

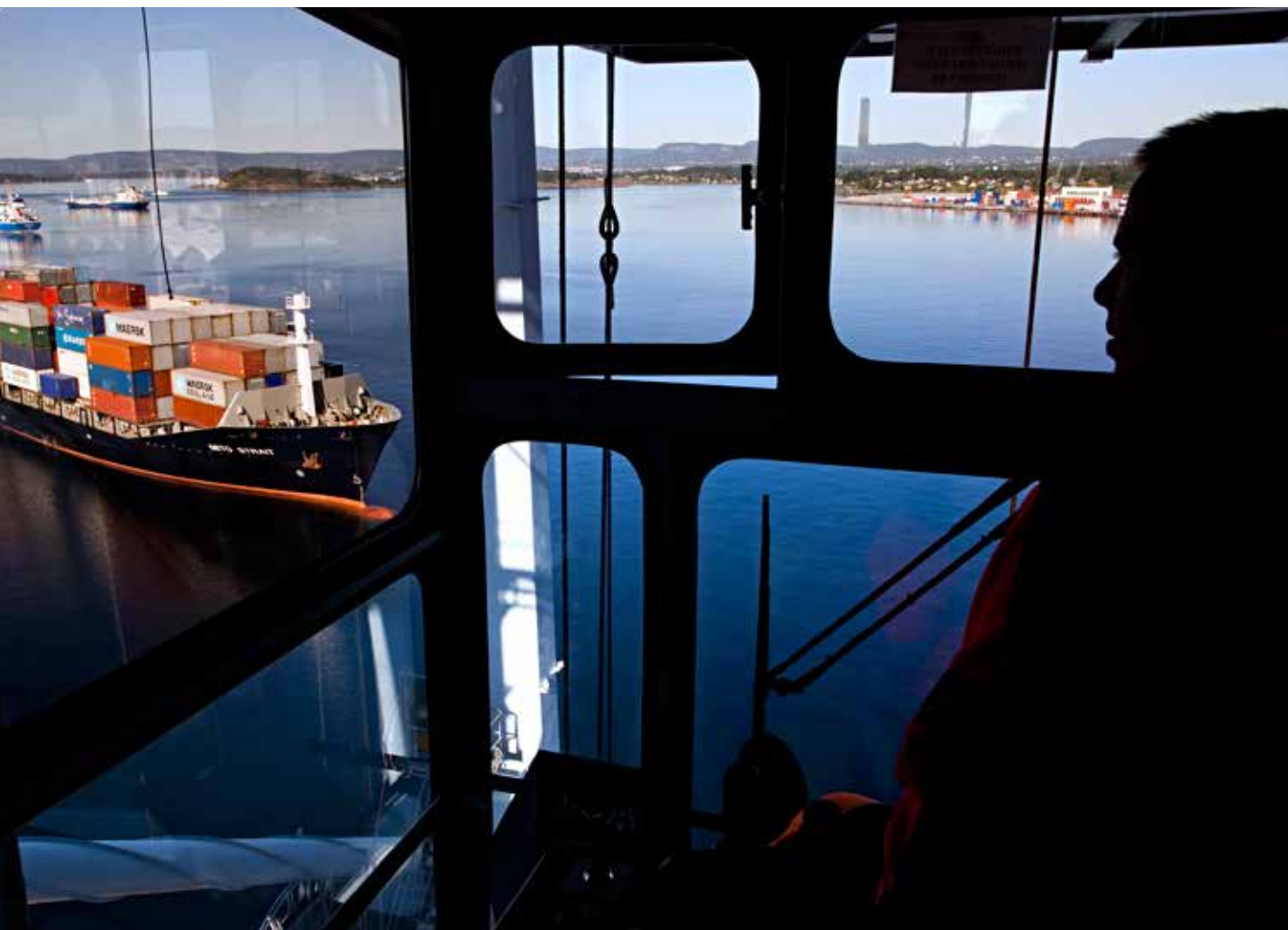


FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET

Strategi

Mer gods på sjø

Regjeringens strategi for økt nærsjipsfart





FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET

Strategi

Mer gods på sjø

Regjeringens strategi for økt nærskipfart

Innhold

Forord	7
Innledning	8
Arbeidet med en strategi for nærskipsfart.....	10
Transport og miljø	11
Varestrømmer – transportbehovet.....	13
Nærskipsfart – transporttilbudet	14
Rederinæringen i nærskipsfart.....	14
Godstransport på norskekysten med norske og utenlandske skip	15
Omstilling av nærskipsflåten	16
Havner i Norge.....	16
EU's politikk for mer gods på sjø.....	17
Regjeringens tiltak for overføring av gods fra vei til sjø.....	18
Forskning og utredning om godstransport på sjø.....	18
Incentivordning for godsoverføring.....	20
Tilskuddsordning for investeringer i havner.....	21
Tilskuddsordning for havnesamarbeid	22
Utvidelse av utpekte havner	22
Veitilknytning til havn	24
En effektiv og moderne lostjeneste – oppfølging av losutvalgets arbeid	24
Investering i maritim infrastruktur, sikkerhet og framkommelighet.....	25
Meldings- og informasjonstjenester.....	25
Videreføring av Norsk senter for nærskipsfart.....	26
Reduksjon av NOx, SOx og partikler.....	26
NOx-fondet	26
Økt bruk av flytende naturgass (LNG)	26
Batteri- og hybridløsninger.....	27
Landstrøm.....	27
Handlingsplan for grønn skipsfart.....	27
Muligheter og utfordringer frem mot 2020.....	27
Den norske rederiskatteordningen.....	28
Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.....	28
Avslutning	29
Vedlegg - virkemiddelapparatet.....	30
Samarbeid mellom virkemiddelaktørene	30
Innovasjon Norge	30
Tjenesten for industrielle og offentlige forsknings- og utviklingskontrakter (IFU/OFU)	31
Norges forskningsråd.....	32
Det norske eksportfinansieringssystemet.....	32
Fylkeskommunene	33





Forord

Sjøveien ligger der ferdig saltet og ferdig brøytet. Den kan tilby trygg og effektiv transport av store mengder gods, og med klare miljøgevinster. I årene fremover vil godsmengdene øke. Regjeringen ønsker at mer gods skal gå sjøveien, og har derfor i Nasjonal transportplan 2014-2023 varslet en satsing på nærskipfart.

Regjeringens nærskipfartsstrategi trekker frem de områdene der regjeringen vil bidra til dette. Legge til rette for gode godsruiter langs kysten og ut av landet. Bidra til at vi får effektive havner og en god arbeidsdeling havnene i mellom. Sørg for god samhandling mellom de ulike transportformene og legge til rette for at næringslivet får dekket sine behov på en god måte.

Norge har vært og er en kystnasjon, og langs kysten finner vi et variert eksportrettet næringsliv som er viktig for arbeidsplasser og verdiskaping. Ved å styrke sjøtransporten ønsker regjeringen å legge til rette for at kysten fortsatt skal være en av de viktigste drivkreftene i norsk næringsliv.

Kystveien er vår riksvei nr 1.

God lesning!

Lisbeth Berg-Hansen
Lisbeth Berg-Hansen

Fiskeri- og kystminister
2. september 2013



Foto: Nor Lines

Innledning

Regjeringens transportpolitikk trekkes opp i Nasjonal transportplan (NTP). Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Forskjellige typer gods har ulike krav til fremføringsevne og det finnes derfor forskjellige typer transporttilbud. Veitransport er en fleksibel transportform som binder landet sammen. Jernbanetransport er effektivt i områder med store transportstrømmer. Sjøtransport er energieffektivt og har sin viktigste transportmessige styrke i frakt av store godsmengder over lange strekninger. Transportmiddelfordelingen er et resultat av aktørenes valg, innenfor de rammebetingelser som settes av myndighetene.

Norsk næringsliv har høyere transport- og logistikkostnader enn land vi konkurrerer med, noe som blant annet skyldes spredt bosettingsmønster, høyt kostnadsnivå, lange avstander innenlands og lange avstander til markedene. Det er et viktig mål å skape et effektivt og mer miljøvennlig transportsystem som kan bidra til økt verdiskaping ved å redusere transportkostnadene og konkurranseulempene for norsk næringsliv.

Det har i mange år vært et politisk mål at en større andel av godset skal transporteres på sjø. I Soria Moria II er regjeringspartiene enige om å videreføre dette målet. Sjøtransport har lave infrastrukturkostnader og relativt lave eksterne kostnader knyttet til arealbeslag, kø, støy, ulykker og personsaker. Det er en transportform med potensielt lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp per tonnkilometer.

EU legger opp til å satse på intermodalitet og overføring av gods fra vei til sjø. Dette vil kunne medføre at mer gods til og fra EU går sjøveien, noe Norge må legge til rette for i årene som kommer.

Med **intermodalitet** menes transporter som kombinerer flere transportmidler på ulike deler av et samlet transportoppdrag gjennom omlasting underveis.

Sjøtransport er i dag en viktig del av det norske transportsystemet, og står for 92 prosent av godstransportarbeidet i utenrikshandelen og 42 prosent av innenlands godstransportarbeid. Norge har en næringsstruktur som i betydelig grad er basert på utvinning og salg av råvarer, men også i noen grad bearbejdede varer basert på blant annet disse råvarene. Bedriftene er

spredd utover landet, mange langs kysten. Sjøtransporten er viktig for norsk industri og norske arbeidsplasser langs kysten.

Samtidig ser vi at godstransport på vei er økende, og sjøtransportens andel av det totale gods-transportarbeidet i Norge er synkende. Prognosene for økonomien og for befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 35-40 prosent målt i tonnkilometer fram mot 2040. Det forventes sterk relativ vekst i vegtransporten, og mindre vekst på sjø, dersom det ikke nå iverksettes tiltak som kan bidra til å påvirke utviklingen.¹

Regjeringen har derfor tatt initiativ til et samarbeid med næringsaktørene for å identifisere tiltak som kan bidra til å snu denne utviklingen, og sørge for å bidra til at vekst i godstransporten i større grad skal skje til sjøs. Statlige, regionale og lokale myndigheter, og aktører i markedet, herunder havner, rederier, vareeiere, speditører og samlastere, har vært med i arbeidet. Gjennom dette samarbeidet er det blitt klart at det er ønskelig å utvikle nye virkemidler for overføring av gods fra vei til sjø.

På denne bakgrunn har regjeringen satt av 3 milliarder kroner i NTP 2014-2023 til tiltak som kan bidra til overføring av gods fra vei til sjø. Nærskipsfartsstrategien omfatter sjøtransport mellom havner i Norge, og mellom havner i Norge og havner i Europa. Innenfor rammen av en nærskipsfartsstrategi vil regjeringen:

- Styrke forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger
- Utforme en insentivordning for godsoverføring
- Utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i havner
- Utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid

Tiltakene vil bli konkretisert så langt det er mulig innenfor handlingsrommet i statsstøtte-regelverket og konkurranseregelverket. Den endelige utformingen og iverksettingen av tiltakene vil avhenge av behandling i ESA og i dialogen med relevante næringsaktører. Dette arbeidet må også ses i sammenheng med den brede godsanalysen som slutføres i 2015. I tillegg til å konkretisere tiltakene vil strategien sammenfatte regjeringens tiltak for å overføre gods fra vei til sjø.

Regjeringens nærskipsfartsstrategi må sees i sammenheng med næringslivets transportbehov, og næringslivsaktørens valg av transportformer. Det innebærer at transportaktørene må utvikle rasjonelle og effektive transportløsninger som næringslivet finner attraktive. I tillegg må markedsaktørene bidra med relevante data og informasjon til statens arbeid med transportplanlegging og analyser.

Arbeidet med godsoverføring fra vei til sjø er en viktig oppfølging av klimameldingen, Meld. St. 21 (2011-2012). Arbeidet med å identifisere nye tiltak for godsoverføring er fulgt opp gjennom NTP 2014-2023 og i Stø Kurs 2020. I tillegg har regjeringen oppnevnt et offentlig utvalg som har vurdert løstjenesten i NOU 2013:8 *Med los på sjøsikkerhet*. Alle disse prosessene er sentrale i regjeringens arbeid med å styrke sjøtransporten og legge til rette for overføring av gods fra vei til sjø.

Det er fortsatt behov for å forbedre markeds-kunnskapen om godstransport, da det ikke er en entydig forklaring på hvorfor sjø og bane taper for vei. Men vi har nok kunnskap til å kunne utvikle nye virkemidler som kan gjøre havner og sjøtransport mer attraktivt, og dermed kunne bremse denne utviklingen.

¹ Nasjonal transportplan 2014-2023



Foto: Nor Lines

Arbeidet med en strategi for nærskipfart

I arbeidet med nærskipfartsstrategien er det lagt stor vekt på å lytte til aktørene i markedet, det vil si havner, rederier, vareeiere, speditører og samlastere. Dette fordi mer gods på sjø bare kan oppnås dersom vareeiere, speditører og samlastere velger sjøtransport. Dette valget vil kunne skje dersom havner og rederier tilbyr et attraktivt og konkurransedyktig transporttilbud. I tillegg har det vært viktig å involvere flere myndighetsnivåer. De fleste havner er i kommunalt eie. Hvis vi skal nå målet om at flere av aktørene velger sjøtransport, er det sentralt å få belyst problemstillinger som aktørene møter.

I arbeidet med nærskipfartsstrategien er det avholdt møter med næringsaktører, fylkeskommuner og kommuner. I tillegg har regjeringen mottatt innspill til nærskipfartsstrategien fra sentrale markedsaktører.

Fylkeskommuner og store byer har i høringsuttalelser til NTP vært særlig opptatt av økt statlig engasjement også økonomisk, blant annet gjennom å gå inn på investeringssiden i utvalgte havner for å sikre en framtidsrettet havneutvikling som kan håndtere betydelig økte godsstrømmer. Videre har fylkeskommuner vært opptatt av sømløs transport og at det i NTP satses på koblinger mellom sjø, vei og bane i utvalgte havner.



Transport og miljø

EU-kommisjonen og Eftas overvåkningsorgan (ESA) har akseptert at det er viktig å flytte transport over til mer miljøvennlige transportformer, herunder fra vei til sjø. Dette er i tråd med regjeringens politiske målsetting om å overføre gods fra vei til sjø, som er uttrykt i Soria Moria II, klimameldingen og NTP2014-2023.

Målsettingene skissert i NTP om bedre framkommelighet på vei og redusert antall skadde og drepte i trafikken er sentrale i begrunnelsen for økt sjøtransport av gods som i dag fraktes på vei. Økt sjøtransport kan på sikt bidra til reduserte miljøutslipp fra varetransport og bidra til oppfyllelse av miljømålet i NTP.

Miljølempene fra transportarbeid er utslipp til luft, nedbygging av areal og dermed trussel mot det biologiske mangfoldet, støy, samt at transport har negative eksterne virkninger knyttet til ulykker, slitasje på infrastruktur, kø og trengsel. De eksterne kostnadene vil variere mellom ulike transportformer og kjøretøy, fart, geografisk område og tidspunkt for når transporten finner sted. For godstransport varierer de helse- og miljøskadelige utslippene knyttet til transporten med transportkjøretøy, fyllingsgrad og vekt.

Transportsektoren stod for om lag 32 prosent av de totale klimagassutslippene i Norge i 2011 (totale utslipp var på 53,3 millioner tonn), hvorav veitransporten utgjorde i underkant av 19 prosent, mens innenriks sjøfart og kysttrafikk utgjorde 4,1 prosent. Ser man kun på transportsektoren utgjorde veitransport 58 prosent av utslippene, mens innenriks sjøfart og kysttrafikk utgjorde 12,6 prosent.² Tallene omfatter ikke utenriks sjøtransport. Transport til og fra andre land er ikke inkludert i de norske utslippsforpliktelsene.

Utslipp fra fartøy henger sammen med energieffektiviteten til fartøyet. Energieffektivitet kan generelt sees på som en funksjon av 1) lastekapasiteten, 2) transporthastigheten og 3) den gjennomsnittlige kapasitetsutnyttelse.³

Utslippene fra godstransport på vei avhenger av størrelsen på lastebilen, motorklassifisering, type drivstoff, kjøreforhold og kapasitetsutnyttelsen av bilen. Utslippene av NOx og partikler avtar signifikant på nyere lastebiler. Utslippene av SO₂ avhenger av svovelinnholdet i dieselen, og CO₂

Godstransportarbeid er et mål på omfanget av godstransporten, og betegner det arbeidet som blir utført når et transportmiddel transporterer en viss godsmengde en bestemt reiselengde. Med transportarbeid menes transportmengde (gods) multiplisert med transportert lengde. Benevnningen er tonnkilometer.

2. SSB. 08940: Klimagasser, etter kilde, energiprodukt og komponent

3. Kristensen, H.O. 2006. Cargo transport by sea and road – technical and economical environmental factors.

utslippet per transportert tonn er lavere jo større lastebilen er dersom lastekapasiteten utnyttes.

Det er variasjoner i utslipp til luft fra skip avhengig av seilingsfart, skipsstørrelse, fyllingsgrad, skipets alder og type last. Fra 1. januar 2015 vil skipsfart i Nordsjøen, Østersjøen og Den engelske kanal bli pålagt krav om å bruke drivstoff med et svovelinnhold på opp til 0,1

prosent. Alternativt kan skipene rense avgassen til et tilsvarende nivå som medfører 0,1 prosent utslipp av svovel til luft. Det er positivt at det settes internasjonale miljøkrav til skipsfarten. Det vil bidra til å øke potensialet for miljøgevinster ved godsoverføring fra veg til sjø. Regjeringen stimulerer i dag til ny miljøteknologi som bidrar til reduserte utslipp.

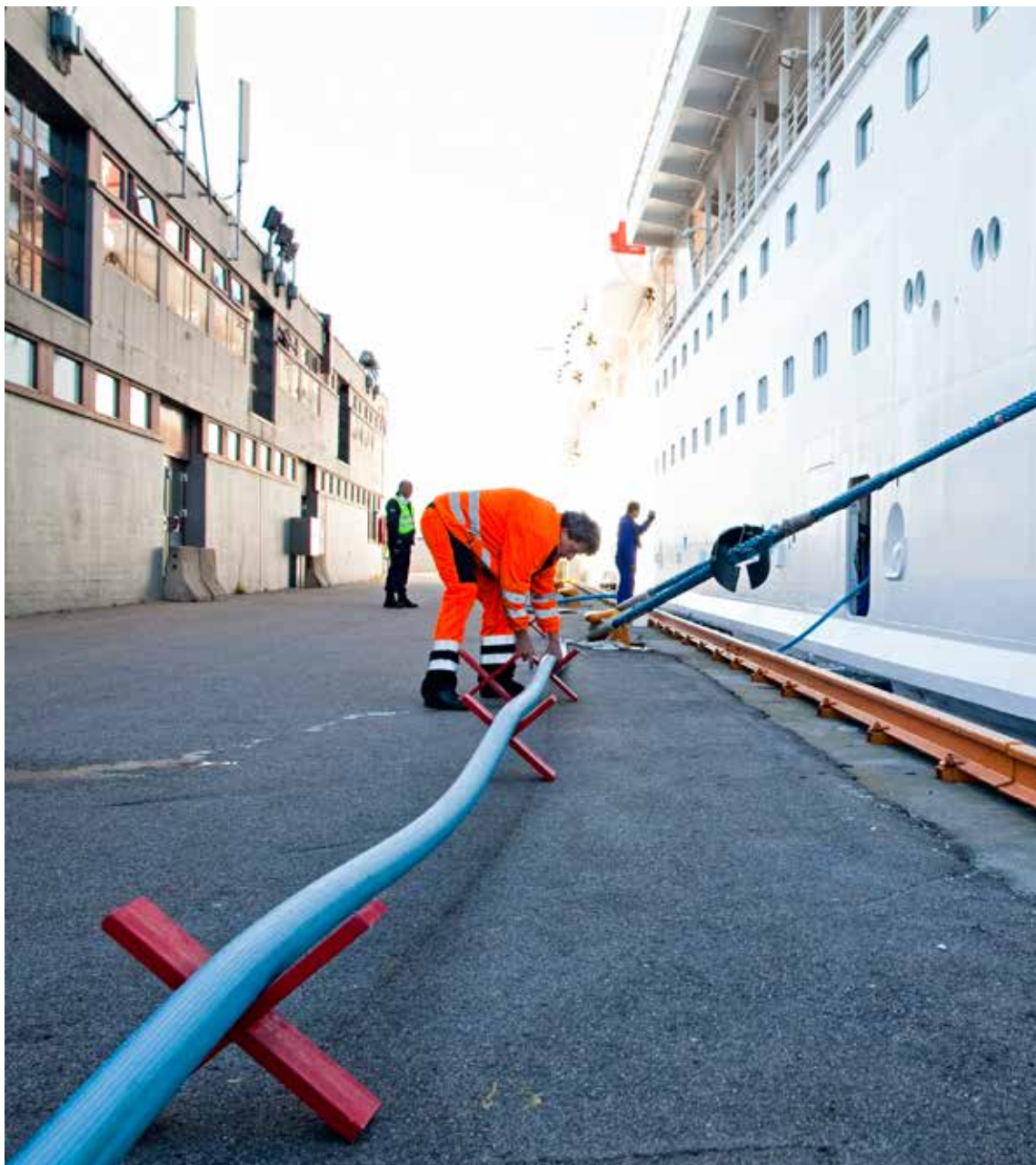


Foto: Oslo Havn



Varestrømmer – transportbehovet ⁴

Etterspørsel etter transport styres av behovet for å flytte gods. Oslo og regionen rundt er en stor innenriks leverandør av stykkgoods. Osloregionen har store importvolum, spesielt av stykkgoods, som deretter distribueres videre ut i landet. Mange leverandører har sine nasjonale sentrallagre lokalisert i Oslo og nærliggende områder. Disse lagrene mottar også varer fra produsenter på Østlandet før det blir distribuert videre til resten av landet. Industrivarer til Oslo omfatter i hovedsak maskiner, apparater og instrumenter. Bruken av containere som grunnlag for transport på jernbane og sjø øker, men utviklingen går likevel klart i retning av økt bruk av lastebil.

Østfold har de nest største importvolumene (målt i tonn), og råvarer til industrien utgjør større volum enn i Oslo. Andre store importfylker målt i volum er Telemark, Hordaland, Møre og Romsdal og Nordland. Importvolumene til disse fylkene består i hovedsak av råvarer til industrien.

Rogaland er det eksportfylket med desidert størst volum målt i tonn. Hordaland, Vestfold, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Telemark og Nordland er de påfølgende eksportfylkene målt i tonn.

I transportkorridoren langs vestlandskysten (spesielt på E39) fraktes det varer til, fra og mellom offshorebasene langs kysten. Risavika havn ved Stavanger er navet for transport til oljebasene langs kysten, og volumene er økende. At aktiviteten på sokkelen flytter seg nordover, mens industrien ikke følger etter, er medvirkende faktorer til å øke transportbehovet. Det er særlig tidsaspektet, både hastighet og punktlighet, som gjør at veitransport velges framfor sjøtransport.

Bulk er gods som fraktes i løs masse, enten flytende (våt bulk) eller i pulverform (tørr bulk).

Tørrbulk kan for eksempel være korn, sukker, salt, sement i upakket form.

Våtbulk kan for eksempel være kjemikalier, bensin- og oljeprodukter i tankform.

Alt som ikke er tørrbulk eller våtbulk er **stykk-gods**. Det skilles mellom containerisert og konvensjonelt stykkgoods. Konvensjonelt stykkgoods kan for eksempel være frukt på paller, trematerialer på flak, jernstenger etc. Containerisert stykkgoods håndteres av samlasterne.

4 Hele kapitlet er basert på TØI 2013: Fremtidige logistikk-løsninger i Norge



Foto: Trondheim Havn

Nærskipsfart – transporttilbudet

Nærskipsfarten omfatter sjøtransport mellom havner i Norge, og mellom havner i Norge og øvrige havner i Europa. Nærskipsfartsflåten utfører transporter av alle typer gods og består blant annet av tørrlasteskip, gasstankere, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, containerskip og passasjerskip.

Skipene utfører tjenester til blant annet fiskeoppdrett, frakt av industrilaster, transport av personer og gods med ferger og passasjerskip, i tillegg til konvensjonelle godstransporter i konkurranseflaten mot veitransport. Dette gjelder i første rekke skip som kan ta enhetslaster som stykkgoods og container, men også bulk og tank.

Rederinæringen i nærskipsfart

Skipsflåten nasjonalt og internasjonalt er kompleks i oppbygging, og ulike funksjoner dekkes av ulike skipstyper. Sammensetningen av flåte, både med hensyn til ulike funksjonskrav og spredning i alder, vanskeliggjør enkle og generelle betraktninger av nærskipsflåten.

Den norskkontrollerte nærskipsflåten opereres i stor grad av norske eiere, der en stor andel er medlemmer i interesseorganisasjoner. Nærskipsflåtens størrelse anslås på bakgrunn av innmeldte skip til rederiorganisasjonene. Imidlertid er flere større og mindre rederier ikke medlemmer, og størrelsen på denne delen av flåten er usikker. Grunnlaget for tabellene nedenfor er informasjon som Nærings- og handelsdepartementet har mottatt fra rederienes organisasjoner, samt opplysninger om enkeltrederier.

Nærskipsflåten og bruk av skipsregister

	Antall rederier	antall skip	NIS	NOR	Utenlandsk
Fraktestartøyene	109	239	9	194	36
Norges Rederiforbund	21	177	62	8	107
NHO Sjøfart	32	409		409	
ikke organiserte rederier	5	142			142
Sum	167	967	71	611	284

Nærskipsfraktestlåten

	Antall rederier	antall skip	Nærskipsfraktestlåten		Andre skip***
			Godsskip*	Bulk/ tankskip	
Fraktestartøyene	109	239	39	92	108
Rederiforbundet	21	177	35	142	
NHO Sjøfart	32	409	11	1	397
ikke organiserte rederier**	5	142	12	129	1
Sum	167	967	97	364	
		967	461		506

* Stykkgoods, roro, container, kjøleskip, fryserskip, palleskip, passasjerskip

**Tall fra hjemmesidene til selskaper

***Ferger, hurtigbåter, slepebåter, for- og brønnbåter, mv

Den norsk kontrollerte nærskipsflåten teller om lag 967 fartøyer. Av disse inngår om lag 461 skip i fraktestlåten. Disse skipene frakter gods, tank og bulk. Ferger, hurtigbåter, slepebåter, for- og brønnbåter inngår også i nærskipsflåten og utgjør om lag 506 skip. Dette er ikke frakteskip og er ikke i konkurranse med veitransport.

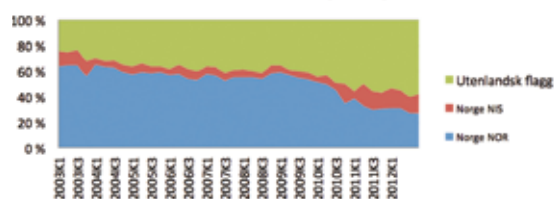
Deler av nærskipsflåten er mindre og eldre skip. Rederier som ikke er medlem av rederiorganisasjonene benytter i hovedsak utenlandsk flagg.

Godstransport på norskekysten med norske og utenlandske skip

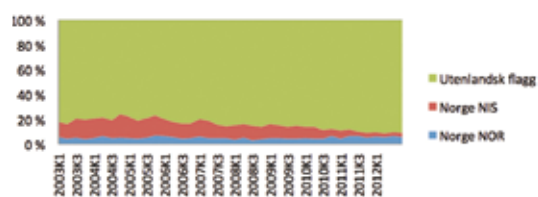
Utenlandske aktører har fri adgang til å drive skipsfart langs norskekysten. I løpet av de siste ti årene er markedsandelen for norskflaggede skip (NOR og NIS) i frakt av gods mellom norske havner redusert fra om lag 76% til 46%. En vesentlig grunn til denne utviklingen er at NOR fartøyer er flagget om til utenlandske registre. Norske rederier har i overkant av 250 skip som går i norsk/europeisk fraktestart under utenlandsk flagg.

NOR – Norsk Ordinært Skipsregister
NIS – Norsk Internasjonalt Skipsregister

Markedsandeler og flagg
Innenriksfart (tonn)



Markedsandeler og flagg
Utenriksfart (tonn)



Kilde: SSB. Tabell 08923 for tall nyere enn 2011 og tabell 03644 for tall 2003-2010

Linjer i nærskipfart kjennetegnes ved regulære avganger og ankomster i faste havner med spesialiserte skip som containerskip, roroskip/roro passasjerskip ("roll on – roll off") og ferjer. Operatørene har i stor grad langsiktige kontrakter med speditører og vareeiere, og restkapasiteten fylles fra uke til uke. I linjefarten fokuseres det på pris og pålitelighet i forhold til tid. Virksomheten omfatter i mindre grad dør til dør operasjoner utover skip og havn/terminal.

Et skip er en betydelig investering. Fraktinntekten må være høye nok over tid til å dekke drifts- og investeringskostnader. For maksimal opptjening vil skipets operatør tilstrebe å seile med maksimal last. Imidlertid er nærskipfarten preget av relativt lave marginer og sterk konkurranse, også mot landtransporten. Dersom skipene skal ta last fra veitransport er det avgjørende at det lar seg gjøre å laste tilstrekkelig store godsvolum slik at fraktprisen pr enhet blir konkurransedyktig.

Omstilling av nærskipflåten

Nærskipsrederiene og maritim tjenestenæring har gjennom prosjektet NyFrakt designet miljøvennlige frakteskip, og analysert de økonomiske virkemidlene og insentivene for å investere i nye skip. Fraktefartøyenes bransjeutviklingsprogram, som ble startet opp høsten 2011, var et direkte resultat av Nyfrakt.

Fraktefartøyenes Rederiforening har også etablert et prosjekt for strategi- og miljøutvikling. Prosjektet avsluttes i mars 2014 og tar sikte på å bevisstgjøre rederiene med hensyn på styrket posisjonering/økt konkurransekraft i markedet, og reduserte driftskostnader som følge av miljøplanlegging og tiltak. Prosjektet er støttet av Innovasjon Norge.

Flåtefornyelse må skje på forretningsmessige vilkår. Økt etterspørsel etter frakt og mer kostnadseffektive driftsformer bør gi insentiver til bedriftsøkonomiske beslutninger om investeringer i nye skip.

Havner i Norge

Varer som fraktes med skip må innom en havneterminal for omlasting til et transportmiddel som kan frakte til endelig sluttdestinasjon. Havner utgjør derfor et intermodalt knutepunkt mellom sjø og vei, og spiller en viktig rolle i tilrettelegging for overføring av gods fra vei til sjø.

Havnestrukturen i Norge er beskrevet i NTP 2010-2019, og består av utpekte havner, stamnetthavner og øvrige havner. Stamnett-havnene er tilknyttet stamnettet av farleder til sjøs og stamveinettet, og er dermed prioritert for farleds- og veiprosjekter. Det er 32 stamnett-havner i Norge, hvorav god tilknytning til veinettet er viktig for 25, mens de resterende er sjø-sjøbaserte terminaler. Blant stamnett-havnene er det noen utpekte havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket. Til nå har følgende fem havner hatt status som utpekte havner, på bakgrunn av en særlig viktig betydning for utvikling av effektiv sjøtransport av personer og gods: Oslo havn, Kristiansand havn, Stavangerregionen havn, Bergen havn og Tromsø havn.

Det vil være markedet (vareeiere og transporttilbydere) som ut fra forretningsmessige vurderinger velger hvilke havner som anløpes og således avgjør hvilke havner som er sentrale i det norske transportsystemet. Stamnett-havner og prioritering av farledstiltak og veitilknytning i NTP gir likevel et signal om hvilke havner regjeringen mener vil være de mest sentrale i den kommende planperioden.

Samtidig ser vi at det i Norge er mange transportkorridorer med fragmenterte godsstrømmer og lav regularitet. Det er mange små havner som ikke makter å bygge seg opp som tilstrekkelig effektive og konkurransedyktige logistikknutepunkt. Resultatet er at infrastrukturen og driften blir kostbar, og at hver enkelt havn ikke klarer å tiltrekke seg gods. Dette er med på å forsterke konkurranseulempene for sjøtransport.



EU's politikk for mer gods på sjø

EU's hvitbok om transport gir styringssignalene for EU's transportpolitikk fram mot 2020 og et veikart for utviklingen fram mot 2050. Hovedmålet med hvitboken er å legge til rette for et felles konkurransedyktig og energieffektivt transportområde i EU, der avhengigheten av fossilt drivstoff skal reduseres uten at det skal gå på bekostning av samfunnets mobilitet. Klimagassutslippene skal reduseres med 60 prosent innen 2050, med et mellomliggende mål på 20 prosent reduksjon innen 2030, sammenlignet med 2008 nivå. For å nå målene i hvitboken legger EU blant annet opp til å satse på intermodalitet og overføring av gods fra vei til sjø. Dette vil kunne medføre at mer gods til og fra EU går sjøveien, noe Norge må legge til rette for i årene som kommer.

Marco Polo er et EU-program som skal fremme et mer miljøvennlig godstransportsystem ved å bidra til at gods overføres fra vei til sjø og bane. Norge har deltatt i programmet siden 2004 og det finansieres av Fiskeri- og kystdepartementet, Samferdselsdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. Norske aktører kan gjennom programmet søke om oppstartsstøtte for prosjekter med grensekryssende transport. Nåværende Marco Polo II (2007–13) har en økonomisk ramme på 450 mill. euro. Norge bidrar også økonomisk til programmet med en årlig kontingent. Det er kommet 21 norske søknader, hvorav 12 har fått tilslag om støtte.

Norsk senter for nærskipfart (Short Sea Promotion Centre Norway, SPC) har evaluert Marco Polo-ordningen i Norge og leverte en rapport i august 2013. Evalueringen viser bl.a. at ordningens krav til høye lastevolum (60 millioner tonnkilometer per år) gjør at norske prosjekter ofte rangeres lavt på listen over kandidater som får støtte. Selv om norske prosjekter ofte innebærer lange strekninger, er volumene små sammenlignet med andre europeiske prosjekter. Videre oppfattes søknadsprosessen som for omfattende og omstendelig. Rapporten peker også på at etterarbeidet med regelmessig rapportering er omfattende og tungvint. Denne rapporteringen skjer på papir, da det ikke tilbys webløsninger, noe som er arbeidsintensivt og spesielt dyrt i Norge. Dette gjør at norske aktører ikke er fornøyd med Marco Polo slik den hittil har fungert og anbefaler at det etableres en egen norsk ordning.

Marco Polo II utløper i 2013 og ordningen er til vurdering i EU-kommisjonen. Flere aktører har reist kritikk mot ordningen, både med hensyn til konkurranserettslige spørsmål og om ordningen virker etter sin hensikt. Det videre arbeidet med tiltakene i nærskipfartsstrategien vil derfor måtte avgrenses mot en eventuell videreføring av Marco Polo.



Foto: Trondheim Havn

Regjeringens tiltak for overføring av gods fra vei til sjø

For å nå målene i NTP om et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport, vil regjeringen blant annet legge til rette for overføring av gods fra vei til sjø. Godstransportbehovet er ventet å øke i årene fremover og det er et mål at en vesentlig del av denne veksten tas med sjøtransport.

Tiltakene som er beskrevet nedenfor er forankret i NTP 2014-2023 og regjeringens maritime strategi Stø Kurs 2020. En forutsetning for å lykkes med å overføre gods fra vei til sjø, er at alle næringsaktørene iverksetter tiltak innenfor sine ansvarsområder. Det er signalisert fra aktørene sin side at det vil bli gjennomført tiltak for å bedre sjøtransportens konkurranseevne, eksempelvis gjennom utvikling av nye transportkonsept, fornyelse av flåten og effektivisering av havnedriften. I tillegg må markedsaktørene bidra med relevante data og informasjon til statens arbeid med transportplanlegging og analyser.

Dette vil bli fulgt opp gjennom dialog med aktørene, og gjennom regjeringens arbeid med en godsanalyse som er startet opp i 2013.

Tiltakene som berører statsstøttereguleringen må notifiseres til ESA før de kan iverksettes. Før norsk notifikasjon sendes vil sentrale aktører bli invitert til en dialog om utformingen av tiltakene. Dette arbeidet må også ses i sammenheng med

godsanalysen som skal være klar i 2015. Etter at behandlingen i ESA er ferdig vil nærskipstransportstrategien bli fulgt opp som en del av de årlige budsjettprosessene.

● **Forskning og utredning om godstransport på sjø**

Det foregår et betydelig arbeid med kunnskapsutvikling på transport- og logistikkfeltet, så vel på høyskoler, i forskningsinstitutter, i konsulentforetak, i bedrifter og organisasjoner. Ikke minst utgjør NTP-arbeidet i seg selv en viktig plattform for kunnskapsoppbygging og kunnskapsformidling innenfor samferdselsfeltet.

Store deler av forskningsaktiviteten hviler tungt på internasjonalt forskningsarbeid, og det er viktig at norske forskningsmiljøer knytter seg opp mot aktiviteten i Norden og i Europa for øvrig. I EUs nye rammeprogram for forskning, Horisont 2020, er det lagt opp til at transport skal være et av hovedområdene.

For å kunne lykkes med en overgang fra vei til sjø og bane, må det satses på tiltak i de deler av transportmarkedet der det er reelle konkurranseflater, det vil si der det foreligger alternativer for valg av transportform. En sentral del av FoU-arbeidet vil derfor bestå i å forbedre kunnskapen om konkurranseflater, og derigjennom potensialet for godsoverføring, spesielt mellom sjø og vei.

Konkurranselatene mellom sjø og vei avhenger av hvor godset har sitt opprinnelses- og destinasjonssted, fysisk tilgjengelighet til infrastruktur, avstand til terminal ved både start og stopp for turen og transportkostnader. Overføringspotensialet for gods mellom transportmidler er i tillegg avhengig av kapasitet, kompatibilitet, kostnader og krav til transportkvalitet. Egenskaper ved de ulike forsendelsene som størrelse, mengde, krav til transportkvalitet, temperatur, osv., kan være viktig ved transportmiddelvalget. Denne type kunnskap må samles og systematiseres i FoU-arbeidet.

Transportmodeller for person- og godstransport er sentrale i plan- og utredningsprosesser og er et viktig verktøy i den nasjonale transportplanleggingen. Et pålitelig statistikkgrunnlag er en forutsetning for gode transportmodeller. Statistikkgrunnlaget for transportmodellene er varestrømsundersøkelser, og det er nødvendig med jevnlig varestrømsundersøkelser for å kunne danne seg et bilde av hvor store godsmengder som reelt sett kan overføres mellom transportformene.

Det er videre behov for å finne fram til tiltak som både bidrar til å utvikle de enkelte transportformene og som øker transportvolumene på sjø. Vi har mye kunnskap om godstransport gjennom transportundersøkelser, transportdata og modeller. Det er likevel et behov for bedre kunnskap om logistikk og godstransport for å kunne finne fram til gode og effektive tiltak som kan påvirke hvordan varene flyttes i transportnettverket. Dette gjelder bl.a. kunnskap om etterspørsel etter transporttjenester, kostnadsstrukturer i godstransporten, faktorene som påvirker transportmiddelvalg, samspill og koordinering mellom aktørene i godsmarkedet, eierskaps- og konkurranseforhold, miljøegenskaper, rammevilkårene for de enkelte transportformene, terminalstrukturer og effekten av ulike tiltak og virkemidler som for eksempel infrastrukturinvesteringer og andre økonomiske insentiv.

Speditører opererer på kunders vegne for å finne den beste og mest effektive måten å frakte gods. Speditører og vareeiere spiller en avgjørende rolle i valg av transportform. Speditører utfører oppgaver som transportformidling, godsbehandling, tollklarering, pakking og andre tilleggstjenester i forbindelse med transport av gods. Speditørene er i en del tilfeller tredjepart logistikkmevlere, men de kan også eie transportmidler. Mer kunnskap om hvordan vareeiere, speditører og samlastere velger transportform vil være en del av kunnskapsinnhenting.

Effektive terminaler er avgjørende for å få mer transport på sjø og bane. Integrerte intermodale terminaler vil potensielt kunne styrke sjø- og banetransporter, der logistikkaktørene gis mulighet for lokalisering nærmest mulig terminalen for å effektivisere driften. Samspillet mellom sjø og jernbane er imidlertid relativt begrenset. Det bør derfor ses nærmere på om samlokalisering av havn og jernbaneterminal vil kunne føre til at mer gods fraktes sjøveien og på jernbane, og om det vil føre til at gods lastes om fra skip til jernbane og omvendt i stedet for til lastebil. Dette vil være spesielt viktig å avklare i Oslofjordområdet siden terminalstrukturen i denne regionen er en viktig premis for hvordan godstransporten i hele landet organiseres og gjennomføres. Gode forbindelser mellom jernbane og havn kan også tenkes å åpne opp nye markeder, for eksempel transitt av gods fra/til Sverige og Finland.

Det er forventet en stor økning i godstransport de neste årene og dagens logistikktrender peker i ulike retninger. Det er derfor behov for en bred samfunnsanalyse av godstransport, der vi ser på muligheter og tiltak for å få mer effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom godstransport og bedre utnyttelse av sjø og bane. I analysen skal effektene av konsentrasjon av godsstrømmer og tilrettelegging for effektive, intermodale transportløsninger vurderes. I tillegg bør alternativer til det nåværende regimet for utpeking av havner og stamnetthavner med tanke på styrking av sjøtransporten vurderes.

Med utgangspunkt i utfordringene som samferdselssektoren står ovenfor, må det igangsettes et systematisk arbeid for å styrke både kapasitet og kompetanse innenfor blant annet:

- Transportforskning
- Modellering og analyse, herunder varestrømsanalyser og overføringspotensialet fra vei til sjø
- Kapasitet og fremkommelighet i transportnettverket
- Miljøgevinstvurderinger
- Samfunnsøkonomiske analyser av kombinerte transportløsninger

Regjeringen vil på denne bakgrunn:

- Styrke innsatsen innenfor transport- og logistikkforskning, både gjennom Forskningsrådets programmer og gjennom Kystverket i form av økte ressurser til utredninger, analyser og tilskudd til prøveprosjekter, herunder utforme et program tilsvarende "SMARTRANS" fra og med 2015 (samarbeid mellom FKD, SD og NHD).
- Be Forskningsrådet og Innovasjon Norge sammen legge frem et forslag til en koordinert FoU-innsats rettet mot marin, maritim og offshorenæringen, hvor det blant annet vurderes hvordan samspillet mellom dagens ordninger kan bli bedre.
- Gjennomføre en bred godsanalyse i regi av etatene, som innen 2015 skal:
 - Kartlegge logistikktrender og varestrømmer.
 - Beskrive en samfunnsøkonomisk effektiv transportmiddelfordeling.
 - Vurdere tiltak for samfunnsøkonomisk lønnsom overføring av gods fra vei til sjø.
 - Analysere samfunnsøkonomiske, miljømessige og andre konsekvenser av økonomiske insentiv og andre virkemidler som skal stimulere til mer intermodal transport.

- Vurdere effekten av ulike typer tiltak for å påvirke transportmiddelfordelingen, herunder pris for bruk av infrastrukturen og bruk av avgifter i transportsektoren.
- Se nærmere på terminalstrukturen og eierform med sikte på effektivisering av terminalleddet.
- Vurdere hvordan infrastrukturtiltak og arealbruk kan bidra til hensiktsmessig godskonsentrasjon.

- Igangsette delutredninger i løpet av 2013 for blant annet å:
 - kartlegge eksisterende kunnskap om sjøtransport og kombinerte transportløsninger (nasjonalt og internasjonalt).
 - vurdere samfunnsøkonomisk lønnsomhet av å overføre godstransporter fra vei til sjø.
 - kartlegge miljøegenskapene ved skip og miljøeffektene av å overføre gods fra vei til sjø.

● Insentivordning for godsoverføring

For at mer gods skal fraktes på kjøll må sjøtransporten være attraktiv for transportkjøperne (vareiere, speditører og samlastere), slik at markedet i større grad velger å benytte denne transportformen. Mange transportkjøpere har høye terskelkostnader for å ta i bruk sjøtransport. For tilbydere er det på den annen side stor risiko forbundet med å opprette nye sjøtransportlinjer. Dette skyldes bl.a. at det tar lang tid å bygge opp tilstrekkelige godsvolumer og tilby en anløpsfrekvens for skip i tråd med markedets etterspørsel. Linjene går derfor ofte med underskudd de første driftsårene.

Regjeringen vil utforme en midlertidig statlig insentivordning som skal stimulere tilbydere av sjøtransporttjenester til å innrette tjenesten slik at den blir konkurransedyktig mot veitransport. Støtten kan gis i maksimalt tre år og bare til forbindelser mellom EØS-havner. Det er en

forutsetning for utformingen av en slik ordning at den ikke virker konkurransevridende mellom aktører i transportmarkedet utover den intensjonerte vridning mot sjø fra vei.

Det må utvikles nye transportkonsept som gjør sjøtransport mer attraktivt enn veitransport på visse strekninger. Dette kan innebære å opprette nye ruter, eller å oppgradere tilbudet på eksisterende rute. Det er opp til markedsaktørene å definere konsept, strekninger og ruter. Målet for konseptet må være å oppnå en fyllingsgrad som er miljømessig og økonomisk forsvarlig etter at støtteperioden opphører, samtidig som frekvensen tilfredsstillende markeds behov. Det er en forutsetning at valg av ruter er basert på en markedsvurdering av framtidig godstransport, slik at ruten er økonomisk bærekraftig også etter støtteperioden.

En slik insentivordning bør, etter en foreløpig vurdering av statsstøttereguleringen, innrettes som en midlertidig støtte til reder, i samarbeid med andre aktører, for etablering av nye transportkonsept på sjø, eventuelt å oppgradere tilbudet på eksisterende ruter, som muliggjør overføring av gods fra vei til sjø. Ordningen vil bli utformet slik at den bidrar til økt godstransport på sjø, ved en overføring av eksisterende godstransport fra vei til eller ved at veksten i godstransport i størst mulig grad tas på sjø. Den foreløpige vurderingen av handlingsrommet i statsstøttereguleringen tilsier at støtten kan dekke opp til 30 pst. av driftskostnadene eller opptil 10 pst. av investeringskostnader. Ordningen vil utformes i tråd med EUs retningslinjer for statsstøtte til sjøtransport, avsnitt 10 *Støtte til sjøtransport over korte distanser*, og i dialog med næringsaktørene slik at ordningen blir treffsikker. Dette vil bli fulgt opp i dialog med ESA.

Ordningen må notiseres til ESA og endelig utforming av ordningen vil avhenge av denne prosessen. Endelige kriterier for å kvalifisere som søker vil fremkomme i utlysningen.

● Tilskuddsordning for investeringer i havner

For å bli gode transportknutepunkt må havnene tilby effektiv og konkurransedyktig omlasting mellom transportformene, og optimal intermodalitet må etterstrebes. Effektivisering av driften vil kunne redusere kostnadene ved havnevirksomheten, og bidra positivt til sjøtransportens konkurransekraft mot vei.

En effektiv havn er avhengig av tilstrekkelig areal og tilfredsstillende infrastruktur. Næringsaktører, kommuner og fylkeskommuner har pekt på at havnene ikke alltid selv er i stand til å bære de investeringene dette vil kreve. I høringsuttalelser til etatenes planforslag til NTP blir det derfor pekt på behovet for at staten går inn med investeringer i enkelte havner.

Det vil bli utformet en tilskuddsordning for investering i allment tilgjengelige havner med mål om å støtte investeringer som vil stimulere til en mer effektiv havnestruktur som kan bidra til en overgang av gods fra vei til sjø. Prioriteringen av tildelingen vil baseres på potensialet for overføring av gods fra vei til sjø, herunder vil tiltak som bidrar til konsentrasjon av godsstrømmer, effektivisering av havnedrift og videreutvikling av nasjonale knutepunkt for sjø, vei og bane være særlig aktuelle. Det vil ikke bli gitt driftsstøtte, kun støtte til investeringstiltak. Havner som søker om støtte må i søknaden legge fram følgende: Hvordan tiltaket vil bidra til å overføre gods fra vei til sjø, hvor mye gods som forventes overført, en finansiell nåverdivurdering av de aktuelle tiltakene og en markedsanalyse for hvordan støtten kan tenkes å påvirke samhandelen. Investeringsprosjektet skal utføres i havnens regi.

Det vil bli lagt vekt på at havnene gjennom investeringen kan utvikle sine konkurransemessige fortrinn som omlastere slik at nasjonale mål om et framtidsrettet transportsystem kan nås.

Eksempler på støtteformål som vurderes:

- Infrastrukturtiltak som vil styrke havna som intermodalt knutepunkt.

- Innretninger som bidrar til mer effektiv godshåndtering.
- Tiltak som tilrettelegger for selvbetjente og døgnåpne havner som gjør det mulig for lastebiler å hente eller sette av gods når havna er ubetjent.

Ordningen avgrenses mot andre statlige støtteordninger. Ordningen må notifiseres til ESA og endelig utforming av ordningen vil blant annet avhenge av denne prosessen.

● Tilskuddsordning for havnesamarbeid

I Norge er det mange transportkorridorer med fragmenterte godsstrømmer og lav regularitet. Det er mange små havner som ikke makter å bygge seg opp som tilstrekkelig effektive og konkurransedyktige logistikknutepunkt. Resultatet er at infrastrukturen og driften blir kostbar, og at hver enkelt havn ikke klarer å tiltrekke seg gods.

Havnesamarbeid må stimuleres for at anleggene skal drives og utvikles til en effektiv og rasjonell infrastruktur. Havnesamarbeid kan bidra til at godsstrømmene konsentreres innenfor ulike regioner, og at det gjennom regionale samarbeid kan bygges opp konkurransedyktige logistikknutepunkt. Det er ingen formelle hindringer for å etablere slike havneregioner, heller ikke på tvers av fylkesgrenser.

For å stimulere til bedre utnyttelse av havneinfrastrukturen og lavere enhetskostnader for godstransport på sjøen vil regjeringen utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid.

Utvikling av potensielle havnesamarbeid kan strande på mangel på ressurser til å gjennomføre nødvendige juridiske, organisatoriske og økonomiske vurderinger. Små havner har som regel begrenset tilgang på kompetanse på disse områdene, og vil være avhengig av ekstern bistand til rasjonaliseringstiltak som for eksempel: utredning og etablering av felles administrative funksjoner herunder felles bruk av ansatte,

styrking av bedriftsøkonomisk kompetanse, felles markedsføringstiltak og støtte til utgifter ved evt. full sammenslåing av flere havner m.m. Det er behov for støtte til ulike prosesser som tilrettelegger for fellesfunksjoner eller havnesammenslåing.

Regjeringen vil med utgangspunkt i dette utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid som gir støtte til tiltak som tilrettelegger for fellesfunksjoner og havnesammenslåing. Dette kan føre til mer rasjonelle samarbeidsløsninger som kan stimulere til økt sjøtransport og bidra til å nå regjeringens mål om overføring av mer gods fra vei til sjø. Det vil settes krav om dokumentasjon på hvordan tiltakene det søkes om statlig støtte til vil bidra til å stimulere til økt sjøtransport.

● Utvidelse av utpekte havner

Havnestrukturen i Norge er beskrevet i NTP 2010-2019, og består av utpekte havner, stamnetthavner og øvrige havner. Blant stamnetthavnene er det noen utpekte havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket. Til nå har følgende fem havner hatt status som utpekte havner, da disse anses som særlig viktige for å utvikle effektiv sjøtransport av personer og gods: Oslo havn, Kristiansand havn, Stavangerregionen havn, Bergen havn og Tromsø havn.

Havnestrukturen skal kunne benyttes som grunnlag for å prioritere statlige infrastrukturprosjekter i form av vei, bane og farleder. De utpekte havnene inngår i gruppen av totalt 32 stamnetthavner, som skal knyttes til riksveinettet og stamnettet av farleder til sjøs og de utpekte havnene har særlig prioritet når det gjelder slike statlige infrastrukturprosjekter.

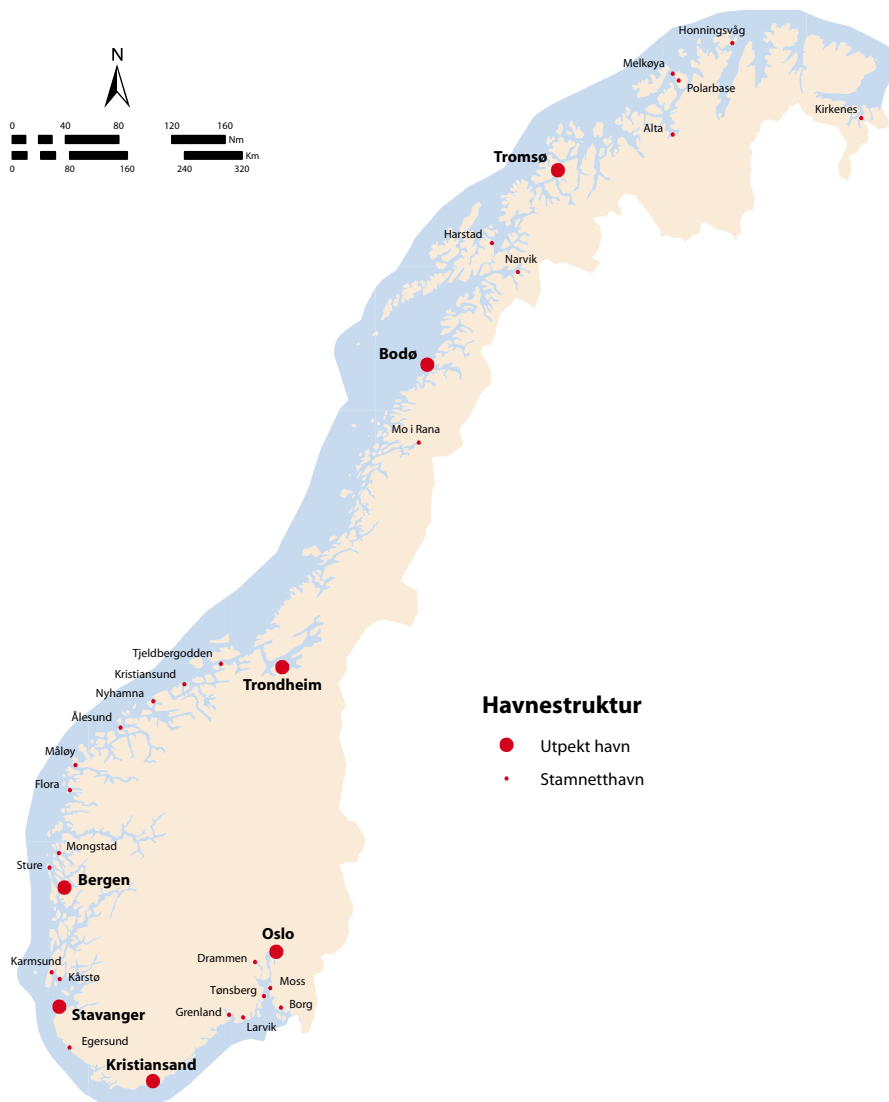
Dersom vi skal nå målet om at en større andel av godstransporten skal gå sjøveien, må staten bidra til at det er en havnestruktur med større intermodale havner som er rimelig geografisk fordelt langs kysten. I dag er det ikke utpekte havner på strekningen mellom Bergen og

Tromsø. Derfor utvides nå dagens gruppe med utpekte havner med havnene Trondheimsfjorden Havn IKS og Bodø havn.

I Trondheimsfjorden er det interkommunale havnesamarbeidet betydelig utviklet og utvidet de senere årene. Fra 1. januar i år er Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS og Indre Trondheimsfjorden Interkommunale Havneselskap IKS slått sammen til ett havneselskap, eid av 11 kommuner. Trondheim Havn IKS er med det den sentrale havnen i Trondheimsfjord-regionen. Denne organisatoriske utviklingen av havnen er i tråd med forflytning av næringslivs- og befolkningstygndepunktet østover langs akse

Trondheim-Stjørdal-Steinkjer. Den legger også til rette for å kunne bygge opp større intermodale knutepunkt som knytter sammen både sjø, vei og bane, herunder også å utnytte mulighetene som ligger i tverrforbindelsen til/fra Sverige via Meråkerbanen. I NTP 2014-2023 er elektrifisering av Meråkerbanen prioritert og det vises i den sammenheng til at det kan gjøre banen mer attraktiv for gods, særlig fra Sverige og videre utskipping i Trondheimsfjorden.

I NTP 2014-2023 framgår det at i korridoren Trondheim - Bodø er Bodø viktigste knutepunkt for sjøtransport med forbindelser videre nordover og ut til Vesterålen og Lofoten. Bodø er også



landsdelens største containerhavn og viktigste intermodale knutepunkt, bl.a. med mulighet for direkte overføring av containere mellom båt og bane. Bodø havn muliggjør dermed at jernbanetransport av gods på Nordlandsbanen kan forlenges med sjøtransport til/fra Lofoten, Vesterålen, Troms, Finnmark og Svalbard ved direkte omlasting til båt. I NTP 2014-2023 framholdes behovet for å utvikle godsknutepunktet i Bodø for økt godstransport på sjø og bane.

● Veitilknytning til havn

For å lykkes i å overføre gods fra vei til sjø er adkomst til og omlasting mellom transportformene viktig. Effektive koplinger mellom havnene og veinettet vil gi bedre intermodalitet. For å oppnå dette er det mange steder behov for å utbedre små veistreknings som kobler havna bedre til veinettet. I NTP 2010 – 2019 varslet regjeringen forbedringer av atkomsten til de store godsterminalene. Det ble videre pekt på at disse veiene bør klassifiseres som riksveier. Med utgangspunkt i regionreformen vil staten med dette fortsatt ha ansvaret for den infrastrukturen som knytter stamnetthavnene til riksveinettet. Tilsvarende gjelder for farledene inn til stamnetthavnene. For å fremme kombinerte transportløsninger og overgang av gods fra vei til sjø, har regjeringen i NTP 2014-2023 varslet at den vil utbedre veiforbindelsen til flere stamnetthavner:

- Larvik – Kryss rv 40 og fv 303
- Tromsø – Riksveien til Breivikterminalen utbedres
- Kristiansand – Utbedring av forbindelsen til Vestre havn – E39
Gartnerløkka-Breimyrkrysset
- Egersund – Forsterkning av bru på rv 502
- Stavanger – rv 509 Sømmevågen
– Risavika Nord

● En effektiv og moderne lostjeneste – oppfølging av losutvalgets arbeid

Lostjenesten er et viktig sjøsikkerhetstiltak. Samtidig legger lostjenesten viktige rammebetingelser for sjøtransporten, med en kostnadsramme på 700 mill. kr som er fullfinansiert av brukerne. Lostjenesten har i de senere årene stått overfor flere utfordringer. Kostnadsutviklingen har for enkelte år ligget over ordinær lønns- og prisstigning.

Praktiseringen av den reviderte lospliktforskriften, som ble implementert med virkning fra 1. januar 2011, har vakt en del reaksjoner i næringen. Det har vært stilt spørsmål om omfanget av lostjenesten og i hvilken grad farledsbevisordningen kan erstatte bruk av los om bord i fartøyet. Det har også skjedd en teknologisk utvikling innen navigasjonsutstyr og en utvikling i kompetanse ombord på fartøy som trafikkerer i norske kystfarvann. Det er mer enn ti år siden sist det ble foretatt en samlet gjennomgang av lostjenesten, jf. St.meld. nr. 47 (1998 – 99) *Om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet*.

På denne bakgrunn oppnevnte regjeringen et offentlig utvalg for å gjennomgå lostjenesten. Utvalget leverte sin innstilling 10. juni 2013 (NOU 2013:8 *Med los på sjøsikkerhet*). Det er foretatt en grundig gjennomgang av lostjenesten og regelverket, hvor hensynet til kostnadseffektive løsninger og miljø- og sjøsikkerhet er ivarettatt.

Som en del av arbeidet med nærskipfartsstrategien, har næringsaktører og andre organisasjoner også kommet med innspill knyttet til lostjenesten. Losutvalget har mottatt disse innspillene ved oversendelse datert 26. oktober 2012 fra Fiskeri- og kystdepartementet.

Utvalget anbefaler blant annet økt bruk av farledsbevis, som et tiltak for å redusere kostnadene og avgiftene samtidig som sikkerheten blir ivarettatt. Utvalget anbefaler at farledsbevisordningen differensieres ved å innføre tre farledsbevisklasser og at den generelle lospliktgrensen ikke bør heves. Utvalget anbefaler videre en omorganisering, der den operative

delen av lostjenesten organiseres som en egen enhet i Kystverket, som et eget forvaltningsorgan eller som et statsforetak. Organiseringen må sikre et tydelig skille mellom forvaltningsoppgaver og operativ drift. Utvalgsmedlemmene er i stor grad enige om hvordan fremtidens lostjeneste bør se ut. Utvalgets innstilling er sendt på høring sommer 2013, med ordinær høringsfrist på tre måneder.

● **Investering i maritim infrastruktur, sikkerhet og framkommelighet**

Potensialet for sjøtransport er stort. Overgang til større skip, krav om hurtigere godsframføring, større innslag av farlig gods og strengere krav til sikkerhet medfører behov for økt seilingsdybde, bredde og endret merking i farledene. Dette vil øke sikkerheten og bedre framkommeligheten inn mot flere av de store havnene, samt legge til rette for bruk av mer miljøvennlige skip.

Regjeringen vil legge til rette for en «motorvei-standard» til sjøs der seiling skal skje sikkert og effektivt fra kai til kai. Det arbeides med en ny farledsnorm som vil bidra til å standardisere utformingen av farledene. Dette vil være et viktig grunnlag for modernisering og bedre vedlikehold av navigasjonsinnretningene.

Hovedtyngden av farledstiltak ligger i hovedleden langs kysten og i innseiling til stamnett-havnene. Tiltakene skal føre til økt sikkerhet og bedre framkommelighet for gjennomfart i trange farvann. Noen farledstiltak gir også redusert seilingsdistanse. Ettersom skipene stadig blir lengre og mer dyptgående, er det et jevnlig behov for slike farledsutbedringer. Det har vært en markert vekst i oppdrettsnæringen på Vestlandet og i Nord-Norge, ofte med anlegg plassert nær opp til farleden. Dette skaper nye utfordringer i arbeidet med å tilrettelegge for sikker og effektiv seilas med stadig større skip.

● **Meldings- og informasjonstjenester**

Det stilles relativt høye dokumentasjonskrav til skip som anløper havn sett i forhold til de krav som stilles til veitransport ved grensekryssing. Dette er med på å svekke konkurransekraften til sjøtransporten. Regjeringen vil arbeide videre med tiltak som har til hensikt å forenkle rapportering ved havneanløp. Målet er å bidra til effektivisering av havneanløpet og på den måten styrke sjøtransportens konkurranseevne.

EU-direktiv 2010/65 om rapporteringsformaliteter har som formål å redusere den administrative byrden som ligger på sjøtransporten gjennom å forenkle dokument- og varekontrollen med skip og gods innen EU/EØS. Direktivet er inntatt i EØS-avtalen og det pågår for tiden en prosess knyttet til implementering av direktivet i norsk rett. Direktivet forenkler rapporteringsrutiner og prosedyrer for skip som seiler mellom havner i EU/EØS, og medfører at informasjon om det enkelte fartøy vil overføres elektronisk og blir lettere tilgjengelig for relevante parter. Det er grunn til å tro at gevinsten ved denne forenklingen blir betydelig, og at det vil være et bidrag til å legge til rette for sjøtransport i konkurranse med landbasert transport.

EU arbeider i 2013 med forenkling av reglene for tollbehandling av gods for skip som frakter gods mellom EU havner, et såkalt Blue Belt for gods-transport. Formålet med regelverket er å forenkle regimet for tollbehandling for skipsfart mellom land i EU slik at gods som har EU status, og som skal til et annet EU land, ikke mister denne statusen når skipet underveis har anløp til tredjeland. Kommisjonen publiserte en meddelelse om Blue Belt 8. juli 2013 og det legges opp til å etablere et regelverk innen utgangen av 2013 med ikrafttredelse juni 2015. Regjeringen arbeider i samarbeid med norske aktører for å sikre norske interesser i utformingen av nytt regelverk.

● Videreføring av Norsk senter for nærskipfart

Norsk senter for nærskipfart (Short Sea Promotion Centre Norway, SPC Norway) ble opprettet i 2003, og er en del av et nettverk av tilsvarende sentre i de europeiske landene. Hovedmålet med senteret er å arbeide for overføring av godstransport fra vei til sjø, hovedsakelig gjennom informasjonsspredning og relasjonsbygging. Et viktig mål for senteret skal være å bedre omdømmet til nærskipfarten. Norsk senter for nærskipfart tilbyr også oversikt over sjøtransporttilbudet til, fra og innen Norge. Senteret er finansiert av Samferdselsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, i tillegg til private aktører.

● Reduksjon av NO_x, SO_x og partikler

Utslippene til luft fra landbaserte kilder i Europa er betydelig redusert de seneste årene, mens skipsfartens utslipp til luft har økt. Internasjonale krav til utslipp har ikke vært tilstrekkelig strenge, noe som er i ferd med å endres. Utslipp av partikler, nitrogenoksid (NO_x) og svovel (SO_x) fører til lokal luftforurensning, mens utslipp av partikler i form av sot kan føres over lange avstander og blant annet bidra til ismelting på polene. Fra 1. januar 2015 vil skipsfart i Nordsjøen, Østersjøen og Den engelske kanal bli pålagt krav om å bruke drivstoff med et svovelinnhold på opp til 0,1 prosent. Alternativt kan skipene rense avgassen til et tilsvarende nivå som medfører 0,1 prosent utslipp av svovel til luft. I praksis innebærer dette nye kravet at skip i langt mindre grad vil bruke forurensende tungolje. Globalt skal svovelinnholdet ned fra 3,5 prosent til 0,5 prosent i 2020 (2025 ved manglende tilgjengelighet av relevante drivstofftyper). Disse kravene må næringen innrette seg etter. Regjeringen ser positivt på de ulike initiativene som pågår i EU for å stimulere til oppfølging av disse kravene.

NO_x-fondet

For å stimulere til utslippsreduksjoner innførte regjeringen i 2007 en NO_x-avgift. I 2008 ble det besluttet at virksomheter kan få avgiftsfritak dersom de omfattes av en miljøavtale med staten om NO_x-reduserende tiltak (NO_x-avtalen). Gjennom avtalen forplikter næringsorganisasjonene seg til å redusere utslippene av NO_x. Virksomheter som slutter seg til avtalen, forpliktes også til å foreta innbetalinger til næringslivets NO_x-fond. NO_x-fondet har kanalisert midler til reduksjon av utslipp fra skip, og avtalen er forlenget til 2017.

Økt bruk av flytende naturgass (LNG)

Det er en rekke miljøfordeler ved bruk av LNG. LNG gir ingen svovel- og partikkelutslipp og medfører en betydelig reduksjon i utslipp av NO_x. I tillegg kan LNG innebære en reduksjon i utslipp av klimagasser på opptil 20 prosent. Strengere krav til utslipp av svovel i Nordsjøen og Østersjøen berører mange land, ikke minst vår egen nærskipfartsflåte. LNG kan være et konkurransedyktig alternativ som tilfredsstiller kommende utslippskrav. Norge er verdensledende på bruk av LNG som drivstoff for skip, men det er stort potensial for økt bruk. En særlig utfordring for å oppnå en kritisk masse med LNG-drevne skip internasjonalt er infrastruktur for distribusjon av LNG. For å bidra til å løse dette er norske myndigheter særlig involvert i regelverksutvikling for å få på plass tilstrekkelige sikkerhetsstandarder knyttet til oppbevaring og bunkring av LNG. Norske myndigheter leder arbeidet for et internasjonalt regelverk i IMO. Det pågår også arbeid i EU med sikte på å øke andelen skip som bruker LNG som drivstoff.⁵ Regjeringen ta initiativ til en handlingsplan for grønn skipsfart hvor det også skal stimuleres til økt bruk av LNG, spesielt i nærskipfartsflåten.

5 EUR-LEX (2013:0004)

Batteri- og hybridløsninger

Det er viktig å legge til rette for mekanismer som fremmer innovasjon og utvikling av fremtidsteknologier, blant annet hybridløsninger som kan optimalisere skipets drift. Hybride skip med dieselmotorer og energilagring i store batterier og optimalisert kraftkontroll, kan gi store reduksjoner i drivstofforbruk, vedlikehold og miljøforurensing.⁶ Fremtidsteknologier som gass, energigjenvinning og fornybar energi gjør batterier og hybridisering svært relevant fordi energien kan brukes ved behov.

Batteri- og hybridløsninger er kjent teknologi. Innenriksferger brukes som lokomotiv for utvikling av ny teknologi. Regjeringen vil at denne utviklingen fortsetter gjennom å fremme innovasjon og utvikling av ferger med miljøvennlig fremdriftsmaskineri. Generelt gjelder teknologinøytralitet ved offentlige anbudsutlysninger i fergesektoren. Etter nærmere vurdering kan imidlertid staten og fylkeskommuner stille krav om bruk av miljøvennlig teknologi ved enkelte utlysninger. Slike krav har lagt grunnlag for gassdrevne ferger på en rekke samband og et batteridrevet fergesamband fra 2015. Regjeringen vil stimulere til økt innovasjon og raskere innføring og bruk av miljøvennlige teknologier gjennom statens kjøp av transporttjenester.

Landstrøm

De aller fleste skip benytter egne motorer for å forsyne skipet med strøm når det er i havn, med påfølgende utslipp. Benyttes i stedet strøm fra land, reduseres utslippene betydelig. For eksempel har innføringen av landstrøm i Oslo havn for Color Lines skip Color Fantasy og Color Magic gitt utslippsreduksjoner tilsvarende utslippene fra 1700 biler. I 2012 ble det fastsatt en internasjonal standard med krav til landstrøm, noe som gjør det enklere å utvikle et tilbud om landstrøm i havner. Landstrøm gir bedre utnyttelse av energi, bedre luftkvalitet og reduserte utslipp av klimagasser. Desto lenger et

skip ligger til havn, og jo mer energi det bruker, desto større er miljøgevinsten ved å bruke landstrøm. Etablering av landstrøm krever samarbeid mellom involverte parter. Gjennom blant annet tilskuddsordninger i Transnova legger regjeringen til rette for at flere havner kan tilby landstrøm. Regjeringen arbeider også for at flere rederier vil benytte seg av slike tilbud.

Handlingsplan for grønn skipsfart

Regjeringen vil ta initiativ til en miljø- og næringspolitisk «Handlingsplan for grønn skipsfart». Planen skal utarbeides i nært samarbeid med næringen. Det tas sikte på at en «Handlingsplan for grønn skipsfart» skal inneholde tiltak som må iverksettes av næringen selv, men også av myndighetene. Dette vil bidra til å motivere aktørene og bidra til å synliggjøre klima- og miljødimensjonen.

Handlingsplanen for grønn skipsfart vil ha følgende tematiske fokusområder: LNG som drivstoff, energieffektivisering, innovasjon, miljøvennlig nærskipsfart og hvordan synliggjøre og profilere norsk grønn skipsfart.

Muligheter og utfordringer frem mot 2020

Stadig strengere internasjonal miljøregulering og –krav i markedet representerer en utfordring for rederinæringen. Samtidig ligger norsk skipsfartsnæring langt fremme både når det gjelder å utvikle og ta i bruk ny teknologi – høy miljøstandard representerer et konkurransefortrinn. Utvikling av tjenester og utstyr for mer miljøvennlig drift av skip representerer også et viktig marked for norske verft, utstys- og tjenesteleverandører. I denne forbindelsen blir det viktig for regjeringen å legge til rette for grønn skipsfart og grønn innovasjon. På det transportpolitiske nivå representerer det en utfordring å bidra til overføring av gods fra vei- til sjøtransport. For næringen representerer behov for fornyelse av nærskipsflåten en utfordring.

Regjeringen vil oppfordre de største norske havnene til å innføre miljødifferensierte priser på frivillig basis.

6 Det Norske Veritas.

● Den norske rederiskatteordningen

En revidert norsk rederiskatteordning ble innført i 2007 med blant annet endelig fritak for skatt på overskudd fra skipsfartsvirksomhet. Ordningen er på linje med tilsvarende ordninger i andre europeiske land. Antall skip i ordningen er doblet fra 709 skip i 2007 til 1419 skip i 2011. Også en rekke nærskipsrederier benytter den særskilte rederiskatteordningen. Regjeringen vil videreføre rederiskatteordningen etter europeisk modell.

● Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Formålet med tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er å sikre maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk og i tillegg bidra til at norske rederier gis konkurransedyktige rammevilkår i forhold til vilkårene i andre land.

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk omfatter en refusjonsordning og en nettolønnsordning. Refusjonsordningen innebærer prosentvise tilskudd (hhv. 9,3 eller 12 prosent av bruttolønn) for skip i NOR og NIS, mens nettolønnsordningen innebærer at rederiene mottar refusjon tilsvarende innbetalt inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for mannskap på NOR-skip i internasjonal konkurranse og konkurranseutsatt nærskipsfart. Fra juli 2008 ble det innført en begrensning i refusjonsutbetaling per sysselsatt i nettolønnsordningen på 198 000 kroner per år. Ordningen omfattet i 2012 vel 11 000 sjøfolk. Regjeringen vil videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk ved å heve taket og lovfeste ordningen.



Avslutning

En forutsetning for å lykkes med å overføre gods fra vei til sjø, er at alle næringsaktørene iverksetter tiltak innenfor sine ansvarsområder. Det er signalisert fra aktørene sin side at det vil bli gjennomført tiltak for å bedre sjøtransportens konkurranseevne, eksempelvis gjennom utvikling av nye transportkonsept, fornyelse av flåten og effektivisering av havnedriften. I tillegg må markedsaktørene bidra med relevante data og informasjon til statens arbeid med transportplanlegging og analyser.

Dette vil bli fulgt opp gjennom dialog med aktørene, og gjennom departementenes arbeid med en varestrømsanalyse som er startet opp i 2013.

Tiltakene som berører statsstøttereguleringen må notifiseres til ESA før de kan iverksettes. Før norsk notifikasjon sendes vil sentrale aktører bli invitert til en dialog om utformingen av tiltakene. Dette arbeidet må også ses i sammenheng med godsanalysen som skal være klar i 2015. Etter at behandlingen i ESA er ferdig vil nærskipfartsstrategien bli fulgt opp som en del av de årlige budsjettprosessene.

Samarbeid mellom virkemiddelaktørene

Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og SIVA er sentrale aktører i det statlige virkemiddelapparatet. I tillegg er fylkeskommunene viktige aktører i det distrikts- og regionalpolitiske utviklingsarbeidet. Det er viktig å sikre godt samarbeid og tydelig arbeidsdeling mellom disse aktørene til beste for brukerne og for å sikre god utnytting av de offentlige ressursene. Virkemiddelaktørene utfyller hverandres arbeid ved at Innovasjon Norge og Norges forskningsråd, hovedsakelig på ulike måter, støtter enkeltprosjekter og bedrifter i forskjellige utviklingsstadier, mens SIVA utvikler og har et eierskap i infrastruktur som forsknings- og kunnskapsparke, inkubatorer og næringshager. De ulike rollene bidrar til å opprettholde et skille mellom hva virkemiddelaktørene skal gjøre, og hvilken fase de skal arbeide i, og sikrer et prinsipielt skille og habilitet i enkeltsaker.

Innovasjon Norge

Innovasjon Norge tilbyr tjenester for finansiering, kompetanse, profilering, nettverk og rådgivning og skal representere én inngang til hoveddelen av det næringsrettede virkemiddelapparatet. Selskapet eies av staten ved Nærings- og handelsdepartementet (51 prosent) og fylkeskommunene (49 prosent). Innovasjon Norge er statens og fylkeskommunenes virkemiddel for å realisere verdiskapende næringsutvikling i hele landet. Kontorstrukturen er desentralisert med kunderådgivere på 22 distrikts- og lokalkontorer i Norge og utekontorer i om lag 30 land, i tillegg til hovedkontoret i Oslo. Gjennom Innovasjon Norges ulike ordninger ble det gitt tilskudd og lån på til sammen 5,4 milliarder kroner i 2011.

Lavrisikolån

Lavrisikolån er et tilbud til bedrifter med behov for finansiering av sitt langsiktige kapitalbehov, og kan benyttes til finansiering av

anleggsmidler, som bygninger, maskiner, driftstilbehør, fiskefartøy, fiskeredskap mv. Lånene gis på konkurransedyktige markedsmessige rentebetingelser. Det kreves god pantesikkerhet for lavrisikolån i Innovasjon Norge. Lavrisikolån kan gis over hele landet og til bedrifter i alle bransjer. Målgruppen er både små, mellomstore og store bedrifter.

Landsdekkende innovasjonslån og distriktsrettede risikolån

Risikolån eller innovasjonslån er en type lån som kan brukes til toppfinansiering av et investeringsprosjekt, det vil si den delen av investeringen som er mest risikoutsatt på grunn av dårlig pantesikkerhet. Risikolån/innovasjonslån kan benyttes til delfinansiering av investeringsprosjekter som handler om nyetablering, nyskaping, omstilling, internasjonalisering og utvikling, som det er vanskelig å finne tilstrekkelig risikovilje for å kunne gjennomføre i det private kredittmarkedet. Innovasjon Norges deltakelse forutsetter at lånet skal ha en utløsende effekt for at prosjektet skal kunne gjennomføres. Rentene for risikolån/innovasjonslån ligger noe høyere enn for lån i det private kredittmarkedet og skal normalt ha noe kortere løpetid. Disse lånene kan gis over hele landet og til bedrifter i alle bransjer. Målgruppen er både små, mellomstore og store bedrifter.

Tilskudd for regional utvikling

Tilskuddene kan gis til bedriftsutviklingsprosjekter og i noen grad til delfinansiering av fysiske investeringer, og som etablerer tilskudd til personer som skal utvikle og etablere egen bedrift. Tilskuddene gis med distriktsrettede føringer og skal bidra til nyskaping og omstilling. Gode innovative prosjekter med internasjonale vekstmuligheter er spesielt høyt prioritert. Innovasjon Norge forvalter ordningene på oppdrag fra fylkeskommunene.

Miljøteknologiordningen

Miljøteknologiordningen skal være en støtteordning for pilot- og demonstrasjonsanlegg innenfor utvikling av ny miljøteknologi. Målgruppen for ordningen er små, mellomstore og store bedrifter. Ordningen er landsdekkende, og det kan gis støtte til planlegging og utvikling av pilot- og demonstrasjonsanlegg, investeringer i utviklings- og pilotfasen og igangkjøring og testing etter driftsstart.

Tjenesten for industrielle og offentlige forsknings- og utviklingskontrakter (IFU/OFU)

Tjenesten for industrielle og offentlige forsknings- og utviklingskontrakter skal stimulere til innovativt utviklingssamarbeid. Det betyr et nært utviklingssamarbeid om krevende forsknings- og utviklingsprosjekter mellom to eller flere parter og som innebærer en kontraktfestet og målrettet samarbeidsavtale mellom dem.

IFU/OFU-kontrakten inngås mellom en krevende kundebedrift i privat sektor eller en offentlig virksomhet og en eller flere leverandørbedrifter. Innovasjon Norge bidrar med kompetanse i internasjonal forretningsutvikling og finansielt med tilskudd for å avlaste risiko og legge til rette for iverksetting av slike krevende utviklingsprosjekter.

ARENA-programmet

Arena-programmet tilbyr finansiell og faglig støtte til langsiktig utvikling av regionale næringsmiljøer. Miljøene kan ha karakter av næringsklynger eller kan representere mer umodne relasjoner mellom bedrifter og relaterte utviklings- og kunnskapsaktører. Formålet er å stimulere til økt innovasjon i næringsmiljøene, basert på samspill og samarbeid mellom næringsaktører, FoU- og utdanningsaktører og offentlige utviklingsaktører. Utgangspunktet skal være et klart uttrykt potensial for økt verdiskaping.

Norwegian Centres of Expertise

NCE-programmet tilbyr finansiell og faglig støtte til gjennomføring av langsiktige og målrettede utviklingsprosesser i næringsklynger. Støtten fra

programmet skal bidra til å redusere hindringer for samarbeid mellom aktørene, akselerere gjennomføringen av viktige utviklingsprosesser og -prosjekter samt koordinere og målrette private og offentlige innsatser for å utvikle klyngen. NCE-programmet velger ut og tilbyr bistand til de regionale næringsklyngene i Norge som har best forutsetninger for videre vekst, og som har klare ambisjoner om et langsiktig og forpliktende samarbeid.

Maritim utvikling

Maritim utvikling er en tilskuddsordning rettet mot de maritime næringene i Norge. Ordningen skal bidra til å styrke konkurranseevnen, øke maritim verdiskaping i Norge og bidra til å videreutvikle Norge som en ledende maritim nasjon.

SIVA

SIVA – Selskapet for industrivekst SF – er et statsforetak som driver eiendomsvirksomhet og utvikling av regionale innovasjons- og verdiskapingsmiljøer. Gjennom sin virksomhet er SIVA statens virkemiddel for tilretteleggende eierskap og utvikling av bedrifter og nærings- og kunnskapsmiljøer i hele landet. SIVA har også et særlig ansvar for å fremme vekstkraften i distriktene. Selskapet ble opprettet i 1968 og har hovedkontor i Trondheim. I 2012 har SIVA-konsernet 18 heleide datterselskaper samt eierandeler i 131 innovasjons- og eiendoms-selskaper. Innovasjonsselskapene omfatter blant annet næringshager, forsknings- og kunnskapsparke med FoU-inkubatorer, industriinkubatorer og utviklings-selskaper.

Maritime industri-inkubatorer

I 2010 ble det opprettet fem maritime industri-inkubatorer. Sentrale maritime bedrifter samt de respektive fylkeskommuner og kommuner deltar i satsingen, som skal ha en varighet på fem år. Inkubatorene skal arbeide for omstilling og nyetableringer gjennom bruk av den unike kompetansen Norge har innenfor de maritime næringene.

En industri-inkubator opprettes i samarbeid med én eller flere større industribedrifter. Inkubatoren skal stimulere til utvikling av ny virksomhet gjennom bruk av eksisterende kompetanse. Selve inkubator-konseptet er utprøvd og anerkjent internasjonalt. De fem maritime industri-inkubatorene er etablert i Florø, på Stord, på Sunnmøre og på Sørlandet. Sterke maritime industrimiljøer har gjennom disse inkubatorene gått sammen om å satse på innovasjon og nyskaping.

Norges forskningsråd

Norges forskningsråd har en sentral rolle som forskningspolitisk rådgiver og skal gjennom ulike virkemidler sikre forskning av høy kvalitet og relevans. Norges forskningsråd er et av regjeringens viktigste virkemiddel for å sikre gjennomføring av forskningspolitikken. Norges forskningsråd mottar tildelinger over budsjettene til alle departementene.

Tildelingene omfatter generelle faglige virkemidler som åpne konkurransearenaer, internasjonalt forskningssamarbeid, institutt-tildelinger og midler til spesifikke eller tematiske programmer eller prosjekter. Det samlede budsjettet for Norges forskningsråd for 2012 var på 7,4 milliarder kroner. Norges forskningsråd har således også en viktig utøvende rolle som del av regjeringens virkemiddelapparat for forskning og innovasjon i næringslivet. Det tematiske virkemiddelet MAROFF i Norges forskningsråd finansieres av Nærings- og handelsdepartementet og skal bidra til å realisere regjeringens satsing på innovasjon og miljøvennlig verdiskaping i maritim sektor.

Skattefunn

Skattefradrag og næringslivets kostnader til forskning og utvikling (Skattefunn) er en rettighetsbasert støtteordning med formål å stimulere næringslivets egen FoU-innsats. Bedriftene selv velger ut prosjekter, og alle prosjekter som tilfredsstiller kravene i lov og forskrift, gir rett til skattefradrag etter de samme kriteriene. Skattefunn er hjemlet i skatteloven § 16-40 med tilhørende forskrift.

Det norske eksportfinansieringssystemet

Aktørene i det norske eksportfinansieringssystemet er Eksportkreditt Norge AS og Garanti-instituttet for eksportkreditt (GIEK). Eksportkreditt Norge gir lån, mens GIEK utsteder garantier. Vilkårene for lånene og garantiene er blant annet regulert i den OECD-baserte avtalen Arrangement on Officially Supported Export Credits (Arrangement).

Eksportkreditt Norge AS

Eksportkreditt Norge er et statsaksjeselskap som ble opprettet sommeren 2012. Formålet med selskapet er å forvalte den statlige eksportkredittordningen som består av offentlig støttede lån i samsvar med internasjonale avtaler og lån på markedsvilkår til prosjekter som kvalifiserer for finansiering. Eksportkredittordningen som Eksportkreditt Norge forvalter, avløste den såkalte 108-ordningen som var forvaltet av Eksportfinans siden 1978. Lånene gis til kjøpere av norske kapitalvarer og tjenester. Det er regulert i forskrift at alle søknader som faller innenfor fastsatt regelverk for eksportkredittordningen vil få tilsagn om finansiering, og Stortinget setter i tråd med dette ingen øvre ramme for lånetilsagn. I Eksportkreditt Norges første fulle driftsår, 2013, er det anslått at det vil bli om lag 28,5 milliarder kroner i låneutbetalinger.

Garanti-instituttet for eksportkreditt (GIEK)

GIEK er en statlig forvaltningsbedrift som tilbyr langsiktige garantier på vegne av den norske stat for eksport av kapitalvarer og tjenester over hele verden. GIEK forvalter fire garantiordninger, og rammene for disse ordningene settes av Stortinget i den årlige behandlingen av statsbudsjettet. Alminnelig garantiordning er GIEKs hovedordning, og GIEK kan under denne ordningen avdekke alle typer risiko med unntak av garantier med kortere løpetid enn to år. Slike garantier tilbys av GIEKs datterselskap GIEK Kredittforsikring AS (GK). Ramme for alminnelig garantiordning i 2013 er 135 milliarder kroner. GIEKs øvrige garantiordninger er Garantiordning for investeringer og eksport til utviklingsland (rammen i 2013 er 3,15 milliarder kroner),

Garantiordning for byggelån til skip, fartøy og innretninger til havs (rammen i 2013 er 5 milliarder kroner) og Garantiordningen for kraftintensiv industri kjøp av kraft (rammen i 2013 er 20 milliarder kroner). GIEK skal gå i balanse på lang sikt og innretter sine disposisjoner og priser på bakgrunn av balansekravet. Maritim sektor utgjør sammen med olje- og gassektoren den største brukergruppen av statens eksportfinansieringstilbud. Hensikten med tilbudet er å gi norske eksportører konkurransedyktige finansieringsvilkår, slik at konkurransen med øvrige tilbydere kan skje på bakgrunn av pris og kvalitet – og ikke finansieringsvilkår.

Fylkeskommunene

Alle fylkeskommunene har fått et oppdrag som regional utviklingsaktør. Som en del av denne rollen forvalter fylkeskommunene distrikts- og regionalpolitiske virkemidler. Fylkeskommunene har også, gjennom ansvaret for regional planlegging, en oppgave i å utvikle felles planer og strategier som bidrar til utvikling av næringsliv og lokalsamfunn. Gjennom å delegerer midlene til regional utvikling og nyskaping til fylkeskommunene gis fylkeskommunene mulighet til å

ta utgangspunkt i sine utfordringer. Innsatsen skal videre rettes inn mot økt verdiskaping, sysselsetting, et internasjonalt konkurransedyktig næringsliv, gode lokale og regionale rammevilkår for næringslivet og kompetanseheving i befolkningen, utvikling av attraktive regionale og lokale senter for innbyggere og næringsliv. Fysisk infrastruktur for næringslivet er også tiltak som kan støttes.

Den regionale utviklingen handler om å se koblinger mellom ulike sektorer og å utvikle strategier for å fremme den samfunnsutviklingen en ønsker i det enkelte fylket. For å lykkes med dette må det være godt samarbeid og samhandling med aktuelle aktører som kommuner, regionråd, Innovasjon Norge, Forskningsrådet, SIVA, FoU- og utdanningsinstitusjoner, næringslivet og andre aktører avhengig av aktiviteten.

Fylkeskommunene kan eventuelt selv forvalte midlene eller delegerer forvaltningen til for eksempel Innovasjon Norge, SIVA, Forskningsrådet, kommuner og regionråd.

Utgitt av :
Fiskeri - og kystdepartementet

Offentlige institusjoner kan bestille flere
eksemplarer fra:
Departementenes servicesenter
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00
Publikasjonskode: L-0556 B
Design: Magnolia design as
Trykk: Departementenes servicesenter
08/2013 - opplag 500

