hvor et av disse stedene er i Norge.
- Ved omlastning mottas dobbelt beløp dersom ruten før og etter omlasting er i en korridor som omfattes av ordningen. Omlastingsregelen omfatter også omlasting i utenlandsk havn.
- Oversjøisk last, det vil si last som har opprinnelsessted og/eller bestemmelsessted utenfor Europa får ikke tilskudd.
- Alle kjøpere av sjøtransport for tilskudd, uavhengig av bransje.
- Transportkjøper kan fritt velge sjøtransportleverandør og det er fri konkurranse mellom de ulike rederier og ruter som kvalifiserer for ordningen
- Ordningen gjelder kun for dør-til-dør laster, det vil si at enten transportleverandøren eller transportkjøper henter lasten på en gitt adresse og levere den på en annen gitt adresse. Opprinnelsessted og bestemmelsessted må oppgis ved booking.
- Ordningen er begrenset til skipning i standard lastebærere, herunder 13,6 meters traller, 40 og 45 fots containere og/eller euro-paller. Det bør vurderes om sjøførbundne enheter også skal kunne inngå i ordningen i tillegg til løstraller.
- Alle havner i de angitte korridorer er kvalifisert.
- Skipningsdistansen ombord i skip skal være større enn 100 nautiske mil

### **b. Kriterier relatert til ruter og leverandører**

De ulike ruter og rederier i en FLYTT-korridor må tilfredsstillte gitte krav for å komme med i ordningen:

- Ruter skal ha fast seilingsplan med faste anløps- og avgangstidspunkt i faste havner
- Skipningsfrekvens skal være ukentlig eller oftere
- Skip i ruten skal ha et utslipp som er lavere enn 30 gram CO<sub>2</sub> per dødvekttonn-km
- Rederiet og/eller samarbeidende samlastere skal tilby dør-til-dør skipning

- Ruteplaner skal være elektronisk tilgjengelig i standard meldingsformat
- Bestilling av transport skal være enkel med umiddelbart pristilbud, med oversiktlig totalpris og med umiddelbar bestillingsbekreftelse
- Transportkjøper skal ha løpende elektronisk tilgang til bestillings- og skipningsstatus
- Transportkjøper skal motta elektronisk faktura
- Havner har innført miljødifferensierte priser som gir vesentlig miljørabatt for miljøvennlige skip i henhold til IMOs regler for miljørangering av skip
- Havner og terminaloperatører bør bidra med økonomiske fordeler og tjenester knyttet til insentivordningen.

#### 6.4. Kunnskapsspredning

Kunnskapsspredning er en viktig del av FLYTT. Ordningen og tilbudet av sjøtransport og logistikk skal markedsføres bredt til aktuelle transportkjøpere i de utvalgte korridorer.

#### 6.5. Samspill med andre virkemidler

Både Forskningsrådet og Innovasjon Norge forvalter virkemidler med mål om at nye teknologier og produkter blir introdusert i markedet og tatt i bruk. Gjennom samarbeid med disse virkemiddelforvalterne skal man sikre at nye transporttilbud er verdiskapende og har en god miljøprofil. Det legges opp til et samspill mellom FLYTT og henholdsvis Forskningsrådet og Innovasjon Norge etter samme modell som finnes mellom Enova og Transnova og de samme organisasjonene. Forskningsrådet, herunder MAROFF for maritime virksomheter, prioriterer og fordeler midler til FoU mens FLYTT gir støtte til markedsintroduksjon og realisering av faktisk transport. Innovasjon Norge bistår bedrifter i fasen mellom FoU til kommersialisering, og har særlig ansvar for internasjonalisering.

#### 6.6. Regelverk for statsstøtte i EU/EØS

Virksomheten skal føres i henhold til regelverket for statsstøtte i EU/EØS, og tilskudd til prosjekter notifiseres til ESA dersom nødvendig.

#### 6.7. Budsjett

Det anbefales et årlig budsjett på kr 150 million i en prøveperiode på tre år (2014-2016). Dette vil gi støtte til 3 million tonn kvalifisert last per år.

Dette er også anbefalt beløp etter at prøveperioden er over. Hver korridor bør få tilskudd i en periode på tre til fem år. Siden tilskuddsperioden er på ti år vil dette gi et samlet tilskudd til 6-10 million tonn. Noe av dette er allerede eksisterende last og det er vanskelig å anslå netto overføring før man kommer i gang med ordningen.

I tillegg til prøveperioden bør man gjøre et forprosjekt i 2013 med et begrenset budsjett på kr 30 million hvor det fokuseres på en eller to korridorer for å få erfaringer.

#### 6.8. Evaluering og tilpassing

Erfaringen fra forprosjektet i 2013 skal gi verdifull informasjon til den detaljerte utforming av programmet.

FLYTT bør evalueres etter tre år. For å lage et tilstrekkelig grunnlag for vurderingen av hvorvidt FLYTT skal videreføres utover prøveperioden på tre år (2014-2016), og for å unngå avbrekk i virksomheten dersom den skal videreføres, vil FLYTT evalueres allerede i slutten av 2015.

## 6.9. Andre ordninger

Nedenfor følger en oversikt over alternative modeller. Disse modeller omfatter ikke forskning og utvikling. Det ansees at dette er tilstrekkelig dekket av eksisterende ordninger.

- Låne- og garantiordninger: Kystflåten er gammel, umoderne og trenger miljøoppgradering. Det bør etableres en låne- og garantiordning for å støtte rederier i fornying av sin flåte.
- Miljøtilskudd for investering i miljøteknologi: Tilskudd som rederier får for å dekke ekstra omkostnader for å bedre et skips miljøprofil ved nybygg eller ombygg etter modell av NOx-fondet.
- Infrastrukturstilskudd: Etter modell av EUs TEN-T. Hvorved havner kan få tilskudd til infrastrukturbygging.
- Etableringstilskudd for nye ruter: Etter modell av Marco Polo.

Noen av disse ordninger er ikke omfattet av dette dokument og må vurderes separat.

En FLYTT-ordning for tog er ikke anbefalt. Tog og jernbane mottar i dag allerede betydelig offentlig støtte selv om transport med bane ikke har samfunnsmessige fortrinn i forhold til skip. FLYTT vil i noen grad kompensere for denne uheldige konkurransesituasjonen. FLYTT bør derfor begrenses til overføring fra vei til skip.

## 7. Realisering

### 7.1. Administrasjon

#### a. Minimal administrasjon

Tildeling av FLYTT-midler til transportkjøper må automatiseres for å minimalisere administrasjonen av programmet. Dette gjøres ved at bestilling må gjøres gjennom en FLYTT-portal for bestilling av transport. Transport som tilfredsstillere kriteriene vil automatisk motta en rabatt tilsvarende tilskuddet.

Siden det er mange færre leverandører enn transportkjøpere er det enklest å betale ut selve tilskuddet til rederiene som gjør skipning. Dette bør gjøres månedsvis.

#### b. FLYTT-portal

FLYTT-portalen vil inneholde informasjon om rederienes ruter. Bestilling foregår elektronisk med internasjonale standard meldingsformater og/eller web-grensesnitt. Tilbud og bestillingsbekreftelse må være automatisk og umiddelbar. FLYTT-portalen skal håndtere både dør-dør og havn-havn bestillinger. Transportkjøper skal løpende ha elektronisk tilgang til status for bestilling og skipning. Statusavvik skal rapporteres umiddelbart til transportkjøper i standard elektronisk meldingsformat. All fakturering skal være elektronisk. CO2 utslipp skal vises og gjøres tilgjengelig elektronisk til transportkjøper ved tilbud, bestilling og fakturering.



### **c. Administrativ nettogevinst**

Transportkjøper kan også bestille transport som ikke er berettiget for tilskudd. I sum vil FLYTT-portalen kunne bidra til å redusere administrasjonskostnader i transportkjede tilsvarende ca. 10 % av transportkostnaden. Service til transportkjøper vil bli betydelig bedre. Bruk av standard meldingsformater vil også bli fremmet. Både transportleverandør og transportkjøper vil derfor oppnå en administrativ positiv nettogevinst med FLYTT.

### **d. Forvaltning**

FLYTT-portalen bør administreres av Kystverket på vegne av Kyst- og Fiskeridepartementet. Det bør etableres en styringskomité med representanter for transportkjøpere og rederier som deltar i ordningen. Denne komité bør ta avgjørelse om utviklingen av FLYTT-portalen.

### **e. Kontroll**

Ved bestillingsbekreftelse og fakturering skal det i FLYTT-portalen lagres alle data som er relevant for å kontrollere om frakten faktisk er foretatt og om de gitte tildelingskriterier er overholdt. Disse data skal være tilgjengelig for Kystverket for kontroll med stikkprøver. De skal kunne kontrolleres opp mot data registrert i havnens havnesystem og mot AIS-informasjon som Kystverket besitter om faktiske seilinger.

### **f. Valg av korridorer og godkjenning av ruter**

Kystverket skal velge korridorer og godkjenne leverandører og ruter etter tildelingskriterier gitt av Kyst- og fiskeridepartementet. Når en korridor er valg, er man bundet til å støtte denne korridor i en periode på minst tre år for å gi nok støtte til at nye tilbud blir godt etablert.

## **7.2. Finansiering**

Den mest naturlige måte å finansiere FLYTT på er gjennom avgifter på inngående veitransport til Norge. Dermed oppnår man en dobbel effekt for sjøtransporten. Beløpet kan være relatert til hvor lenge bilen oppholder seg på norske veier. Dette tilsvarer MAUT i Tyskland. Det bør være transportkjøper som betaler avgiften. Dette ansvarliggjør transportkjøper og gir også en gylden mulighet til å markedsføre alternativ sjøtransport.

Transportkjøpere argumenterer med at en avgift på transport vil svekke konkurranseevnen. Forslaget om veiavgift er imidlertid rette mot import og vil heller ikke ramme nasjonal transport direkte. Videre omfordeles alle midlene tilbake til transportkjøper gjennom FLYTT. Totalt sett vil nettoeffekten være positiv, siden sjøtransport i utgangspunktet er billigere. Noen aktører vil imidlertid bli hardere rammet. Dette gjelder spesielt importører. For disse utgjør imidlertid transporten en svært liten andel av varekostnaden.

Positive effekter av en slik veiavgift vil være at norske lastebiler blir mer konkurransedyktig og i større grad være i stand til å tilby gunstige priser på transport til og fra havn. Det blir færre ulykker og blokkerte veier relatert til utenlandske vogntog.

Dersom en slik veiavgift ikke gjennomføres, anbefales det at FLYTT finansieres over statsbudsjettet for Kyst- og fiskeridepartementet.

### 7.3. Svakheter med FLYTT

Her følger en oversikt over de svakheter:

- **Budsjett og tildelingsvolum:** Siden alle får det lovede beløp, vil det være vanskelig å budsjettere hvor mange korridorer man skal gi tilskudd til. Problemet vil være størst i starten, når man mangler erfaringstall. Man bør derfor være konservativ i starten kombinert med at bevilgede beløp kan overføres til senere år.
- **Fremmer ikke miljønnovasjon:** Miljøgrensen i tildelingskriteriet påser at transportene er miljøvennlige, men stimulerer ikke til ytterligere innovasjon. Det må gjøres gjennom andre ordninger. Dersom FLYTT-tilskuddet var negativt proporsjonalt med skipets CO<sub>2</sub>-utslipp per dødvekt-km ville ordningen vært mer stimulerende. Ulempen med det er at ordningen vil være vanskeligere å markedsføre og kontrollere. Miljønnovasjon må derfor stimuleres gjennom andre ordninger, som FLYTT kan samarbeide med.
- **Betaling for eksisterende sjøfrakt:** I noen grad vil betalingen gå til gods som allerede går på sjø i dag. Dette begrenser samfunnsgevinsten. Måten å begrense dette på er å regulere tildelingskriteriene slik at dette problemet blir minst mulig. Vi anslår at 15-20% vil gå til eksisterende sjøtransport.
- **Lite fokus på nye investeringer:** FLYTT gir ikke direkte støtte til investering i nye skip og havneinfrastruktur. Ordningen må derfor komme i tillegg til slike tiltak.
- **Varighet av overført volum:** Med Marco Polo og ECOBONUS har man opplevd at overføring forsvinner når tilskuddet forsvinner. Prioritering av korridorer og ruter som har lav "break-even rate" er derfor viktig.

## 8. Konklusjon

### 8.1. Forventede resultater

Her er en oversikt over forventede resultater av FLYTT:

- **Stor, varig overføring:** En fornuftig målsetning er at transportvolum i skip øker med 5 million tonn innen utgangen av 2023. Dagens godsvolum i containerskip, roro-skip og stykkgodsskip i fast rute utgjør til sammenligning ca. 7 million tonn. Med en gjennomsnittlig netto overført kjøredistanse på 750 km vil netto overført transportarbeid være 3,8 milliard tonn-km per år. Det anslåtte volum forutsetter økt avgiftsbelastning på importgods på lastebil.
- **Reduserte samferdselskostnader:** Med den forutsatte netto overføring og en netto reduksjon i samferdselskostnadene på kr 0,5 per tonn-km vil netto årlig reduksjon av samferdselskostnadene være kr 2 milliard kroner.
- **Færre ulykker:** Vi har ikke vært i stand til å anslå dette med de data vi har.
- **Miljøgevinst:** Dersom netto reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp ved overføringen er 100 gram/tonn-km vil effekten av den forutsatt overføring være en årlig reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslippet på 375 000 tonn.
- **Mindre administrasjon:** Ved elektronisk videredistribusjon av transportdata vil rederiet og dets underleverandører kunne automatisere mye av administrasjonsarbeidet og færre feil vil oppstå. Ved en antatt effektiviseringsgevinst på 10 % vil dette utgjøre ca. kr 30 per tonn. Den

årlige gevinst for aktørene vil derfor være kr 300 million, dersom 10 million tonn last per år oppnår en slik gevinst.

- **Forbedring for transportkjøper:** Transportkjøper vil ha glede av 30-50% lavere transportkostnader, enklere bestilling, bedre statusoppfølging, enklere betaling, bedre skipningsfrekvens, kortere skipningstider og færre feil.
- **Markedsføringsgevinst:** At transportkjøper mottar beløpet i form av en rabatt vil gjøre at mange flere transportkjøpere vil bli oppmerksom på sjøtransport og vurdere dette som et alternativ. Dette vil bli ytterligere forsterket dersom de må betale for last som kjører inn i Norge og dermed får informasjon om sjøtransportalternativet.

## a. Kilder og referanser

- Ref. 1. [Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023 2012-02-29](#)
- Ref. 2. [TØI-2011-1125 Konkurransflater i godstransport](#)
- Ref. 3. [TØI 2011/1126 Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014-2023](#)
- Ref. 4. [TØI 2011/1165 Transportytelser i Norge 1946-2010](#)
- Ref. 5. [TØI 2012/1189 Verdsetting av tid og pålitelighet for godstransport på jernbane](#)
- Ref. 6. [TØI 2012/1195 Godstransport i korridorer: Egenskaper og virkemidler for overføring av gods](#)
- Ref. 7. [Klimameldinga: På veg mot lågutsleppssamfunnet, Stortingsmelding 21 \(2011-2012\)](#)