



**NORSK
HAVNEFORBUND**

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.FFH:
30 APR. 2008	
S.NR.: 08/173-73	
7/SKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:

Oslo, 29. april 2008

UTTALELSE TIL TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019

Forslaget til Nasjonal transportplan (NTP), som ble lagt frem 17. januar, er et steg i riktig retning i forhold til tidligere planer når det gjelder å ta konsekvenser av de erklærte politiske målsettinger om i sterkere grad å satse på sjøtransport. Imidlertid er det dessverre fremdeles et markert sprik mellom mål og virkemidler. Dette gjelder både det forhold at de rammer som stilles til disposisjon er for stramme samt det forhold at flere viktige virkemidler ligger utenfor transportetatens myndighetsområde. Disse forhold må trekkes inn i en den kommende melding til Stortinget. Framstillingen av transportsektorenes miljøvirkninger som følge av NOx-utslipp er upresis og viser for høye tall for sjøtransport.

Norsk Havneforbund har som hovedoppgave å arbeide for å ivareta og fremme havnenes fellesinteresser når det gjelder rammevilkår for havnedrift i Norge. Forbundet skal også arbeide for å fremme havnenes og sjøtransportens felles interesser, herunder arbeide for gode og konkurransedyktige rammevilkår for sjøtransporten og for havnenes rolle som knutepunkter mellom sjø og land. Dette vil være utgangspunktet for de merknader vi i det etterfølgende fremmer til det fremlagte forslag til NTP. Innledningsvis har vi en kort punktvis oversikt over det vi mener er forhold av viktighet for en effektiv fremtidig havne- og transportpolitikk. Deretter går vi nærmere inn på enkelte av de forhold som er sentrale for å nå målsettingene i planen.

- Havneforbundet er enig i påpekningen av at det er sterkt behov for samordning av det videre arbeid med gjennomføring av tiltak i transportsektoren og ikke minst at man sterkt har understreket betydningen av å harmonisere gebyrer og avgifter. Dette vil være et meget sentralt verktøy for å nå de politiske målsettinger i planarbeidet.
- Det er også viktig å følge opp det forhold som pekes på om at "*For å oppnå større overføringer til sjøtransport, er det nødvendig med organisatoriske, økonomiske og finansielle tiltak som i hovedsak ligger utenfor transportetatens ansvarsområde*".
- Vi må med beklagelse konstatere at Kystverket har et betydelig etterslep både på investeringssiden og vedlikeholdssiden. Likeledes er det bekymringsfullt at år 2007 er lagt til grunn for planrammene. Kystverkets budsjett for dette året inneholdt et betydelig etterslep, som ble noe korrigert med budsjettet for 2008. Dette må det tas hensyn til i det videre planarbeid.

- Vi er enige i at det på infrastrukturens side legges opp til satsing på stamnett-løsninger med havnene som effektive logistikknutepunkt. Det er viktig at man på denne måten får knyttet havnene til stamnettet på land. I den forbindelse er også den internasjonale dimensjon viktig. Dette gjelder både for eksporten og for importen. Utredningen synes noe preget av mest oppmerksomhet på eksporten og mindre på importen og dens virkningen på transportene. Virkningene av de nye logistikk-løsningene i Europa med sentrallagre i Sør-Skandinavia, kan innebære at det blir tyngre å få godset på skip.
- Vi er enig i påpekingen, side 38, av at *"For å sikre like konkurransevilkår kunne security-tiltak vært finansiert av offentlige midler"*. I dag dekkes dette av sjøtransportutøverne, også hva statens egne kostnader angår. Dette er konkret eksempel på hvordan et sett regelverk slår inn for en transportgren og påvirker konkurransesituasjonen.
- Hensynet til miljø er et hovedmål i planarbeidet. Dette er positivt, men vi finner det likevel riktig å peke på at miljø og sikkerhetskrav kan gi uheldige utslag. Sterke miljø- og sikkerhetskrav innenfor sjøfart eller jernbane kan i praksis føre til at transport overføres fra sjø og bane til veg, som har lavere miljø- og sikkerhetsstandard. NOx-avgiften er eksempel på et tiltak som kan virke slik Vi tror at en harmonisering av ulike regelverk for sikkerhet, miljø og lignende vil være gode virkemidler for å nå målsettingene i planarbeidet. Dette er et meget viktig poeng som må tas hensyn til ved utforming av virkemiddelbruken.

Vi tror det er en riktig tanke å etablere et fast forum/møteplass for dialog mellom myndigheter og næringsliv om godstransporten.

Vi har merket oss at dette forslaget i langt større grad enn tidligere plandokumenter tar hensyn til sjøtransportens sterke betydning i norsk transport. Planforslaget tar også langt mer, enn i gjeldende NTP, konsekvenser av de erklærte politiske målsettinger om i større grad å satse på sjøtransport i transportpolitikken. Havneforbundet har merket seg at man sterkt har understreket betydningen av å harmonisere rammevilkårene for de ulike transportgrenene, herunder skatte- og avgiftspolitikken. Dette er viktige påpekinger som må følges opp ved utforming av den fremtidige transportpolitikken. Problemet er at tilsvarende formuleringer og erklæringer finner man også i gjeldende plandokument, men det er i liten grad fulgt opp gjennom virkemiddelbruken i de etterfølgende år.

Stort sprik mellom mål og virkemidler.

Et sentralt mål i arbeidet med NTP har vært å vektlegge sikkerhet og næringslivets transportbehov. Det er også et sentralt mål at gods skal overføres fra veg til bane og sjøtransport. Flere steder i plandokumentet fremgår det imidlertid at det, innenfor dagens økonomiske rammer, ikke vil være mulig å snu utviklingen i samsvar med målsettingene.

Vi konstaterer med beklagelse at Kystverkets rammer bare i beskjeden grad gir muligheter til å følge opp med de tiltak som kreves for å nå målsettingen om å overføre transport fra veg til sjø. Kystverket har et betydelig etterslep både på investeringssiden og vedlikeholdssiden som er bekymringsfullt.

Det er flere virkemidler som må settes inn. Det ene er satsning på infrastruktur og til dels med bevilgninger på driftssiden. Det andre gjelder slike virkemidler som skatter, avgifter og andre forhold som regelverk som er utformet slik at det skaper ulike rammevilkår for de ulike

transportsektorene. Dette forhold pekes på at transportetatene på side 192, der det fremholdes at *"For å oppnå større overføringer til sjøtransport er det nødvendig med organisatoriske, økonomiske og finansielle tiltak som i hovedsak ligger utenfor transportetatenes ansvarsområde"* Dette er et meget viktig poeng som departementene må ta hensyn til ved utformingen av den endelige planen.

Likeledes peker vi på uttalelsen innledningsvis til kap. 2.4, side 60, der det fremholdes at *"Dette krever samordnet innsats innen alle transportgrener for å øke sjøtransportens konkurransekraft i intermodale transporter"*. Dette er et meget viktig poeng. Det er ikke bare tiltak i regi av Kystverket som er viktige, men vel så viktig er hvilke tiltak og hvilke rammer gjelder innen veg- og banesektoren.

Det er uansett viktig at det blir godt samsvar mellom de nasjonale oppgaver som havnene skal ha i transportkjedene og hvordan havnene er organisert som del av kommunal virksomhet. Det er behov for kritisk gjennomgang om det er sammenheng mellom de nasjonale mål og det ansvar og de virkemidler som de ulike aktører, dvs kommune og stat, og andre aktører som deltar i de ulike ledd i transportkjeden, har til disposisjon.

Stamnett

Det er positivt at man introduserer stamnettanken for alle transportsektorene. Vi er enige i at det på infrastrukturensiden legges opp til satsing på stamnettsløsninger med havnene som effektive logistikknutepunkt. Det er viktig at man på denne måten får knyttet havnene til stamnettet på land. I den forbindelse er også den internasjonale dimensjon viktig.

Hva klassifikasjon av havner angår, vil vi fremheve to forhold. Det er viktig at den klassifikasjon av havner man legger opp til i transportplansammenheng er harmonisert med det som skjer i revisjon av havne- og farvannsloven. Vi vil også fremheve viktigheten av at dette blir en dynamisk prosess, der man, basert på relevante kriterier, gjennomfører jevnlig reklassifiseringer for på den måten å fange opp endringer i logistikken. Dette innebærer at havner som i utgangspunktet ikke er på listen over stamnetthavner, må tas inn dersom situasjonen tilsier det og dermed bli prioritert med hensyn til veg- og banetilknytning mv.

I kap. 2.4, side 62, kommer man inn på en problemstilling som berører ansvarsdeling mellom havneforvaltningen og staten/Kystverket. Det uttales at "Kystverket anbefaler at staten tar ansvar for farleden helt inn til kaikant". Dette griper inn i problemstillinger som tas opp i arbeide med revisjon av havne- og farvannsloven. Vi viser til vår høringsuttalelse av 30. mars 2007 til forslaget til revidert havne- og farvannslov.

Miljø

Det er viktig å ta hensyn til at bruken av miljøavgifter innen transport- og miljøpolitikken vil kunne få en annen virkning enn den man ønsker å oppnå. Miljøavgifter innen transportsektoren relaterer seg ofte til forurensende utslipp til luft og dermed indirekte til drivstofforbruk. Da størrelsen på drivstoffets kostnadsandel varierer for de ulike transportmiddel, og ikke nødvendigvis i samsvar med vedkommende transportmidlets utslipp pr tonnkm, vil såkalt nøytralt utformet avgiftssystem likevel kunne få størst negative økonomiske utslag for det miljømessig beste alternativ.

Vi viser ellers til omtalen av NO_x-utslipp. Figur 7.4, side 170, er oversiktlig og grei, men tolkningen i 2.spalte på side 168 blir misvisende ved at der står at *to tredeler fra skipsfart* (av de totale norske NO_x-utslipp) Det er riktig at to tredeler kommer fra skip, men ikke nødvendigvis fra skipsfart. Da dette er en transportplan, må man vise til hva som er relevant i

den sammenheng og da er man nærmere en tredel. Resten kommer fra fiske, oljevirksomhet, sjømilitære aktiviteter og fritidsbåter.

Beredskap og sikkerhetstiltak mot terror

I løpet av den tid som er gått siden forrige planforslag ble lagt frem, har sjøtransporten blitt underlag nytt internasjonalt regelverket mot terror mot skip og havner, vedtatt av IMO og EU. Vi savner en bredere omtale av dette og ikke minst de transportpolitiske konsekvenser. Etterlevelse av regelverket medfører betydelige kostnader som belastes brukerne. Ikke bare må havnen innkalkulere kostnadene ved egne sikringstiltak i sine vederlag, men man må også dekke statens egne kostnader ved kontrollregimet. Tiltaket medfører både kostnader og praktiske ulemper for vareeiere som ønsker å bruke sjøtransport. Således virker det hele i mot målsettingen om mer gods på sjø.

Dette er konkret eksempel på hvordan ett sett regelverk slår inn for en transportgren og påvirker konkurransesituasjonen. Tilsvarende gjelder for transport av farlig gods, som så vidt er nevnt i plandokumentet. Vi tror at en harmonisering av ulike regelverk for sikkerhet, miljø og lignende vil være gode tiltak for å nå målsettingene i planarbeidet.

Hele problematikken rundt ulikt regelverk og dårlig harmonisert regelverk for sikkerhet og miljø må etter vår mening gis en bredere omtale og den må deretter følges opp med konkrete tiltak. Det kan enten være forslag om harmonisering av regelverket eller kompensasjon ved økonomiske eller andre virkemidler.

Avgifter og gebyrer.

Det pekes på i utredningen at de ulike transportsektorene behandles ulikt hva angår avgifter og gebyrer og at *"Regjeringen har signalisert at det skal foretas en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen samferdselssektoren.... En harmonisering mellom transportsektorene er det viktigste virkemiddelet for å øke sjøtransportens konkurransekraft og derav kunne få mer gods fra vei til sjø."*

Vi er enige i dette og vil understreke at dette vil være et meget sentralt verktøy for å nå de politiske målsettinger i planarbeidet.

Det vil være en viktig oppgave å få frem korrekte data om de ulike kostnadsfaktorene slik at man får et godt grunnlag for arbeidet med harmonisering og forenkling av avgifter og gebyrer.

Offentlig Privat Samarbeid (også konkurransen privat offentlig).

Offentlig Privat Samarbeid (OPS) fremholdes i flere tilfeller som et viktig virkemiddel i fremtidens transportpolitikk og også innen havnesektoren. På side 194 omtales dette med utgangspunkt i en henvisning til Nasjonal transportplan 2006-2015. Drøftingen der bar imidlertid preg at man ikke helt viste eller hadde klart for seg hvilken rollefordeling som eksisterer innen havnedriften. Jfr dog omtalen på side 33 om den nye Stavanger havn i Risavika.

De offentlige trafikkhavnene har hundreårig tradisjon med stort innslag av private tjenesteytere i havnen. All godshåndtering og flere andre tjenester ytes, som beskrevet over, av private aktører og med klar rollefordeling mellom de forretningsdrivende private aktørene og havneadministrasjonene som må drive sin virksomhet med hjemmel i havne- og farvannsloven og annen lovgivning med tilhørende forskrifter. Dette samvirket er et godt

utgangspunkt for fremtidig OPS, men man må være oppmerksom på de problemstillinger som kan oppstå som følge av eventuell rolleblending i den forbindelse.

Planrammer

Vi viser til det som er sagt om sprik mellom mål og virkemidler.

Omtalen på side 69 taler for seg selv. Beskrivelsen av 20 % økning i rammen til Kystverket viser at dette gir rom for høyst påkrevde tiltak, som neppe er nok, men som i det minste vil bedre utsiktene for å oppfylle de politiske målsettinger. Et vesentlig tiltak for å oppfylle målsettingen om overføring av gods til sjø, må derfor være å tilføre Kystverket minimum de planrammer som er foreslått.

Det er ellers vårt inntrykk, gjennom de tall som er presentert for transportsektorene, at både innen sikkerhet og bedring av andre forutsetninger for et godt og pålitelig transporttilbud, vil prioritering av Kystverkets rammer gi forholdsvis god uttelling i forhold til anvendte midler.

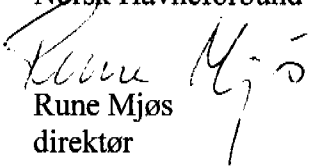
Det er for øvrig en svakhet at plandokumentet kun omhandler statlige investeringer. I havnedriften er det nok større innslag av kommunale og private investeringer i infrastrukturen enn det som er vanlig innen veg og bane. Man må også trekke inn disse investeringene for å få et korrekt bilde av aktivitetsnivået.

Behov for utredning

For å kunne gjennomføre beregninger og analyser av potensialet for overførbart gods fra veg til sjø og bane, kreves det oppdatert kunnskap om bl a strukturer, utviklingstrekk, konkurranseflater og transportstrømmer i det norske godstransportmarkedet, samtidig som en bør vite hva som skjer i land som Norge kan sammenlignes med eller blir påvirket av. Vi er ikke kjent med at det er utført en slik analyse. Det er gjort ulike partielle analyser over kostnader og konkurranseflater og lignende, men vi savner en helhetlig analyse som kan inngå som beslutningsgrunnlag for vedtak om tiltak for den nevnte målsetting.

Planforslaget er et omfattende dokument med mange forhold som kunne vært ønskelig å ta opp, men vi har i foranstående konsentrert oss om forhold som vi mener er av vesentlig betydning for å nå målsettingene om å bedre næringslivets konkurransevne og å legge til rette for økt transport til sjøs. Den kanskje viktigste oppgave blir å virkelig bruke de virkemidler som må til for å nå målsettingene. Man må få vedtatt og fulgt opp i praktisk politikk de tiltak som kreves, slik at man ikke igjen får en plan med mange gode hensikter som ikke følges opp og dermed på nytt får stort sprik mellom de uttrykte gode hensikter og de virkemidler som man er villig til å ta i bruk. Dette gjelder ikke bare bevilgninger, men også de harmoniseringer og regelverksendringer som det vises til.

Med vennlig hilsen
Norsk Havneforbund


Rune Mjøs
direktør

Gjenpart: Fiskeri- og kystdepartementet