

Samferdselsdepartementet

Vår dato:	22.06.2016
Deres dato:	29.01.2016
Vår referanse:	FS
Deres referanse:	16/485

Merknader til grunnlagsdokument Nasjonal transportplan

NHO Sjøfart har følgende merknader til etatenes grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029.

Generelle kommentarer

NHO Sjøfart bemerker at tiltak knyttet til farleder og havn synes å være lavt prioritert sammenlignet med infrastrukturprosjekter for vei og bane. Det er få prosjekter totalt, og bare noen få i lav ramme. De fleste enkeltprosjektene er knyttet til fiskerihavner. Med unntak for fisketransport, gir slike tiltak liten innvirkning på godsoverføring fra vei til sjø. Vi bemerker også at Stortinget har bedt regjeringen om å legge fram en egen nærskipfartstrategi.

Vi minner om at virkemidler, herunder infrastrukturprosjekter, avgifter og tilskuddsordninger, må ses i sammenheng. Når veiprosjekter finansieres gjennom bompenger, betaler privatbilister en stor andel. I skipsfarten er det motsatt, da det er nyttetraffikken som finansierer kommunale farleder, lokal havneadministrasjon og havneinfrastruktur.

Referansene nedenfor er til de enkelte punktene i grunnlagsdokumentet.

8.4 Styrket sjøsikkerhet

NHO Sjøfart er enig i at det er behov for satsing på sjøsikkerhet. Vi bemerker at skipsfarten betaler både losgebyr, losberedskapsgebyr og sikkerhetsgebyr til staten. Skipsfarten betaler også sine oppryddingskostnader etter ulykker. I tillegg erfarer vi at flere havner tolker sitt ansvar etter havne- og farvannsloven mer vidtrekkende enn loven foreskriver. Dette medfører at grunnlaget for å kreve kommunal anløpsavgift fra nyttetraffikken utvides.

Vi merker oss at Samferdselsdepartementet vil nedsette et utvalg som skal revidere havne- og farvannsloven. I den forbindelse må ansvarsfordelingen mellom Kystverket og kommunene vurderes. I dag tar Kystverket i realiteten ansvar for den fysiske farvannsforvaltningen langt inne i kommunenes områder. Dette er en kosteffektiv ordning. Denne ordningen forutsetter imidlertid at havnene også må fratas muligheten til å kreve anløpsavgift for å dekke kostnader til fiktive eller selvpålagte forvaltningsoppgaver.

Vi er positive til at merking av farleder for hurtigbåt fortsatt skal prioriteres.

NHO Sjøfart bemerker at den statlige slepeberedskapen ikke er kommentert i grunnlagsdokumentet. I Stortingsmeldingen om sjøsikkerhet og oljevernberedskap som nylig er framlagt, er det heller ikke konkludert noe vedrørende denne beredskapen. NHO Sjøfart mener det bør inngås langsiktige kontrakter med private operatører tilsvarende dagens ordning.

9.1 Luftkvalitet og støy

NHO Sjøfart er enig i at det bør satses på landstrømsstilkobling for skip. Dette er av særlig betydning for luftkvaliteten i byene. Vi har sett at den første utlysningssrunden til Enova bl.a. medførte at Bergen havn ikke fikk innvilget sin søknad. Det må bevilges tilstrekkelige midler både til tilrettelegging på land og om bord i fartøyene. Søknadsprosessene må i tillegg gjøres forutsigbare.

14.4 Ferjefri E39

NHO Sjøfart bemerker at ferjefri E39 har en stipulert kostnad på 340 milliarder kroner, og vil medføre en økning i CO₂ på 10 %. Både klimavirkninger og samfunnsøkonomisk nytte er beheftet med usikkerhet. Vi forutsetter at det i det videre analysearbeidet blir tatt hensyn til effekter av null- og lavutslippsferjer, samt effekter av innføring av hyppigere frekvens på ferjene, jf. pkt. 19.5.

15.4 Effektive etater

For Avinor, Statens vegvesen og Jernbaneverket er det vist til konkrete resultater eller mål for effektivisering, med konkrete effektiviseringsprogrammer. I omtalen av Kystverket er det bare vist til det generelle kuttmålet på 0,5 % per år, samt enkelte effektiviseringstiltak. Selv med reduksjon i losavgiftene på 1,2 mrd kroner som ligger i planforslaget (høy ramme), vil en stor del av Kystverkets virksomhet fortsatt være brukerfinansiert. NHO Sjøfart mener at det må stilles effektiviseringskrav til Kystverket tilsvarende som for de andre transportetatene.

Vi bemerker også at fylkeskommunene har ansvar for vesentlige deler av veinettet, inkludert 113 ferjesamband. NHO Sjøfart mener at forvaltningsreformen i 2010 har medført en mer ineffektiv ferjeforvaltning, med høyere kostnader både for oppdragsgivere og operatører. Dette bidrar til dyrere og dårligere ferjetilbud, jf. også pkt. 18.1, 18.3 og 19.5.

I motsetning til vei, bane og luft, er det kommunene som eier og drifter noe av den mest sentrale infrastrukturen for skipstrafikken. Vi har merket oss at havnene, særlig representert ved Norsk Havneforening, har en oppfatning om at det *ikke* er et mål at havnetjenester skal være *billige*. NHO Sjøfart mener at det er behov for tydelige signaler til de kommunale havnene om å drive effektivt, og at effektivitetsgevinster skal gi utslag i lavere avgifter og vederlag. Dette er nødvendig for å få gods fra vei til sjø.

16.1 Statlige kjøp av persontransporttjenester

NHO Sjøfart bemerker at staten kjøper persontransporttjenester som ikke er omtalt i planforslaget. Dette gjelder kjøp som gjøres av Samferdselsdepartementet. Statens avtale om kjøp av sjøtransporttjenester mellom Bergen og Kirkenes utløper ved utgangen av 2019. Det må tas høyde for kostnader til denne tjenesten, som dels også omfatter godstransport.

18.1 Kvaliteten på vegnettet (i fylkeskommunene – ferjetilbud)

Fylkeskommunenes utgifter til kjøp av ferjetjenester har økt med 17 % fra 2010 til 2014. NHO Sjøfart har merket seg utsagn fra enkelte fylkeskommuner om at manglende konkurranse i ferjemarkedet har bidratt til økte priser. Vi registrerer at grunnlagsdokumentet *ikke* peker på manglende konkurranse som mulig forklaring på kostnadsveksten. NHO Sjøfart deler bekymringene for at fylkeskommunene ikke får tilstrekkelig finansiering av ferjetilbudet. Vi viser også til pkt. 19.5, der det anslås årlige merkostnader på 250 millioner kroner dersom statlige ferjesamband skal oppgraderes med null- og lavutslippsløsninger. At man ikke har gjort tilsvarende beregninger for de fylkeskommunale sambandene, viser noe av utfordringene med delt ansvar for ferjeforvaltning mellom staten og fylkene. Det skal tas betydelige løst i fylkene de nærmeste årene dersom man også her skal gå for null- og lavutslippsløsninger. Dette bør utredes og kommenteres nærmere i forslaget til NTP.

18.3 Drift av kollektivtransport

NHO Sjøfart mener det er behov for ytterligere samordning av de fylkeskommunale oppdragsgiverne i kollektivtransporten. Kosteffektiv innføring av null- og lavutslippsløsninger for buss og båt i planperioden er betinget av at operatørene sikres forutsigbarhet i form av standardiserte dokumenter og materiellkrav der dette er mulig. Vi viser også til uttalelse fra NHO Transport, som bemerker noen av de samme utfordringene knyttet til fylkeskommunale bussanbud.

19.5 Ferjetrafikk

Det er tatt høyde for betydelig kostnadsvekst i ferjedriften i forbindelse med krav til null- og lavutslippsteknologi i nye anbud. Estimaten er usikre, da erfaringsgrunnlaget er begrenset. NHO Sjøfart støtter ambisjonene om null- og lavutslippsferjer, men understreker behovet for gradvis innføring av nye tekniske løsninger. Ferjeflåten består bl.a. av rundt 20 nyere LNG-fartøyer. For å sikre fortsatt investeringer i sektoren er det viktig at operatørene gis trygghet for at nyere fartøyer kan benyttes i senere anbudskonkurranser.

NHO Sjøfart støtter forslagene om å innføre minimum 20-minutters frekvens på E6 og E39 på ytterligere samband. Dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt, og vil øke kvaliteten på tilbudet for de reisende.

Vi har merket oss at Vegdirektoratet arbeider med en analyse om ferjemarkedet på lang sikt, og at resultatene av analysen vil inngå i regjeringens NTP-forslag til Stortinget. NHO Sjøfart

understreker behovet for samordning av statlige og fylkeskommunale oppdragsgivere i ferjesektoren, og anmoder om at dette gis særlig oppmerksomhet i det videre arbeidet.

Vennlig hilsen
NHO Sjøfart



Frode Sund
næringspolitisk rådgiver