

Virknninger av offentlige rammebetingelser for konkurranseforholdet innen godstransport på sjø, bane og vei i Norge

Innholdsfortegnelse

FORORD	4
0 SAMMENDRAG	6
0.1 Forhold innen sjøtransporten	6
0.1.1 Alminnelig kystgebyr.....	7
0.1.2 Losberedskapsgebyr.....	7
0.1.3 Losingsgebyr.....	7
0.1.4 Sikkerhetsgebyr.....	8
0.1.5 Anløpsavgift.....	8
0.1.6 Kaiavgift	8
0.1.7 Vareavgift	8
0.1.8 CO ₂ -avgift	8
0.1.9 Trafikkavgift	8
0.1.10 Lasting og lossing	9
0.1.11 Agentkommisjon.....	9
0.1.12 Klarering	9
0.2 Forhold innen jernbanetransport	9
0.2.1 Jernbanens avgifter – NSB Gods	10
0.3 Forhold innen veitransport	11
0.3.1 Lastebilenes avgifter	11
1. INNLEDNING	13
1.1 Bakgrunn og formål	13
1.2 Metodikk, nytteverdi og arbeidsform	14
1.3 Rapportens struktur	14
2. KONKLUSJON	15
3. OVERSIKT OVER SJØTRANSPORTENS RAMMEBETINGELSER	17
3.1 Gebyrer som belastes skip	18
3.1.1 Alminnelig kystgebyr.....	19
3.1.2 Sikkerhetsgebyrer for maritime trafikksentraler	21
3.1.3 Losgebyrer	24

3.2	Avgifter som belastes skip	29
3.2.1	Statlig og kommunalt regelverk.....	29
3.2.2	Om havneavgiftene.....	30
3.2.3	Om CO ₂ avgiften.....	33
3.2.4	Mulige endringer i de havneavgifter som belastes skip.....	33
3.3	Sammendrag	34
4.	OVERSIKT OVER BANETRANSPORTENS RAMMEBETINGELSER	35
4.1	Generelt	35
4.2	Kortidsmarginale kostnader	37
5	OVERSIKT OVER VEITRANSPORTENS RAMMEBETINGELSER	39
5.1	Avgifter	39
5.2	Underdekning av slitasje	40
5.3	Andre spørsmål - jumbotrailere	40
6.	OFFENTLIGE OG PRIVATE HAVNER I NORGE	43
6.1	Havnenes plass i samferdselsbildet	43
6.2	Havneloven	44
6.3	Oppgave og forretningsområde	44
6.4	Havnestatistikk	44
7.	KONKURRANSEFLATEN MELLOM ULIKE TRANSPORTFORMER	45
	ORD OG UTTRYKK	46
	UNDERLAGSMATERIALE	49
	REFERANSER	50
	VEDLEGG	51

Forord

I september 2001, fikk United Consultants AS i oppdrag av Norsk Marinteknisk Forskningsinstitutt A/S, Trondheim, (Marintek) å delta i en utredning om *"Virkninger av offentlige rammebetingelser for konkurranseforholdet innen godstransport på sjø, bane og vei i Norge"*.

Bakgrunnen var at Marintek tidligere samme måned hadde inngått avtale med Kystdirektoratet, Norges Rederiforbund, Rederienes Landsforening og Fraktefartøyenes Rederiforening om å utføre denne utredningen.

Prosjektleder var sivilingeniør Håkon Lindstad, Marintek.

Referansegruppen besto av avdelingssjef Hans Langø og rådgiver Per K. Johansen, begge Kystdirektoratet, avdelingssjef Johnny Tollefsen, Norges Rederiforbund, direktør Siri Hatland, Fraktefartøyenes Rederiforening, direktør Rune Mjøs, Rederienes Landsforening og sivilingeniør Per Bruun Lie, Maritimt Forum, med Bruun-Lie som leder. Mjøs ble avløst av næringspolitisk rådgiver Espen Søilen, Rederienes Landsforening ved årsskiftet 2001/2002.

Etter arbeid i noen tid, viste det seg at Marintek og vi hadde forskjellig syn på vektlegging av momenter i utredningen, og på utformingen av rapporten. Etter beslutning i referansegruppen, fremlegger derfor Marintek og vi individuelle rapporter.

Vi har lagt vekt på at vår rapport skal være et nyttig verktøy også for dem som ikke arbeider med spørsmål knyttet til norsk godstransport i det daglige. Derfor har vi funnet det riktig å utforme rapporten noe pedagogisk, for å lette tilgjengeligheten til det omfattende saksområdet det er tale om. Generelt, har vi bestrebet oss på å gjennomføre en faglig og saklig saumfaring av det offentlige regelverket basert på tilgjengelige fakta og vårt beste skjønn.

Opprinnelig regnet vi med å kunne belyse konkurranseforholdet innen godstransporten på sjø, bane og vei ved kalkyler og simuleringer basert på faktiske markedspriser og reelle markedsforhold for øvrig. Foruten oppdatering av eksisterende informasjon var det også nødvendig med innhenting av nye opplysninger fra aktuelle norske og utenlandske aktører. Ikke uventet, var aktører vi henvendte oss til, imøtekommende med generell informasjon, men ikke villige til å frigi reelle markedspriser for bruk i en utredning av denne typen.

Vi har full forståelse for aktørenes varsomhet også ut fra egen mangeårig praksis innen internasjonal shipping og spedisjon. På den annen side er aktørenes beskyttelse av reelle priser og andre forhold av betydning for konkurransevnen, et viktig signal om at en bør vise forsiktighet og sunt skjønn ved lesing av forskningsrapporter som utgir seg for å kunne benytte reelle priser og annen informasjon om markeder der det er sterk konkurranse.

Regjeringen har erklært at styringen av norsk samferdsel skal forenkles og gjøres treffsikker.

Vi håper derfor at innfallsvinkelen vi har funnet det riktig å benytte, og konklusjonene vi har trukket, vil gjøre politikere, statlige og kommunale myndigheter oppmerksomme på behovet for å innrette de offentlige rammebetingelsene for godstransporten på sjø, bane og vei i pakt med denne politiske målsetningen.

Rapportens forfattere er sivilingeniører fra Norges Tekniske Høgskole, med livslang erfaring fra internasjonal skipsfart og multimodal transport. Under dette arbeidet har vi likevel møtt problemer med å finne frem i de kompliserte offentlige bestemmelsene innen samferdsel. Vi ønsker derfor å poengtere følgende:

NB! Regulativer og bestemmelser som angår godstransport på sjø, bane og vei er svært omfattende og uoversiktlige. Økonomiberegninger kan derfor ofte være vanskelige å gjennomføre, og kan ha medført unøyaktigheter i denne rapporten. Dette endrer ikke det materielle grunnlaget for konklusjoner og anbefalinger i rapporten, men det setter et klart søkelys på behovet for å gjøre offentlige rammebetingelser målrettet gjennom forenkling og stabilitet.

Oslo i april 2002

United Consultants AS

Erik Berg

Erik Heirung

0 Sammenheng

Denne utredningen viser at det er mangelfull sammenheng mellom de offentlige gebyrer/avgifter som belastes godstransporten på sjø og land. Særlig rammer dette transporten på sjø som i dag belastes med gebyrer og avgifter der grunnlaget ikke er logisk.

I utredningen søker vi å etablere en oversikt over virkninger av dette, med sikte på å bidra til parallelstilling av samfunnets konkurransevilkår for godstransporten på sjø, bane og vei i Norge.

I dette kapitlet gir vi et kort sammendrag av økonomiske premisser slike rammebetingelser setter for godstransporten i vårt land. Mer uttømmende beskrivelser følger senere i rapporten.

0.1 Forhold innen sjøtransporten

Innenriksfartens godstransportarbeid er anslått til 7 milliarder tonnkilometer (transport over 100 km).¹ I tillegg kommer utenriksfartens godstransportarbeid (mellom Norge og utlandet). Det statistiske grunnlaget her er usikkert.

Nasjonal Transportplan 2002 – 2011 oppgir i tabell 1.1 på side 10, de statlige midler som bevilges til Kystverket til gjennomsnittlig 485 millioner kroner pr. år, mens brukerbetalingen er 436 millioner kroner.

I sjøtransporten er samfunnets kostnader til farleder, losing og sikkerhet ca. 900 millioner kroner årlig, hvorav omtrent 50 % betales av brukerne, dvs. av de rederier som driver denne transporten.

Imidlertid går en betydelig andel av disse kostnadene til utbygging av fiskerihavner, inkl. anlegg av moloer og andre installasjoner, **som dekker behov innen fiskerieringen**. Fordelingsnøkkelen ovenfor fører derfor til at konkurranseutsatte skip i utenriksfart blir belastet med en uforholdsmessig stor andel av disse kostnadene – altså kostnader som utenriksfarten ikke har nytte av.

Vi foreslår en kritisk revisjon og eventuell justering av disse kostnadene, for å sikre best mulig kostnadseffektivitet.

I gjennomsnitt har de skip, som årlig anløper sør- og øst-norske havner, uforholdsmessig mye større bruttotonnasje (bl.a. mange store passasjer og bilferger, ro-ro skip o.a.) enn de skip som anløper havner i Midt- og Nord-Norge. Havnene i Midt- og Nord-Norge har gjennomgående mange anløp pr. år, men en stor del av disse anløpene gjelder fiskefartøyer og annen mindre tonnasje, slik at den gjennomsnittlige skipstørrelse (bruttotonnasje) pr. anløp her er mindre enn i sør- og øst-norske havner. Da gebyrer og avgifter belastes etter skipets størrelse (målt i bruttotonnasje eller G-faktor), betaler følgelig skipsfarten på sør- og

¹ Kilde: TØI arbeidsdokument 26.02.99, 0-2470 NTP

øst-norske havner den største del av de gebyrer og avgifter som staten og havnene oppkrever fra sjøtransporten i Norge. Effekten av dette er at sjøtransporten i Sør og Øst-Norge subsidierer den i Nord-Norge. Dette medvirker til svekkelse av konkurranseevnen hos den viktige sjøtransporten mellom Norge (i hovedsak på havner i Sør- og Øst-Norge) og Danmark og kontinentet, og hindrer overførsel av godstransport fra vei til sjø i dette transporttunge området.

Beløpene for havneavgiftene er hentet fra Norsk havneforbunds statistikk for 1999, og omfatter ca. 60 medlemshavner. Private havner og industrikaier oppkrever også visse avgifter, men som regel mindre beløp enn de offentlige havnene.

Havnene, som som er registrert i Norsk Havneforbund, oppkrevet i alt 391 millioner kroner i avgifter og 499 millioner kroner i vederlag i 1999.

Godstransport til sjøs har beskjedne infrastrukturkostnader, men særlig utenriksfarten er belagt med diverse gebyrer og avgifter – høy brukerbetaling. Godstransport på sjøen mottar ikke driftstilskudd, og er miljøvennlig.

Fjerning eller reduksjon av de gebyrer og avgifter som belastes sjøtransporten direkte ville være et viktig middel for styrking av konkurranseevnen innen denne transportmåten, innenriks og utenriks, og for flytting av godstransport fra vei til mer miljøvennlig transport på sjøen.

Det finnes intet logisk grunnlag for å bruke bruttotonnasje som basis for innkreving av maritime gebyrer og avgifter. Det er synd at "*Havne- og farledsutvalget*" ikke har behandlet dette fundamentale spørsmålet. I flere andre land er diskusjonen om dette kommet i gang.

0.1.1 Alminnelig kystgebyr

Skip belastes med alminnelig kystgebyr ved **hver** innseiling til norsk farvann fra utlandet og **hver** utseiling fra norsk farvann til utlandet. Dette er et fiskalt gebyr som det ikke finnes noe motsvar til innen varetransporten på vei og bane.

0.1.2 Losberedskapsgebyr

Sjøtransportens belastes med et losberedskapsgebyr – også et fiskalt gebyr. Godstransporten på vei og bane belastes ikke med noe tilsvarende gebyr.

0.1.3 Losingsgebyr

Sjøtransporten belastes med losingsgebyr som det ikke er noen parallell til innen transporten på vei og bane. Reglene for losing, og betalingen for denne tjenesten, varierer fra land til land.

0.1.4 Sikkerhetsgebyr

Det praktiseres ikke tilsvarende gebyr for transporten på vei.

0.1.5 Anløpsavgift

Denne avgiften beregnes på grunnlag av skipets bruttotonnasje eller G-faktor (se definisjon i pkt. 2.2.1), **er den samme enten skipet er tomt eller fullastet**, og oppkreves ved anløp av en kommunal havn. Det ikke er noen parallell til denne avgiften innen godstransporten på bane og vei. Oppkreving av avgiften medfører administrativt arbeid både hos rederi og havnevesen. Årlig beløp er nå ca. 76 millioner kroner.

0.1.6 Kaiavgift

Det er ingen parallell til sjøtransportens kaiavgift innen godstransporten på bane og vei i Norge. Kaiavgiften belastes skipet (rederiet) på grunnlag av skipets bruttotonnasje eller G-faktor. Den er den samme, enten skipet er tomt eller lastet, og blir oppkrevet av kommunale havnevesener ved bruk av kai. Oppkrevingen medfører arbeid både for rederi og havneadministrasjon. Årlig beløp er ca. 122 millioner kroner.

0.1.7 Vareavgift

Vareavgiften skal betales av vareeiere for gods som blir lastet eller losset i en kommunal havn. Denne avgiften er særegen for gods transportert med skip, og svekker sjøtransportens konkurransevne i forhold til transport på både bane og vei. Lastebiler som bruker havneområdene for omlasting bil – bil oppkreves kun sporadisk for et vederlag som ligner vareavgiften på sjøtransportert gods (avgift)². Oppkrevingen av vareavgiften medfører administrativt arbeid hos både agenter, speditører og havneadministrasjon.

0.1.8 CO₂-avgift

Innenriksfarten belastes med CO₂ på kr. 0,27 pr. liter. Fartøyer i utenriksfart eller fiskebåter belastes derimot ikke med slik avgift. Avgiften foreslås sløyfet for å eliminere forskjellsbehandling.

0.1.9 Trafikkavgift

Trafikkavgiften utgjør et årlig beløp på ca. 6 millioner kroner. Den er sløyfet i de fleste kommunale havner, men kreves fortsatt opp i Farsund, Mo i Rana og Karlsund.

Av andre økonomiske forhold som i mange tilfelle fremstår som obligatoriske og særegne for sjøtransporten, og derfor bærer preg av å være rammebetingelser, vil vi nevne følgende:

² Kilde: Havneavisen, årgang 3 – nummer 12 - desember 2001, side 28.

0.1.10 Lasting og lossing

Laste/lossearbeidet utføres på basis av et avtaleverk mellom LO og NHO. I prinsippet er det vanskelig for det offentlige å gripe inn i dette.

Myndighetene bør imidlertid følge opp EUs initiativ til opphevelse av havnearbeidernes monopol og sørge for at skip får fri adgang til å velge arbeidskraft, inklusive sine egne sjøfolk til lasting og lossing av skip. Lastebiler, som arbeider i havnen, er ikke pålagt å bruke havnearbeidere. Jernbanen står også relativt fritt i forhold til dette i sine terminaler. Den årlige kostnad av lasting og lossing av skip i norske havner er ikke kjent av oss.

Kostnaden av lasting og lossing utgjør den største enkeltpost i sjøtransportkjeden. I alt anslås den til rundt 30 % av frakten for stykkgodslaster som går gjennom offentlig havn med organiserte havnearbeidere.

0.1.11 Agentkommisjon

Agentkommisjon bygger vanligvis på avtale mellom rederi og agent og faller vanligvis ikke inn under offentlige rammebetingelser. Kommisjonen betales til agenter i både laste- og lossehavn, og kan utgjøre opp til 15 % av fraktbeløpet. Forenkling av rapporteringsrutiner til det offentlige, diverse avgiftsinnkrevning etc. kan forenkle agentenes arbeid og dermed gi grunnlag for reduksjon av kommisjonen.

0.1.12 Klarering

Klarering inngår i agentens arbeid. Hensiktsmessig omlegging av arbeidet vil kunne gjøre det mulig for skip og rederi å utføre klareringsarbeidet selv med kostnadsbesparelse som følge. Sjøtransportens årlige klareringskostnader på landsbasis er ikke kjent, men det dreier seg om relativt store beløp.

0.2 Forhold innen jernbanetransport

Transportarbeidet som NSB utfører innenriks er ca. 1500 millioner tonnkilometer årlig.³ NSB Gods har ikke transportplikt.

Jernbaneverket får et tilskudd på ca. 4 milliarder kroner årlig. NSBs kjøreveisgodtjørelse er ca. 30 millioner kroner. (1 øre pr. brutto tonnkilometer.) Dessuten betalte NSB Gods i 1999 16,25 millioner kroner i investeringsavgift.

Jernbanetransportene betaler ikke fullt ut for sin bruk av infrastrukturen (banenettet), men er vesentlig mer miljøvennlig enn lastebiltransporten. Driftstilskuddene til jernbanens

³ TØI arbeidsdokument 26.02.99, 0-2470 NTP

godstransport er beskjedne og trafikken regner med balanse/overskudd i fremtiden. Budsjettert underskudd i 2001 var dog 120 millioner kroner.

NSB Gods har ca. 30 % markedsandel ut i fra Oslo til Trondheim, Bergen og Stavanger og 50 % markedsandel til Nord-Norge. NSB Gods søker å styrke sin posisjon på de lange distanser og på korte distanser hvis det er tilstrekkelige volumer. Havnebetjening med de lastekvantiteter som forekommer i norske havner er stort sett uinteressant med unntagelse av Brevik, Bodø og Narvik samt i Gøteborg.

Energiforbruket til elektriske tog er halvparten av skipenes, mens energiforbruket for dieseltog er større enn skipenes.⁴ (NB: Tvilsom dokumentasjon.)

Togenes miljøkostnader er høyere enn skipenes, men langt lavere enn lastebilenes.

Jernbanens og lastebilenes infrastrukturkostnader er i samme størrelsesorden og er langt høyere enn skipenes.

0.2.1 Jernbanens avgifter – NSB Gods⁵

NSB Gods betaler en kjøreveisavgift for ”ikke-kombinerte transporter”, dvs. for tømmer- og andre bulktransporter, på 1 øre pr. brutto tonnkilometer. Denne avgiften beløp seg til 30 millioner kroner i 1999.

Containertransport betraktes som ”kombinert transport” (bil – bane – bil), og er dermed fritatt for kjøreveisavgift. Hva med tilsvarende fritak for bil – skip – bil og for farledsgebyrer innen sjøtransporten?

NSB betaler også investeringsavgift på 7 %, hvilket utgjorde 16,25 millioner kroner i 1999, tilsvarende ca. 0,3 øre pr. brutto tonnkilometer, og vel 1 øre pr. tonnkilometer med last (nettovekt).

I 1999 betalte NSB en CO₂-avgift på 46 øre pr. liter drivstoff, tilsvarende 2,23 kroner pr. togkilometer, og 0,9 øre pr. netto tonnkilometer.

El.- avgiften var 5,94 øre pr. KWh., tilsvarende kr. 0,76 pr. togkilometer, og 0,3 øre pr. netto tonnkilometer.

Denne energiavgiften må nærmest være å betrakte som symbolsk, sammenlignet med lastebilenes autodieselavgift.

⁴ SSB 97/7

⁵ Kilde: TØI 472a / 2000

0.3 Forhold innen veitransport

Innenriks veitransport på distanser over 100 km. er anslått til 4 milliarder tonnkm.⁶

Tungtransporten på vei betaler ikke sin andel av veislitasje og infrastrukturkostnader. Heller ikke dekkes den miljøbelastning tungtransporten forårsaker - - tungtransporten på vei subsidieres av personbiltransporten, men lastebiltransporten får ingen direkte driftstilskudd.

Innføres de nye store lastebilene med lengde 25,25 meter (jumbo), vil lastebilenes transportkostnader bli redusert med ca. 15 %, kanskje mer, noe som sikkert vil hemme overførsel av last fra vei til sjø.

Når det gjelder lastebilene er underdekningen på veislitasje og miljøkostnader anslått til 400 millioner kroner årlig. Ekstrakostnadene ved å bygge nye veier sterke nok til å tåle tungtransportens høye akseltrykk er ukjent.

Bilen er togets og skipets hovedkonkurrent på grunn av dens dør - dør service.

Lastebilnæringen er bundet av diverse regler om hviletidsbestemmelser og kjørselforbud på helgedager i noen land. Likeledes må det betales bompenger. Disse forholdene er ikke tatt med i våre betraktninger.

0.3.1 Lastebilenes avgifter

Det betales en vektårsavgift som for tunge lastebiler beløper seg opp til 6.000 kroner pr. år. Den har kun symbolsk betydning.

Autodieselavgiften er 3,59 kroner pr. liter. Med et drivstofforbruk på 0,45 – 0,50 liter pr. vognkilometer utgjør denne avgiften 1,60 – 1,80 kroner pr. vognkilometer, hvilket er i størrelsesorden 10 – 20 % av kjørekostnadene. Med hhv. 12 / 20 tonn last blir avgiftsbelastningen 13 / 15 – 8 / 9 øre pr. tonnkilometer.

For en ”jumbo trailer” (25,25 m lengde), vil avgiftsbelastningen anslagsvis reduseres med 15 %.

TØI 472a / 2000 anslår trafikkvolumavhengige kostnader for vogntog til 1,98 kroner pr. vognkilometer. For dekning av veihold (veislitasje) til 1,98 kroner pr. vognkilometer. (Med 20 tonn last utgjør dette ca. 10 øre pr. vognkilometer.)

Lastebiltrafikken gir underdekning for veivedlikehold. I tillegg kommer samfunnsmessige kostnader til ”miljø, ulykker, støy og kø”, til sammen 1,43 kroner pr. vognkilometer. Tallene er usikre, men at underdekningen er betydelig, når miljøkostnader medregnes, er hevet over tvil.

⁶ Kilde: TØI arbeidsdokument 26.02.99, 0-2470 NTP

0.4 Generelle forhold

Når effekten av de forskjellige avgifter og gebyrer skal vurderes må man være klar over at marginene i transportbransjen er små. Store transportforetak opererer ofte med en profittmargin på ca. 2 % eller mindre. Valg av transportmiddel er derfor i mange tilfelle en kamp om noen få kroners forskjell.

Tungtransportens transportarbeid årlig i Norge for distanser over 100 km., er anslått til 13 milliarder tonnkilometer⁷, men det over 200 km utgjør kun ca. 4 milliarder tonnkilometer.

Lastebilen har vært vinneren i konkurransen med jernbanen og kystbåtene de siste 40 år. Dette skyldes primært at lastebilene tilbyr dør til dør transport, men også at de ikke har måttet betale sin fulle andel av infrastruktur og miljøkostnader.

Ønsker man - slikt det uttrykkes i politiske festtaler - at mer av trafikken skal overføres fra vei til sjø og bane må lastebilene pålegges høyere/full avgiftsbelastning for å dekke veislitasje og miljøbelastning, samt ekstrakostnader ved nye veianlegg som dimensjoneres for store akseltrykk.

Alternativt kan man tenke seg at godstransport til sjøs blir fritatt for sine gebyrer og avgifter, men dette vil neppe være nok. Havnekostnadene representerer også en tung utgiftspost for sjøtransporten og må revurderes. Her kommer avgifter til den kommunale havneforvaltning og lasting, lossing og terminalhåndtering inn i bildet, samt provisjoner til lasteagenter.

EUs målsetting om at trafikkavgifter skal være basert på korttidsmarginale kostnadsbetraktninger åpner opp for en økning av veitransportens avgifter og en vesentlig reduksjon av sjøtransportens avgifter og gebyrer. Havnekostnadene som i dag håndteres av kommuneforvaltningene og private operatører kan det bli vanskeligere å gjøre noe med.

Generelt kan man si at ved overføring av gods fra vei til sjø, reduseres energiforbruket med opp til 60 til 70 % per tonnkilometer. Miljø- og infrastrukturkostnadene reduseres med over 90 %.

Konklusjonen som kan trekkes av dette er at avgiftene bør legges til rette slik at skipenes og jernbanens konkurransevne styrkes.

Neste spørsmål blir så: Kan gebyr- og avgiftsendringer føre til flytting av last fra vei til sjø og bane? Hvilken størrelsesorden må endringene ha for å gi effekt?

Veitransport er helt dominerende opp til avstander på 400 km. På avstander under 250 km fraktes 96% av godset med bil. Også på lengre distanser har lastebilene den største markedsandelen. I Vest-Norge, Nord-Norge og mellom landsdelene har imidlertid sjøtransporten en betydelig markedsandel på lange distanser.

⁷ TØI arbeidsdokument 26.02.99, 0-2470 NTP

1. Innledning

I Nasjonal Transportplan, tabell 1.1, er det ført opp følgende bruk av statlige midler pr. år:

- Statens Vegvesen: NOK 10,5 milliarder
- Jernbaneverket: NOK 4,3 milliarder
- Kystverket: NOK 0,5 milliarder
- Luftfartsverket: NOK 0,014 milliarder

I tabellen er det også oppført en brukerfinansiering under Kystverket på kr 436 millioner, altså omtrent det samme som staten skyter til.

NSB betaler for bruk av skinnenettet ca. 1 øre pr. brutto tonnkilometer, til sammen Ca 30 millioner kroner pr. år. Beløpet er ubetydelig i det store bildet, men har en viss effekt, da NSB konkurrerer med veitransporten om tømmertransporter. Forskjellen i de statlige bevilgningene til vei/bane og sjøtransport er så stor at en detaljert sammenligning er uinteressant. I tillegg kommer også meget store forskjeller i miljøkostnader, der sjøtransporten selvfølgelig kommer best ut.

1.1 Bakgrunn og formål

Denne rapporten er en videreføring av Marinteks rapport: *Innspill til nasjonal transportplan for å ivareta sjøtransportens plass i denne, samt å få belyst nærskipsfartens potensiale overfor politikerne.*⁸

Det er et generelt ønske både i Norge og EU å få overført mer godstransport fra vei til sjø. Sjøtransportens konkurransevne svekkes imidlertid ved at lastebilene bare delvis betaler for sin veislitasje og miljøsjenanse og at godstogene knapt nok belastes for skinnebruk. Skipene betaler derimot betydelige beløp for bruk av farled, losing og sikkerhetsforanstaltninger foruten havneavgifter. Flere havner har også et arbeidsreglement som belaster sjøtransporten tyngre enn lastebiltransporten.

I denne rapporten søker vi å belyse de rammebetingelser transportnæringen arbeider under og peke på muligheter til endringer som kan gi bedre samfunnsøkonomiske og miljømessige løsninger. Spesielt legges det vekt på forhold som vil gi avlastning av veiene og bedre utnyttelse av sjøveien.

(Se vedlegg 1.1A)

⁸ Norges Forskningsråd, januar 2001

1.2 Metodikk, nytteverdi og arbeidsform

Arbeidet har pågått i tiden september 2001 / april 2002. Det har omfattet studier av foreliggende informasjon, innhenting av nye opplysninger ved intervjuer, og gjennomgåelse av relevante bestemmelser i lover og forskrifter, analyser og strukturering av akkumulert informasjon. Det er lagt vekt på verifikasjon og dokumentasjon med tilstrekkelig bredde og dybde.

Vi har gjennomført en rekke intervjuer med fagpersoner innen næringsliv, politiske fora, statlige og kommunale myndigheter.

Våre konsulenter har mangeårig erfaringsbakgrunn fra Norge og utlandet innen skipsfart, havneoperasjon, landtransport, spedisjon, skipsbygging og klassifisering av skip, samt mangeårig rådgivende virksomhet innen multimodal transport og logistikk.

Vi har sendt midlertidige rapporter til Marintek under arbeidets gang. Denne sluttrapporten sendes til referansegruppen og Marintek.

(Se også forordet)

1.3 Rapportens struktur

Se innholdsfortegnelsen.

2. Konklusjon

Denne undersøkelsen viser at det **ikke er harmoni** mellom de offentlige rammebetingelser for konkurranseforholdet innen godstransport på sjø, bane og vei i Norge.

Sjøtransporten belastes med flere direkte gebyrer og avgifter, som det ikke er paralleller til innen transporten på bane og vei.

Konsekvensen av dette er skjevheter som gir sjøtransporten **handicap** i konkurransen om transport av varetyper som kan transporteres både med skip, tog eller bil. Dette gjelder særlig for de vareslag som transporteres som stykkgoods, (nå oftest pakket som enhetslast på paller, i containere, på semi-trailere o.a.) - et stort antall vareslag⁹:

- Frisk frukt og grønnsaker
- Andre matvarer, forstoffer, drikkevarer og tobakk
- Oljefrø, fete oljer og fett
- Tømmer, trelast, ved og kork
- Gjødning
- Kjemiske produkter
- Maskiner og transportmidler
- Diverse ferdigvarer
- Andre vareslag

Som en ser, omfatter dette bl.a. vanlige konsumvarer (ferdigvarer) som vi finner i dagligvarehandelen, butikker for klær, møbler, hvitevarer, radio, fjernsyn, datamaskiner og annet elektrisk/elektronisk utstyr m.m.

Forholdet er ikke av samme konkurransemessige betydning for varer som transporteres i store volum (bulktransport), fordi transport på bane og vei da ofte ikke er aktuelle alternativ til sjøtransport i tørr- og våtbulkskip (bulkcarriers, tank-skip for føring av olje, kjemikalier, gass, etc.).

Det handicap offentlige rammebetingelser påfører sjøtransporten i dag, rammer først og fremst ro-ro skip inkl. bilferger, skip med sideporter, og andre stykkgodsskip og fraktefartøyer, særlig i fart mellom havner i Norge og utlandet, men også mellom norske havner.

Forskjellsbehandlingen er til hinder for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane, slik Stortinget og EU har fastsatt som målsetning for utviklingen av godstransporten.

For at transporten på sjø, bane og vei i fremtiden skal kunne virke under rammebetingelser og konkurransevilkår som underbygges av samfunnet, er det derfor nødvendig med en samlet vurdering av Norges regelverk for disse transportmåtene.

⁹ Ref.: Varenomenklatur for samferdselsstatistikk i Europa (CTSE)

Vi foreslår at det gjennomføres en kritisk revisjon og eventuell justering av samfunnets kostnader på ca. 900 millioner kroner årlig til farleder, losing og sikkerhet for å sikre best mulig kostnadseffektivitet.

Videre foreslår vi at følgende gebyrer ikke lenger skal belastes vedkommende skip direkte, men dekkes via statsbudsjettet, analogt med sammenlignbare forhold for godstransport på bane og vei:

- **Alminnelig kystgebyr¹⁰**
- **Sikkerhetsgebyrer for maritime trafikksentraler**
- **Losgebyrer**
 - * **Losberedskapsgebyr**
 - * **Losingsgebyr**

Vi foreslår også dette mht. avgifter til kommunale havnevesener:

- **Anløpsavgift skal ikke belastes det enkelte skip, men dekkes via kommunebudsjettet**
- **Kaiavgift skal baseres på den last (målt i vekt eller volum) som skipet har om bord, ikke på skipets bruttotonnasje eller G-faktor**
- **Vareavgift til kommunale havnevesener skal vurderes**

¹⁰ Se også kapittel 3.1.1, sitatet fra Gøteborgs Hamn ABs årsberetning for 2000

3. Oversikt over sjøtransportens rammebetingelser

Innen skipsfarten ble de første gebyrer¹¹ og avgifter¹² beregnet på grunnlag av skipenes betalingsevne, og ble så bundet opp mot skipenes volum, bruttotonnasje. Opp gjennom tidene har bruttotonnasje i forskjellige modifikasjoner også blitt brukt som grunnlag ved fastsettelse av bemanning.

Dekkslast inngår ikke i bruttotonnasjen, og derfor heller ikke i grunnlaget for sjøtransportens gebyrer og avgifter som behandles her.

Bruttotonnasje er også grunnlag for gebyr og avgiftsberegning knyttet til Suez- og Panamakanalene, der disse kan utgjøre betydelige beløp. For å minske slik kostnadsbelastning har skipskonstruktører derfor tradisjonelt søkt å minimalisere skipenes regelvolum og dermed deres bruttotonnasje.

I nyere tid har dette resultert i at containerskip ved å føre 50% eller mer av lasten (containerne) på øverste gjennomgående dekk (værdekket) har fått en relativt meget høy volummessig lastkapasitet i forhold til sin bruttotonnasje. Denne måten å føre last på medfører at lastens tyngdepunkt kan bli liggende for høyt slik at tverrskips stabilitet blir for dårlig. Høy dekkslast kan medføre for dårlig utsikt fra styrehus som er plassert akterut. Oppmerksomhet om disse momentene er viktig for sikkerheten for slike skip.

Videre skal nevnes at mannskapsinnredningen og dennes størrelse påvirkes negativt ved at bruttotonnasjen søkes minimalisert.

Disse momentene bør tas i betraktning når sjøtransportens gebyrer og avgifter vurderes revidert. Det er synd at Engenesutvalget ikke har vurdert disse grunnleggende problemstillingene i sin utredning om havne- og farledsforhold.

Gebyrer og avgifter hadde i mange tilfeller et fiskalt preg, men fikk etter hvert anvendelse for innkrevning av provenyer som skulle dekke forskjellige kostnader, som for kanalpassering, losing og havneavgifter.

I dag er det vanskelig å se en direkte logisk sammenheng mellom avgifter som oppkreves på basis av bruttotonnasje og kostnader som skip påfører tjenesteyderne.

I senere år, særlig i EU regi, er det reist krav om at avgifter skal være kostnadsrelaterte, og skal bestemmes etter kostnads/ansvarsprinsippet. Videre er det krav om ”*transparency*”, altså gjennomsjuelighet. I denne forbindelse diskuteres det bl.a. om avgifter skal baseres på årlige gjennomsnittskostnader eller på korttidsmarginale kostnader.

¹¹ I flg. Riksmålsordboken utgitt 1977 av Kunnskapsforlaget Aschehoug – Gyldendal: ”...avgift, især til det offentlige [ty.]”

¹² I flg. Riksmålsordboken utgitt 1977 av Kunnskapsforlaget Aschehoug – Gyldendal: ”...beløp som betales i forb. med salg, bruk el. forbruk av noe”

Korttidsmarginale kostnader kan enklest forklares som de kostnader som påføres, for eksempel en vei eller en havn, ved at en ekstra lastebil kjører på veien eller havnen får et ekstra skipsanløp. I vanlige beregninger antar man da at kapasiteten er stor nok til å ta økt trafikk slik at ekstrainvesteringer i ny infrastruktur ikke er nødvendig.

I korttidsmarginale kostnader inkluderes også samfunnets kostnader til dekning av sjenanse ved miljøbelastning, ulykker og støy, eventuelt også venting i kø for lastebiler og andre. I sjøtransport er de korttidsmarginale kostnader meget små, fordi farled og fyrlykter ikke er avhengige av skipsfartens intensitet. Kostnader grunnet slitasje av havneanlegg er også små, muligens med unntagelse av slitasje på fenderverk, samt erosjon forårsaket av baugpropellere. Slitasje på kaiområder ved godshåndtering kan være betydelig, som ved bruk av rolltrailere (MAFI) med små kompakte hjul, med relativt høyt spesifikt hjultrykk mot kaidekket. På varme sommerdager med myknet asfalt, kan slike hjul sogar lage merkbare hjulspor i dette. Men, også løftetrucker for håndtering av containere sliter på kaidekket. Slitasje av kaidekket kompenseres det for gjennom **vareavgiften** som havnevesenet belaster vareeierne.

Det tjener liten hensikt å finregne på sjøtransportens korttidsmarginale kostnader. De er tilnærmet lik null, noe som erkjennes av transportforskere.

Anslås godstransportens andel av Kystdirektoratets kostnader på 485 millioner kroner til 100 millioner kroner, utgjør dette 0,014 øre pr. tonnkilometer.

Innenriksfarten belastes med en **CO₂ avgift** på 27 øre pr. liter, mens fiskebåter og forsyningskip ikke belastes med denne miljøavgiften.

3.1 Gebyrer som belastes skip

Sjøtransporten belastes med en rekke gebyrer som en ikke finner motsvar til innen godstransporten på bane og vei. De aktuelle gebyrene er¹³:

- X Alminnelig kystgebyr
- X Sikkerhetsgebyrer for maritime trafikksentraler
- X Losgebyrer
 - * Losberedskapsgebyr
 - * Losingsgebyr

Rederiene må selv bære kostnaden av disse gebyrene. De veier tungt i sjøtransportens driftskostnader, særlig i utenriksfarten, og bidrar i mange tilfelle vesentlig til å svekke sjøtransportens konkurransevne i forhold til transport på bane og vei.

Analoge kostnader innen godstransport på bane og vei bæres av storsamfunnet, i stor grad via statsbudsjettet.

¹³ Betaling for eventuelle bugser- og fortøyningsbåter hører ikke inn under disse gebyrene.

Dette gir skjevhet mellom rammevilkårene for sjøtransport på den ene side og transport på bane og vei på den annen, og hindrer utvikling av miljøvennlig sjøtransport mellom havner i Norge, og mellom havner i Norge og andre land, på relasjoner der transport av gods på bane og vei er aktuelle alternativer til transport på sjøen – geografisk sett.

Alminnelig kystgebyr, sikkerhetsgebyrer for maritime trafikksentraler og losgebyrer - (losberedskapsgebyr og losingsgebyr), beregnes på grunnlag av bruttotonnasjen.

Gebyrene som belastes skip, utgjør en betydelig andel av skipenes reiseavhengige driftskostnader. (Se også vedlegg 3.1A.)

Vi kommer nærmere inn på disse gebyrene nedenfor.

3.1.1 Alminnelig kystgebyr

Dette gebyret er utformet gjennom Fiskeridepartementets forskrift, *FOR 1995-04-21 nr. 375: Forskrift om alminnelig kystgebyr*.¹⁴ (Om denne forskriften, se vedlegg 3.1.1A.)

Alminnelig kystgebyr påløper ved **hver** innseiling til norsk farvann fra utlandet og **hver** utseiling fra norsk farvann til utlandet (uthevet av oss) - og uavhengig av oppholdet og seilingslengden i norsk farvann.

Gebyret beregnes på grunnlag av fartøyets størrelse i bruttotonn (BT) iht. skipsmålingskonvensjonen av 1969 – uavhengig av lastmengden.

Ved hver innseiling og utseiling skal det p.t. betales alminnelig kystgebyr tilsvarende kr 0,22 pr. BT.

Gebyret er uavhengig av lengden av oppholdet i norsk farvann og eventuell videre reise der. For eksempel, oppkreves det samme gebyr for et skip som ankommer fra utlandet, anløper én havn, eksempelvis Kristiansand, og så seiler direkte tilbake til utlandet, som hvis skipet anløper Kristiansand og så seiler videre i norsk farvann hele tiden, til eksempelvis Kirkenes, og eventuelt anløper andre norske havner på reisen dit, før det seiler ut av norsk farvann igjen.

Dette synes ikke å harmonere med kostnadsansvarsprinsippet.

Ved hyppige anløp, kan det i stedet svare seg å betale årsavgift som dekker et ubegrenset antall seilinger i begge retninger i løpet et kalenderår. Det gis adgang til det etter forskriftens §8. Følgende tabell gjengir de satser for beregning av årsavgift som gjelder fra og med 01.01.01:

¹⁴ Kilde: Lovdata

Tonnasje BT	Årsavgift pr. BT NOK
For fartøyer t.o.m. 5 000 BT	7,55
For fartøyer f.o.m. 5 001 BT t.o.m. 10 000 BT	16,36
For fartøyer over 10 000 BT	21,74

Tabell 3.1.1A

Alminnelig kystgebyr						
Skip	BT	Reisebasis			Årsavgift	
		Inn	Ut	Sum	Årsavgift	Tilsvar.
						rundreiser
		kr	kr	kr	kr	Antall
"Prinsesse Ragnhild"	35 438	7 796	7 796	15 593	770 422	49
"Tor Flandria"	33 652	7 403	7 403	14 807	731 594	49
"Peter Wessel"	29 704	6 535	6 535	13 070	645 765	49
"Christian IV"	21 699	4 774	4 774	9 548	471 736	49
"Tor Belgia"	21 491	4 728	4 728	9 456	467 214	49
"Tor Anglia"	17 492	3 848	3 848	7 696	380 276	49
"Tor Caledonia"	14 424	3 173	3 173	6 347	313 578	49
"Skagen"	12 333	2 713	2 713	5 427	268 119	49
"Tor Gothia"	12 259	2 697	2 697	5 394	266 511	49
"Lo-Lo P1"	6 800	1 496	1 496	2 992	111 248	37
"Lo-Lo P2"	6 236	1 372	1 372	2 744	102 021	37
"Lysbris"	5 656	1 244	1 244	2 489	92 532	37
"Lysfoss"	4 471	984	984	1 967	33 756	17
"Lyshav"	3 176	699	699	1 397	23 979	17
"Lysholmen"	2 876	633	633	1 265	21 714	17

Tabell 3.1.1B

Som vist i tabellen, må skip som er større enn 10 000 BT seile inn og ut mer enn 49 ganger årlig før det lønner seg for skipet å betale årsavgift i stedet for å betale avgift ved hver inn- og utpassering. For skip større enn 5 000 BT men mindre enn 10 000 BT ligger skjæringspunktet ved 37, for skip mindre enn 5 001 ved 17 inn- og utpasseringer. Forskjellene medfører konkurransevridning mellom forskjellige skipsstørrelser. Bakgrunnen for dette og for progresjonen i avgiftene er ikke kjent av oss.

Bygger et ro-ro skip inn værdekket for å beskytte trailere som plasseres der under reisen, vil skipets bruttotonnasje øke. Dette vil føre til økning i kystgebyret. Dobbeltskrog, flytetanker og andre miljø- og sikkerhetskonstruksjoner gir også økning i kystgebyret.

Forskriften sier ikke noe om hva kystgebyret skal benyttes til. Antagelig er begrunnelsen at det skal bidra til merking og signalanlegg i farvann og leder. Plikten til å betale kystgebyr inntreer ”ved innseiling til eller utseiling fra norsk indre farvann.” Dette betyr i praksis at norsk innenriks sjøtransport slipper å betale kystgebyr, og at det gjøres forskjell på utenriks og innenriks sjøtransport. Ut fra hva gebyret antagelig skal brukes til, er dette ikke logisk. Forskjellsbehandlingen har vakt oppmerksomhet hos EU, fordi den er i strid med EUs regler om like konkurransevilkår.

Det praktiseres ikke noe parallelt gebyr som belastes dem som driver godstransport på bane og vei i Norge, selv om det også der er bruk for både merking og signalanlegg. Kystgebyret kan derfor karakteriseres som en fiskalskatt, som belastes skipsfarten ensidig, fører til konkurransevridning mellom transportmåtene, og bidrar til å flytte godstransport fra miljømessig gunstig sjøtransport til miljømessig lite gunstig veitransport.

Hvordan ser en på dette i våre naboland? Jo, i Gøteborgs Hamn ABs årsberetning for 2000 uttales dette under overskriften ”Konkurrens på like vilkår”:

”En separat debatt sker i Sverige angående farledsavgifterna. De skånska hamnarna menar at farledsvagiften i praktiken innebär en extra beskatning av exportindustrien på 100 MSEK för deras del. För Västkusten rör det sig om minst lika mycket. Samtidig skall noteras att sådana avgifter ej betalas i t.ex. grannlandet Danmark.”

3.1.2 Sikkerhetsgebyrer for maritime trafikksentraler

Vi skal her konsentrere oss om de retningslinjer som er fastsatt for sikkerhetsgebyrer i Oslofjordområdet.

Stykkgodsskip, herunder ro-ro og lo-lo skip, sideportskip, frakte-fartøyer, o.a., som det særlig fokuseres på i denne utredningen, er forpliktet til å betale sikkerhetsgebyr ved ”bruk av farvannene i Oslofjorden og tilstøtende områder. Reglene for dette finnes i FOR 1998-12-11 nr. 1273 og FOR 1998-12-18 nr. 1383. (Om disse forskriftene, se vedlegg 3.1.2A.)

Sikkerhetsgebyr påløper altså ved **hver innseiling** fra sør inn i gebyrområdet, men ikke ved hver utseiling, slik tilfellet er med alminnelig kystgebyr.

Derimot påløper det et sikkerhetsgebyr også mens fartøyet er inne i gebyrområdet - eventuelt etter å ha kommet dit utenfra - hvis det seiler til i alt **flere enn fire** kaier, ankringsplasser eller fortøyningsplasser uten å ha vært ute av gebyrområdet i mellomtiden.

En kan tenke seg tilfelle da også den siste bestemmelsen får et rent fiskalt preg, og da transporten på bane og vei ikke belastes med lignende gebyrer, leder dette også til

konkurranssevridning mellom transportmåtene, til fordyring av sjøtransporten, og dermed til flytting av godstransport fra sjø til bane og vei, i strid med Stortingets og EUs miljøpolitikk.

I følge FOR 1998-12-18 nr. 1383, §5 "Gebyrets størrelse", er gebyrsatsen for enkeltseilinger "kr 0,26 pr. BT, dog ikke mindre enn kr 150." Årsgebyrsatsen er kr 13,00 pr. BT. Som for alminnelig kystgebyr, kan det lønne seg å betale årsgebyr hvis det er mange seilinger inn i området og også inne i dette.

For de samme skip som i tabell 3.1.1B, er sikkerhetsavgiften reise for reise og årsavgiften iht. satsene ovenfor, samt antall reiser inn i gebyrområdet før det lønner seg å løse årsavgift, som vist i tabell 3.1.2A:

Sikkerhetsgebyr				
		Reisebasis	Årsavgift	
Skip	BT	Inn	Årsavgift	Tilsvar.
				rundreiser
		kr	kr	Antall
"Prinsesse Ragnhild"	35 438	9 214	460 694	50
"Tor Flandria"	33 652	8 750	437 476	50
"Peter Wessel"	29 704	7 723	386 152	50
"Christian IV"	21 699	5 642	282 087	50
"Tor Belgia"	21 491	5 588	279 383	50
"Tor Anglia"	17 492	4 548	227 396	50
"Tor Caledonia"	14 424	3 750	187 512	50
"Skagen"	12 333	3 207	160 329	50
"Tor Gothia"	12 259	3 187	159 367	50
"Lo-Lo P1"	6 800	1 768	88 400	50
"Lo-Lo P2"	6 236	1 621	81 068	50
"Lysbris"	5 656	1 471	73 528	50
"Lysfoss"	4 471	1 162	58 123	50
"Lyshav"	3 176	826	41 288	50
"Lysholmen"	2 876	748	37 388	50

Tabell 3.1.2A

For samtlige skipsstørrelser gjelder det altså at skipet må ha behov for mer enn 50 seilinger inn i gebyrområdet før det begynner å lønne seg med årsavgift. Slik tariffen her er formulert, gjelder denne grensen for alle skipsstørrelser. Sikkerhetsgebyret diskriminerer derfor ikke forskjellige skipsstørrelser på samme måte som alminnelig kystgebyr og losberedskapsgebyr gjør. Det er heller ikke progressivt som disse.

Som nevnt foran, er formålet med sikkerhetsgebyret ” å redusere risikoen for skipsulykker i norske kystfarvann samt bidra til effektiv avvikling av sjøtrafikken i områder som dekkes av maritime trafikksentraler.”

Vi skal ikke berøre berettigelsen av sikkerhetsgebyret her. Derimot vil vi peke på at det ikke finnes noe lignende gebyr som belastes godstransporten på bane og vei. Sikkerhetsforanstaltninger der betales via statsbudsjettet, og belastes ikke utøverne av transport direkte, slik tilfellet er for sjøtransport.

Det oppkreves for eksempel sikkerhetsgebyr for skip som bruker ”farvannene i Oslofjorden og tilstøtende områder”, uansett hvilken last skipet fører, mens det ikke oppkreves noe sikkerhetsgebyr for godstog på Jernbaneverkets (statens) spor, eller lastebiler på statens, fylkenes eller kommunenes veinett inklusive tallrike tunneller og bilferger i Norge. Godstogene og lastebilene transporterer også varer som er klassifisert som farlig gods - som **bensin, propan, kjemikalier, sprengstoff etc.** – ofte gjennom tettbebygde områder.

Eksempler på særlig tungt trafikkerte veier er E6 og E18 med tilknyttede tunneller til, fra og i Oslo: Over Lysakerbroen (E18) kjører det pr. dag 90.000 – 100.000 biler inklusive lastebiler av ulike slag; mange av disse kjører også gjennom Festningstunnellen og andre tunneller i Oslo.

Et eksempel på ulykker som har oppstått, er brannen i et godstog med tankvogner lastet med propan på Lillestrøm stasjon for et par år siden. En katastrofe ble her avverget ved innsats bl.a. av svenske spesialister. Det ikke sjelden media beretter om vogntog, semitrailere, tankbiler, etc. som er innblandet i trafikkulykker. Kollisjonen ved Lundamo i begynnelsen av mars 2002 mellom flere lastebiler, en buss med studenter og personbiler er et nylig eksempel. I 2001 veltet en semi-trailer på E18 i sørgående retning i svingen foran Sjølystlokket i Oslo.

Mange av lastebilene transporter varer som er klassifisert som farlig gods ut fra norske og internasjonale regulativer

Noen vil kunne hevde at sikkerhetsgebyret pr. reise ikke er så betydelig i det store bildet, men en må huske at dette gebyret er en av flere obligatoriske kostnader som er særegne for sjøtransporten i Norge. Til sammen utgjør disse kostnadene beløp som tynger denne transportmåten, foruten at de diskriminerer sjøtransporten i konkurransen med godstransport på bane og vei.

Bestemmelsen om egen sikkerhetsavgift ”For hvert fjerde tilfelle” tilfelle skipet ”går til kai, ankers eller fortøyningsplass i gebyrområdet, uten at det har seilt ut av gebyrområdet i sør.” forsterker dette. Særlig rammer nok denne fraktestartøyer og annen småskipsfart, som kan ha behov for anløp av fire eller flere steder under samme opphold i gebyrområdet (melkeruter).

I Grenlandsområdet og ved Fedje oppkreves det sikkerhetsgebyr for olje-, kjemikalie- og gasstankskip, samt andre skip med last av høy fareklasse.

Endringer i satsene fastsettes av Fiskeridepartementet som endringsforskrifter. Det har ikke vært endringer i satsene siden åpningen.

3.1.3 Losgebyrer

Losgebyrene består av

- X et **losberedskapsgebyr** som betales av fartøyer, uansett om statslos nyttes eller ikke, og
- X et **losingsgebyr**, som betales av fartøyer som nytter statslos.

Losingsgebyret betales i tillegg til losberedskapsgebyret.

Losgebyrene og bestemmelser om farledsbevis er beskrevet i følgende forskrifter fra Fiskeridepartementet:

- FOR 1994-12-23 nr. 1128: Forskrift om losberedskapsgebyr og losingsgebyr (losgebyrer).¹⁵
- FOR 1994-12-23 nr. 1129: Forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann.¹⁶
- FOR 1994-12-23 nr. 1215: Forskrift om farledsbevis.¹⁷

(Om disse forskriftene, se vedlegg 3.1.3A.)

I forskriftens Kapittel III *Losberedskapsgebyr* fastsettes dette i §8. *Gebyr for enkeltseilinger:*

”Ved innseiling og utseiling betales kr 0,63 pr. BT for de første 3000 BT og kr 0,56 pr. BT for den overskytende tonnasje. I tillegg betales kr 7,18 pr. utseilt nautisk mil uavhengig av tonnasje.

Det beregnes gebyr for all seilas innenfor gebyrbelagt farvann og for øvrig all seilas med statslos om bord. Kystdirektoratet bestemmer i tvilstilfelle hvilken utseilt distanse som skal legges til grunn.”

I det samme kapittels §9. *Årsavgift* gis det adgang for *”De betalingspliktige til å betale losberedskapsgebyret i form av en årsavgift i stedet for å betale for hver enkelt seiling.* Fra og med 1. januar 2001 årsavgiften som vist i tabellen:

Tonnasje BT	Årsavgift pr. BT NOK
For fartøyer t.o.m. 5 000 BT	23,97
For fartøyer f.o.m. 5 001 BT t.o.m. 10 000 BT	47,04
For fartøyer over 10 000 BT	58,79

Tabell 3.1.3A

¹⁵ Kilde: Lovdata

¹⁶ Kilde: Lovdata

¹⁷ Kilde: Lovdata

For de samme skip som i tabell 3.1.1B er losberedskapsgebyret for en innseiling og en utseiling iht. satsene ovenfor, samt antall inn- og utseilinger før det lønner seg å betale årsavgift, som vist i tabell 3.1.3B:

Losberedskapsgebyr						
		Reisebasis			Årsavgift	
Skip	BT	Inn	Ut	Sum	Årsavgift	Tilsvar.
						rundreiser
		kr	kr	kr	kr	Antall
"Prinsesse Ragnhild"	35 438	20 055	20 055	40 111	2 083 400	52
"Tor Flandria"	33 652	19 055	19 055	38 110	1 978 401	52
"Peter Wessel"	29 704	16 844	16 844	33 688	1 746 298	52
"Christian IV"	21 699	12 361	12 361	24 723	1 275 684	52
"Tor Belgia"	21 491	12 245	12 245	24 490	1 263 456	52
"Tor Anglia"	17 492	10 006	10 006	20 011	1 028 355	51
"Tor Caledonia"	14 424	8 287	8 287	16 575	847 987	51
"Skagen"	12 333	7 116	7 116	14 233	725 057	51
"Tor Gothia"	12 259	7 075	7 075	14 150	720 707	51
"Lo-Lo P1"	6 800	4 018	4 018	8 036	319 872	40
"Lo-Lo P2"	6 236	3 702	3 702	7 404	293 341	40
"Lysbris"	5 656	3 377	3 377	6 755	266 058	39
"Lysfoss"	4 471	2 714	2 714	5 428	107 170	20
"Lyshav"	3 176	1 989	1 989	3 977	76 129	19
"Lysholmen"	2 876	1 821	1 821	3 641	68 938	19

Tabell 3.1.3B

Som det fremgår av sitatet av bestemmelsen i §8. *Gebyr for enkeltseilinger*, skal det "I tillegg betales kr 7,18 pr. utseilt nautisk mil uavhengig av tonnasje." Med påslag for dette, vil selvsagt totalgebyret ved enkeltseilinger bli høyere enn beløpene i denne tabellen. Også losberedskapsgebyret er progressivt, men progresjonen er mindre enn hos alminnelig kystgebyr. Bakgrunnen for progresjonen er ikke kjent av oss.

Det kan slås fast at losberedskapsgebyret er en betydelig kostnadspost i sjøtransporten mellom Norge og andre land. Godstransporten på bane og vei belastes ikke direkte med noe gebyr knyttet til analoge betraktninger om trygging av ferdselen, verving av miljøet og medvirkning til at "Forsvaret kan løse sine oppgaver." (Ref. FOR 1994-12-23 nr. 1129, kapittel 1, §1.)

Tabellen viser at det antall ganger skipet kan seile inn i og ut av gebyrbelagt område, dvs. antall kryssinger av grunnlinjen før det lønner seg å betale årsavgift, øker med skipets BT.

I likhet med Alminnelig kystgebyr, medfører også regulativet for Losberedskapsgebyr konkurransevridning mellom forskjellige skipsstørrelser. Men, i motsetning til hva tilfellet er for Alminnelig kystgebyr, sier forskriften for Losberedskapsgebyret hva dette skal brukes til.

I forskriftens Kapittel IV *Losingsgebyr* fastsettes dette i §11. *Losingsgebyr*:

”Losingsgebyr for losinger betales i form av timesatser for bruk av statslos. Antall timer regnes fra det tidspunkt hvor losingen tar til inntil det tidspunkt losen forlater fartøyet. Påbegynt time regnes som hel time.

Fartøyet skal alltid som et minimum betale for det antall timer som fremkommer ved å dividere den utseilte distanse for losoppdraget i nautiske mil med 10, likevel ikke mindre enn tre timer. Påbegynt nautisk mil regnes som hel nautisk mil.

Når fartøyet anløper for å ta los om bord eller landsette passasjerer, eller laste og/loss eller for ordre, og skipføreren anmoder losen om å vente, belastes timer på vanlig måte, dog ikke for de første fem timene i hvert enkelt tilfelle. Foregående punktum gjelder imidlertid bare såfremt dette ikke innebærer et lavere antall timer enn det som fremkommer av annet ledd. Timesatsene er differensiert etter fartøyets størrelse på følgende måte:”

Heretter i §11 følger en tabell med disse tariffene:

Tonnasje	Timesats kr
BT	
Fra 0 til og med 1 000	523
Fra 1 001 til og med 2 000	653
Fra 2 010 til og med 4 000	770
Fra 4 001 til og med 8 000	885
Fra 8 001 til og med 12 000	1 004
Fra 12 001 til og med 20 000	1 118
Fra 20 001 til og med 30 000	1 220
Fra 30 001 til og med 50 000	1 307
Fra 50 001 til og med 100 000	1 394
Fra 100 001 og over	1 482

Tabell 3.1.3C

I følge gebyrets §12 *Bruk av flere statsloser* skal det *”Når to eller flere statsloser nyttes, beregnes losingsgebyr etter §11 for hver av losene med et fratrekk på 50% . Men, i samme paragraf står det at ”Det betales likevel fullt ut for det antall loser som deltar i losingen samtidig”*

Som eksempel på hva losingsgebyret betyr for fartøyets kostnader, tar vi på ny utgangspunkt i eksempelskipene i tabell 3.1.3B, forutsetter bruk av en los, og setter tiden fra losingen tar til inntil det tidspunkt da losen forlater fartøyet - ved inngående og utgående - altså i alt 6 timer

(3 timer + 3 timer):

Losingsgebyr				
		Los inn og ut		
Skip		Timesats	Losingstid	Sum
	BT	kr	Timer	kr
"Prinsesse Ragnhild"	35 438	1 307	6	7 842
"Tor Flandria"	33 652	1 307	6	7 842
"Peter Wessel"	29 704	1 220	6	7 320
"Christian IV"	21 699	1 220	6	7 320
"Tor Belgia"	21 491	1 220	6	7 320
"Tor Anglia"	17 492	1 118	6	6 708
"Tor Caledonia"	14 424	1 118	6	6 708
"Skagen"	12 333	1 118	6	6 708
"Tor Gothia"	12 259	1 118	6	6 708
"Lo-Lo P1"	6 800	885	6	5 310
"Lo-Lo P2"	6 236	885	6	5 310
"Lysbris"	5 656	885	6	5 310
"Lysfoss"	4 471	885	6	5 310
"Lyshav"	3 176	770	6	4 620
"Lysholmen"	2 876	770	6	4 620

Tabell 3.1.3D

Her er det regnet med at statslos må nyttes ved både anløp og avgang norsk havn.

Det er imidlertid mulighet for fritak fra å bruke los i norske farvann når navigatøren er kjent i farvannet, og dennes kunnskap er dokumentert. Om dette heter det i FOR 1994-12-23 nr. 1215, § 1. *Fritak fra kravet om å bruke los ved farledsbevis:*

"Dersom det foreligger losplikt i medhold av forskrift av 23. desember 1994 nr 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann § 6, skal navigatørens kjennskap til farvannet, dersom det er dokumentert ved utstedt farledsbevis etter denne forskriften, gi fritak fra kravet om å bruke los, jfr. likevel §§ 7 og 8 i forskrift av 23. desember 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann."

Forskriften inneholder i alt 15 paragrafer med bestemmelser om forhold knyttet til farledsbevis.

Utstedende myndighet er Kystdirektoratet eller den det bemyndiger.

Etter § 2 kan farledsbeviset utstedes *"til skipsfører og andre av fartøyets navigatører."* For skips som fører farlig last er det etter §3 begrensninger i adgangen til farledsbevis.

For å kvalifisere til farledsbevis kreves det av søkere at de har ”minst 3 års effektiv fartstid som ansvarlig navigatør på norskekysten, eller i løpet av de siste 12 måneder har forestått navigeringen ved til sammen minst 6 seilinger hver vei i de leder farledsbeviset ønskes for”. ”Minst 2 av de nevnte seilingene hver vei må ha skjedd i mørke. Seilingene skal være foretatt med det fartøy som farledsbeviset skal gjelde eller med et tilsvarende fartøy.”

Forskriften inneholder ikke opplysninger om hva det koster å løse farledsbevis.

Fraktestartøyer og skip som seiler i ren innenriksfart har ofte navigatør med farledsbevis, er fritatt fra kravet om å bruke los, og unngår å betale lospenger. I og med at disse fartøyene ikke passerer grensen for gebyrlagt farvann for inn- eller utseiling, og ikke har statslos ombord, inntreer det heller ikke betalingsplikt av losberedskapsgebyr for dem.

La oss til slutt her se på hva norske losgebyrer kan beløpe seg til for eksempel skipene i regelmessig fart mellom havner i Norge og havner i utlandet, **uten navigatører med farledsbevis**:

Losberedskapsgebyr og losingsgebyr			
	Reise inn til og ut fra en norsk havn		
Skip	Losberedskapsgebyr	Losingsgebyr	Sum losgebyrer
	kr	kr	kr
"Prinsesse Ragnhild"	40 111	7 842	47 953
"Tor Flandria"	38 110	7 842	45 952
"Peter Wessel"	33 688	7 320	41 008
"Christian IV"	24 723	7 320	32 043
"Tor Belgia"	24 490	7 320	31 810
"Tor Anglia"	20 011	6 708	26 719
"Tor Caledonia"	16 575	6 708	23 283
"Skagen"	14 233	6 708	20 941
"Tor Gothia"	14 150	6 708	20 858
"Lo-Lo P1"	8 036	5 310	13 346
"Lo-Lo P2"	7 404	5 310	12 714
"Lysbris"	6 755	5 310	12 065
"Lysfoss"	5 428	5 310	10 738
"Lyshav"	3 977	4 620	8 597
"Lysholmen"	3 641	4 620	8 261

Tabell 3.1.3E

Endringer i satsene for losberedskapsgebyr og losingsgebyr fastsettes av Fiskeridepartementet som endringsforskrifter.

Kystverket opplyser at det er meget restriktivt hva angår unntak fra retningslinjene for kystgebyr, sikkerhetsgebyrer og losgebyrer, ut fra foreliggende bestemmelser fra Fiskeridepartementet.

3.2 Avgifter som belastes skip

3.2.1 Statlig og kommunalt regelverk

Godstransporten på sjø belastes også med kommunale havneavgifter. Det er ikke analoge avgifter innen godstransporten på bane og vei. De aktuelle havneavgiftene er¹⁸:

- X Anløpsavgift¹⁹
- X Kaiavgift
- X Vareavgift
- X Isavgift (tidvis i enkelte havner)

Fra statlig side belastes sjøtransporten med miljøavgiften

- X CO₂ –avgift.

Hver for seg er avgiftene beskjedne i totalfraktsammenheng, men marginene er små. (Et overskudd på 2% av omsetningen for en transportør regnes som godt.)

De fleste kommunale havner i Norge beregner skipsavgifter - dvs. anløps- og kaiavgifter som belastes skipet - på grunnlag av skipets bruttotonnasje²⁰ - eller på grunnlag av den såkalte G-faktor²¹.

I alt ca. 40 av Norges kommunale havner, benytter bruttonnasje som grunnlag ved beregning av skipsavgiftene. Dette gjelder bl.a. havnene i Oslo, Kristiansand, Stavanger, Karmsund, Bergen, Ålesund, Bodø og Hammerfest. De andre havnene i Oslofjordregionen, havnene i Trondheim, Tromsø m.fl. benytter derimot G-faktoren som avgiftsgrunnlag.

¹⁸Betaling for eventuelle bugserbåter hører ikke inn under disse gebyrene og avgiftene

¹⁹Kommunale havnevesener leverer ofte krantjenester og driver utleie av lokaler og tomtearealer etc. Vederlag for dette faktureres iht. egne tariffier, eventuelt særavtaler, og er helt atskilt fra de obligatoriske havneavgiftene (anløpsavgift, kaiavgift, vareavgift og eventuelt isavgift).

²⁰Skipets totale **volum**. Måles i registertonn. Et registertonn er lik 100 fot³ tilsv. ca. 2,83 m³

²¹ $G = (L+B) \cdot d_{\text{sommerdypgående}}$ der L er fartøyets største lengde i meter, B dets største bredde i meter, og $d_{\text{sommerdypgående}}$ fartøyets største sommerdypgående i meter

Bruttotonnasje har vid anvendelse rundt om i verden for beregning av havneavgifter, men benyttes også ved beregning av kystgebyrer, sikkerhetsgebyrer, losgebyrer, havnebugsering, kanalavgifter, dokksetting av skip, o.a. Det er historisk bakgrunn for bruken av bruttotonnasjen for å uttrykke et skips størrelse, men bruken av bruttotonnasje som beregningsgrunnlag for disse gebyrene og havnenes skipsavgiftene er ikke godt dokumentert, og bygger mer på gammel sedvane enn på logikk.

Anløps- og kaiavgiftene beregnes for hele skipet, enten det er fullastet eller i ballast. Dette medfører at skip med små lastmengder belastes med uforholdsmessig høye skipsavgifter pr. tonn last. Da rederiet nødvendigvis må dekke skipsavgiftene fra den frakt lasteierne betaler for å få sine varer fraktet med skipet, medfører denne tariffpolitikken at rederier ofte betenker seg på å starte en ny sjørute: Lastmengdene kan bli små og fraktinntektene lave i en innarbeidelsesperiode, slik at ruten gir negativt dekningsbidrag, og må støttes av rederiets øvrige virksomhet.

Et havnevesen som har innsett dette, og praktiserer en ordning som legger til rette for at ny sjøtransport kan komme i gang og holde ut i startfasen, er Køge havn i Danmark. For å tiltrekke seg nye ruter - eller store skip med lite last som kan sluttlosses der - beregner nemlig Køge havnevesen **skipsavgiftene** på grunnlag av **antall tonn fraktet last!**

I Sverige drives det utredning med sikte på tilsvarende løsninger²².

For å illustrere ovenstående, kan nevnes at for ATOR GOTHIA[≅], et ro-ro skip med 1.575 m lastefelt (*lanemetres*), tilsvarende ca. 255 TEU, og 12.259 BT, er beregnet anløpsavgift kr 1.074 og kaiavgift på kr 4.619, til sammen kr 5.693, ved anløp av Oslo havn, iht. standardsatsene i Oslo havnevesens regulativ for 2001.

For et lo-lo skip, ALO-LO P1", med lastekapasitet på 540 TEU (dobbelt så stor lastkapasitet), og 6.800 BT, er beregnet anløpsavgift kr 637 og kaiavgift kr 2.763, i alt 3.400 ved anløp i Oslo, i følge de samme satsene.

3.2.2 Om havneavgiftene

Kommunale havnevesener oppkrever anløpsavgift, kaiavgift, trafikkavgift og vareavgift iht. egne regulativer. Enkelte havnevesener oppkrever også isavgift i perioder med is (Borg, Moss, Drammen, o.a.).

Regelverket for kommunale havner bygger på *Lov om havner og farvann m.v.*²³ og forskrifter, hvorav nevnes:

- *FOR 1984-09-24 nr. 1678: Forskrift i medhold av lov om havner og farvann.*²⁴

²²ADVECO: Infrastrukturavgifter inom sjøfarten. Göteborg, 1999-12-07. Lars Asalund.

²³ Kilde: Lovdata

²⁴ Kilde: Lovdata

- FOR 1988-12-13 nr. 1011: Forskrift i medhold av lov om havner og farvann. Delegering av myndighet til kommunene.²⁵
- FOR 1992-06-02 nr. 426: Forskrift om bruk av farvann utenom havnedistrikt og innskrenkning av havnestyrets myndighet i hovedled og viktige biled.²⁶
- FOR 1994-12-02 nr. 1070: Forskrift om hvilke kostnader m.v. de forskjellige havneavgifter skal dekke.²⁷
- FOR 1994-12-02 nr. 1077: Forskrift om havneavgifter, beregning og beregningsgrunnlag, oppbygging, oppkreving, kostnadsregulering m.v.²⁸

FOR 1994-12-02 nr. 1070 definerer i §1 hva som regnes som kostnader: ”Med kostnader menes i denne forskriften bruk av varer og tjenester målt i penger.”

Samme forskrift fastsetter i §2 Avgiftsinntektene dette:

”Avgiftene skal, sammen med eventuelle vederlag og øvrige innekter, innbringe det som er nødvendig for at havna skal dekke sine betalingsforpliktelser, så som utgifter til administrasjon, drift, vedlikehold og utbygging. Herunder skal det være anledning til å anvende avgiftsinntektene til opplegg av fonds i rimelig utstrekning. Avgiftsinntektene kan bare brukes til utbygginger som ikke er i strid med § 8 i lov om havner og farvann. Avgiftene kan ikke brukes til å dekke kostnadene ved andre kostnadsbærere enn de som er nevnt i § 3.”

Om hvilke kostnader som skal dekkes heter det i § 3 Fordeling av kostnader bl.a.:

”Havneavgiftene skal dekke kostnadene til følgende kostnadsbærere:

- farled, dvs. sjøarealer, innretninger og tiltak som kan lette fartøyets ferdse
- kaifront, dvs. kaikonstruksjoner og fortøyningsinntretninger
- kaiarealer, dvs. områder på land som brukes til håndtering og forflytting av varer, samt transittlager, dvs. lagring av varer inntil 48 timer før lastning tar til og etter avsluttet lossing
- isbryting
- passasjerbequemmeligheter.

Kostnader som direkte kan henføres til ovennevnte kostnadsbærere, registreres og fordeles på disse.”

Samme forskrifts § 4. Avgiftenes størrelse fastsetter bl.a.:

”Det beløp avgiftene skal innbringe, fordeles på kostnadsbærere i samme forhold som kostnadene, jfr. § 3. Provenyet fra den enkelte avgift skal likevel ikke være mindre enn de faktiske driftsutgiftene for den tilhørende kostnadsbærer.

Denne merinntekten, eventuelle overføringer fra kommunen og inntektene av eventuell trafikkavgift og tonnasjeavgift trekkes fra det samlede provenyet før inntekten av de øvrige avgifter fordeles.

Deretter følger en kort tabell om fordelingen:

²⁵ Kilde: Lovdata

²⁶ Kilde: Lovdata

²⁷ Kilde: Lovdata

²⁸ Kilde: Lovdata

Havneavgift	Kostnadsbærer
1. Anløpsavgift	Farled
2. Kaiavgift	Kaifront
3. Trafikkavgift	
4. Vareavgift	Kaiarealer
5. Isavgift	Isbryting
6. Passasjeravgift	Passasjerbekvemmeligheter

Tabell 3.2.2A

Anløpsavgift, kaiavgift og vareavgift er særlig aktuelle i godstransport, isavgift belastes som nevnt tidvis i enkelte havner.

Anløpsavgift og kaiavgift - skipets betaling for bruk av farled og kai - betales av **skipet** (rederiet) **ved anløp av hvert havnedistrikt**.

Isavgift - skipets betaling for isbryterberedskap og isbryting - betales av **skipet**.

Vareavgift - varens betaling for bruk av havnevesenets kaiarealer - betales av **vareiere** for alle varer som fraktes med skip til eller fra havnen og som føres over havnevesenets kaier.

Avgiftsregulativene for et utvalg av kommunale havner, nemlig havnene i Halden, Borg, Moss, Oslo, Drammen, Larvik, Grenland, Kristiansand, Stavanger, Karmsund, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø, Tromsø og Hammerfest viser variasjoner i avgiftssatser for samme transportmåte, og forskjell på satser for varer med ro-ro og lo-lo skip.

Dette kan bety at det ligger diskriminerende momenter i måten vareavgiften oppkreves på, noe som bør undersøkes.

Det er viktig å merke seg at mens varer transportert med skip blir belastet med vareavgift både i laste- og lossehavn, blir varer som transporteres med lastebil, og som omlastes fra bil til bil på havnevesenets område, ikke belastet med vareavgift, men kan bli belagt med et vederlag til havnevesenet. En nylig undersøkelse beskrevet i *Havneavisens*²⁹ nummer for desember 2001 indikerer at oppkrevingen av dette vederlaget praktiseres forskjellig i de kommunale havnene.

Følgende tabell viser anløps- og kaiavgifter eksempelkipene vil bli belastet med i Oslo havn iht. **standardsatsene** i Oslo havnevesens regulativ for 2001:

²⁹ Kilde: Havneavisen, årgang 3 – nummer 12 – desember 2001, side 28.

Havneavgifter i Oslo iht. tariffene for 2001				
Skip	BT	Avgifter		
		Anløpsavgift	Kaiavgift	Sum
		kr	kr	kr
"Prinsesse Ragnhild"	35 438	2 928	12 500	15 428
"Tor Flandria"	33 652	2 785	11 893	14 678
"Peter Wessel"	29 704	2 469	10 550	13 020
"Christian IV"	21 699	1 829	7 829	9 658
"Tor Belgia"	21 491	1 812	7 758	9 570
"Tor Anglia"	17 492	1 492	6 398	7 891
"Tor Caledonia"	14 424	1 247	5 355	6 602
"Skagen"	12 333	1 080	4 644	5 724
"Tor Gothia"	12 259	1 074	4 619	5 693
"Lo-Lo P1"	6 800	637	2 763	3 400
"Lo-Lo P2"	6 236	592	2 571	3 163
"Lysbris"	5 656	545	2 374	2 920
"Lysfoss"	4 471	451	1 966	2 417
"Lyshav"	3 176	347	1 513	1 860
"Lysholmen"	2 876	323	1 408	1 731

Tabell 3.2.2B

3.2.3 Om CO₂ avgiften

Som nevnt foran, belastes innenriksfarten med en **CO₂ avgift** på 27 øre pr. liter, mens fiskebåter og forsynings-skip ikke belastes.

For et kystfartøy på ca. 1.500 tonn dødvekt, fremdriftsmaskineri på 1.200 – 1.800 BHK, og et brennstofforbruk på 150 gram pr. HK time, gir dette en avgiftsbelastning på ca. 60 kroner pr. driftstime, tilsvarende ca. 300.000 kroner pr. år.

Er skipets fart 10 – 12 knop (19 – 22 km/time), og gjennomsnittlig lastmengde 700 – 1.000 tonn, gir dette en avgiftsbelastning på under 0,5 øre pr. tonnkilometer.

3.2.4 Mulige endringer i de havneavgifter som belastes skip

Som nevnt innledningen til dette kapitlet, er bruttotonnasje eller AG-faktor \cong ingen logisk parameter for avgiftsberegninger. Dette erkjennes også av IMO.

Sveriges Sjöfartsvärk og EU kommisjonen (se referanseliste) har utført omfattende utredninger om spørsmål knyttet til skipsavgifter. Fra de viktigste konklusjonene fremheves disse:

- X Avgiftene må kunne gjennomlyses (transparency) og brukeren skal betale (user pays).
- X Bruttotonnasjebegrepet eller AG-faktor \cong oppfyller ikke disse kravene.
- X Alle kostnader skal dekkes inn, også finansielle kostnader. Marginalkostnadsbetraktninger bør legges til grunn, men er vanskelige å praktisere, f.eks. For nye og gamle anlegg.
- X Særkostnader bør søkes dekket direkte av brukere - f.eks. isbryting.

3.3 Sammendrag

Tabell 2.3A viser summen av de gebyrer og avgifter eksemplerskipene ville bli belastet med ved reise til Oslo havn fra utlandet og reise fra Oslo til utlandet iht. **standardsatsene** i de respektive regulativene som gjelder når dette skrives:

Sammendrag av gebyrer og havneavgifter							
Skip	BT	Gebyrer			Avgifter		Sum
		Kyst	Sikkerh.	Los	Anløp	Kai	
		kr					
Prinsesse Ragnhild	35 438	15 593	9 214	47 953	2 928	12 500	88 189
Tor Flandria	33 652	14 807	8 750	45 952	2 785	11 893	84 187
Peter Wessel	29 704	13 070	7 723	41 008	2 469	10 550	74 821
Christian IV	21 699	9 548	5 642	32 043	1 829	7 829	56 891
Tor Belgia	21 491	9 456	5 588	31 810	1 812	7 758	56 424
Tor Anglia	17 492	7 696	4 548	26 719	1 492	6 398	46 853
Tor Caledonia	14 424	6 347	3 750	23 283	1 247	5 355	39 982
Skagen	12 333	5 427	3 207	20 941	1 080	4 644	35 299
Tor Gothia	12 259	5 394	3 187	20 858	1 074	4 619	35 132
Lo-Lo P1	6 800	2 992	1 768	13 346	637	2 763	21 506
Lo-Lo P2	6 236	2 744	1 621	12 714	592	2 571	20 242
Lysbris	5 656	2 489	1 471	12 065	545	2 374	18 945
Lysfoss	4 471	1 967	1 162	10 738	451	1 966	16 284
Lyshav	3 176	1 397	826	8 597	347	1 513	12 680
Lysholmen	2 876	1 265	748	8 261	323	1 408	12 005

Tabell 3.3A

4. Oversikt over banetransportens rammebetingelser

4.1 Generelt

NSB Gods utfører et årlig transportarbeid på ca. 1.500 millioner tonnkilometer. Inkluderes togets vekt, er arbeidet ca. 6.500 millioner tonnkilometer.³⁰

NSB Gods har som målsetting å gå i balanse. Årets underskudd er riktignok anslått til 120 millioner kroner. Da har selskapet betalt ca. 30 millioner (år 2000) i kjøreveisavgift for bulktransport (tømmer o.a.) til jernbaneverket og diverse avgifter til staten. NSB Gods betaler ikke kjøreveisavgift for kombinerte transporter.

NSB Gods betaler også investeringsavgift (7 %) som i 1999 utgjorde 16,25 millioner kroner, tilsvarende 0,3 øre pr. bruttotonnkilometer.

I 1999 betalte NSB en CO₂ avgift på 46 øre pr. liter drivstoff, tilsvarende 2,23 kroner pr. togkilometer, og ca. 0,9 øre pr. netto tonnkilometer.

El.- avgiften var 5,94 øre pr. KWh, tilsvarende 76 øre pr. togkilometer, og ca. 0,3 øre pr. netto tonnkilometer.

Energiavgiftene er beskjedne i sammenligning med autodieselavgiften, men i samme størrelsesorden som CO₂ avgiften som innenriksflåten betaler.

I følge TØI har NSBs godstrafikk korttidsmarginale kostnader på 14,05 kroner pr. godstogkilometer til drift og vedlikehold av banenettet, tilsvarende ca. 0,6 øre pr. netto tonnkilometer.

For dieseltog angis for miljø og ulykker 13,35 kroner pr. togkilometer eller 5,5 øre pr. netto tonnkilometer. For elektriske godstog er belastningen for miljø og ulykker 0,65 øre.

Persontrafikken sikter også på å drive i balanse, men da forutsettes det at staten gir tilskudd for opprettholdelse av trafikksvake linjer. I år 2001 var tilskuddene budsjettert til 987 millioner kroner. Jernbaneverket (skinnene) budsjetterte i år 2002 med totale kostnader på 4257 millioner kroner, hvorav investeringene beløp seg til 1300 millioner, dvs. at driften av skinnenettet beløp seg til ca. 3 milliarder kroner³¹.

Fordelingen av drift og vedlikehold mellom gods- og passasjertrafikk er usikker. TØI har valgt å fordele kostnadene likt pr. brutto tonnkilometer. I årene 1996 – 98 utførte NSB brutto transportarbeid på 6.072 millioner tonnkilometer med passasjertog, 6.551 millioner tonnkilometer med godstog, dvs. ca. 1.500 millioner tonnkilometer på hver. Dette beløp er det kun politisk dekning for.

³⁰ Kilde: TØI 472a / 2000, s. 34

³¹ Kilde: Samferdsel nr. 8, 2001, side 10

Større effekt ville det ha om korttidsmarginalbetraktningen ble gjort gjeldende for havneavgifter, slik at anløps-, kai-, og vareavgiftene ble redusert. Da ville det bli lønnsomt å anløpe flere havner med mindre godsmengder.

Det skal også bemerkes at de fleste havnevesener taper penger på bruk av sine kraner. Lo-lo skip, som ikke selv er utstyrt med kraner, er avhengig av havnekraner, mens ro-ro skip og lo-lo skip som har egne kraner, og altså er selvlossende, klarer seg med rimelige kaianlegg uten havnekraner. De innrømmes likevel ingen avgiftsreduksjon!

For å styrke sjøtransporten, og trekke fordeler av dennes gunstige miljøsider, må skipsavgiftene revideres. Slik det er nå, fører avgiftssystemet til at lasten i stigende grad presses fra sjøtransport til landtransport. Spesielt bør kyst- og losgebyrene settes under lupen. Ikke bare er disse gebyrene høye, men de medfører også en sterk subsidiering av mindre beseilte områder fra de sterkere trafikkerte områdene i Sør-Norge, der overføring av last fra land til sjø er ønskelig, bl.a. av miljømessige grunner.

For fullstendighets skyld skal nevnes at samme tabell oppgir at Statens Veivesen får ca. 10 milliarder kroner av statlige midler. Fordelingen mellom god- og persontransport er omdiskutert, men stort sett er det enighet om at personbilene betaler større avgifter enn deres kostnader tilsier og at tungtransporten blir subsidiert. Dette gjelder veivedlikeholdet og ikke investeringene hvor et skille mellom person- og godstransport er meget vanskelig å definere.

Lastebilene betaler en autodieselavgift på 3,59 kroner pr. liter og en vektårsavgift på 6.000 kroner. Denne har nærmest symbolsk betydning.

Med et drivstofforbruk på 0,45 – 0,50 liter pr. vognkilometer, utgjør dette mellom 1,50 og 1,80 kroner pr. vognkilometer, hvilket i størrelsesorden 10 – 15 % av kjørekostnadene.

Statens årlige proveny fra dieselavgiften fra den tunge godstransporten på vei er anslagsvis 400 millioner kroner.

Hvis ”jumbotrailere” med lengde 25,25 meter innføres, vil dieselavgiftens relative betydning bli redusert for disse kjøretøyene.

En endring i rammebetingelsene med henblikk på å få mer last fra vei over til bane og sjø er derfor et komplisert spørsmål, hvor eksakt viden kommer til kort og politiske ønsker vil bli avgjørende.

Å presisere at statlige tilskudd til vei og bane er subsidier i konkurransemessig betydning tjener antageligvis liten hensikt. Bevilgninger er vedtatt i Stortinget og oppfyller ønskede mål i transportsektoren. Ved å se på rammebetingelsene, som denne utredningen gjør, er det å håpe at de statlige bevilgningene får større effekt og gir mer rasjonell og miljømessig transport.

Når det skal fremmes politiske vedtak kan nedenstående tall og synspunkter være av interesse.

4.2 Kortidsmarginale kostnader³²

Når Jernbaneverket beregner sine kortidsmarginale kostnader, er basis bruttotonnkilometer, og beregningsgrunnlaget et gjennomsnittlig godstog med bruttovekt 550 tonn og godsvekt 245 tonn. Man antar at den kortidsmarginale kostnaden av drift og vedlikehold er 20%, hvilket gir kr 14,05 pr. togkilometer, 2,06 øre pr. brutto tonnkilometer, og ca. 6 øre pr. netto godstonnkilometer.

Marginalkostnadene vedrørende ulykker er 1,60 kroner pr. togkilometer, tilsvarende 0,6 øre pr. netto godstonnkilometer, til sammen 6,6 øre pr. netto godstonnkilometer.

Avgifter, inklusive investeringsavgift er 2,62 kroner pr. togkilometer, tilsvarende ca. 1 øre pr. netto godstonnkilometer, dvs. en underdekning på ca. 5,6 øre.

I sammenligning med forholdene i veisektoren angir TØI i sin rapport 1,98 kroner i marginalkostnad pr. vognkilometer for veihold. Lastebilstatistikken angir 13 tonn nyttelast i gjennomsnittsklassen. Siden dette først og fremst er snakk om langtransport, antar vi at gjennomsnittslasten er på 20 tonn. Mht. tunge lastebilers veislitasje er det mye som tyder på at det ikke er bilens totalvekt, men akseltrykket som er viktigste parameter.

Dette gir en kortidsmarginal kostnad på 10 øre pr. netto tonnkilometer. Til dette skal legges kostnader ved ulykker, miljømessige forhold og kødannelser, beregnet av TØI til kr 1,43 pr vognkilometer, tilsvarende 7 øre pr netto tonnkilometer, til sammen 17 øre.

Av dette betales det kr. 1,55 i avgifter – ca. 8 øre pr. tonnkilometer - hvorved underdekningen blir 9 øre pr. tonnkilometer.

Dette betyr at de kortidsmarginale kostnadene ved biltrafikk er ca. 3,4 øre høyere pr. netto tonnkilometer enn for jernbanen (9 øre – 5,6 øre).

Antar vi at et vogntog med 20 tonns last, som skal kjøre 500 km, kan få sin last overført til jernbanen, gir dette på denne basis en samfunnsmessig besparelse på kr 340 (20 tonn x 500 km x 3,4 øre/tonnkm).

For sjøtransporten er statens utgifter til farled, losning etc, som skal belastes den innenrikske godstransporten, anslått til ca. 100 millioner kroner pr. år.

Hvor stor andel av dette beløpet som kommer inn under kortidsmarginale betraktninger er uinteressant, da kostnadene vil være neglisjerbare sammenlignet med bane og vei.

Ønsker man trafikk overført fra vei til bane, vil det være logisk ut fra ovenstående å avgiftsbelegge lastebiltransporten med 3,4 øre/tonnkm. Hvordan det skal gjøres er et eget vanskelig spørsmål, knyttet til lastebilenes kortidsmarginale kostnader.

Hvilken effekt vil dette kunne ha?

³² Kilde: TØI 472a / 2000

For den nevnte lastebiltransporten fra Oslo til Trondheim - 500 km med 20 tonn last - vil dette medføre en avgift på kr 340. Dette vil neppe forrykke transportbalansen mellom bane og bil!

5 Oversikt over veitransportens rammebetingelser

5.1 Avgifter

Lastebiler belastes med en vektårsavgift, som for tunge biler beløper seg opp til kr 6.000 pr. år. Den har nærmest symbolsk betydning.

Autodieselavgiften er kr 3,59 pr. liter. Med et drivstofforbruk på 0,45 – 0,50 liter pr. vognkilometer (vognkm.) utgjør denne avgiften mellom kr 1,60 og 1,80 pr. vognkm., hvilket er i størrelsesorden 10 –20 % av kjørekostnadene. Med hhv. 12/20 tonn last blir avgiftsbelastningen 13/15 – 8/9 øre pr. tonnkm.

For en jumbo trailer (lengde 25,25 meter) vil avgiftsbelastningen bli redusert med anslagsvis 15 %.

TØI 472a/2000 anslår trafikkvolumavhengige kostnader for vogntog til infrastruktur til kr 112 (5.)4elerk53 T

5.2 Underdekning av slitasje

Korttidsmarginale kostnader- - Fastleggelse av riktig avgiftsnivå

I diskusjoner om transportavgifter både i Norge og innen EU brukes begrepet *korttidsmarginale kostnader*. Populært forklart kan dette være den slitasje en ekstra lastebil på landeveien forvolder på veinettet. TØI har utført beregninger for å fastlegge disse for vei og bane. (Se vedlagte tabeller). Når det gjelder veitransport sees det at sum kostnader for et vogntog er stipulert til kr.3,40 mens avgiftene som betales er kr 1,55, altså en underdekning på kr 1,85, noe som er blitt omregnet til ca. 9 øre per tonnkilometer.

I de undersøkelser som er foretatt er det stor sprik mellom tallene. Veidirektoratet opplyser at vogntogenes slitasje på moderne hovedveier representerer mindre kostnader enn det som betales i avgifter. På mindre og dårligere veier er forholdet et helt annet.

Som det sees har NSB også underdekning.

Det er viktig å få etablert sjøtransportens kortsiktige marginalkostnader. Tabellen om energieffektivitet i underkapittel 5.3 gir en viss indikasjon om skips energiforbruk til infrastruktur.

5.3 Andre spørsmål - jumbotrailere

Det fremmet forslag om å øke den tillatte lengde på vogntog til 25,25 meter og totalvekten til 60 tonn. Nåværende maksimum er 18,75 meter og 50 tonn

TØI (1180/2000) og Vegdirektoratet leverte sin innstilling før jul, og de går inn for at slike jumbotrailere skal tillates på *hele standardnettet unntatt stamveiene i Hordaland, Sogn og Fjordane og Nordland*. Dette er beregnet å gi en årlig nyttegevinst på 174, 9 millioner kroner.

Forslaget har særlig betydning for konkurranseforhold innen godstransport på bane og vei.

Konkurranseflaten mellom biler i langtransport og skip i Norge er meget begrenset, i hvert fall på de veier hvor de lange kjøretøyene er tenkt å operere. Forslaget er derfor av noe perifer betydning for denne utredningen.

Hverken TØI eller Vegdirektoratet synes å ha særlige motforestillinger mot innføring av jumbotrailerne. De fremholder at disse vil gi reduserte transportkostnader og det vil kreves færre slike enheter for å kunne transportere samme godskvantum. Rapporten sier også *”at av tekniske årsaker er en overføring fra jernbane til vei ikke noen sannsynlig virkning av tiltaket”*. Forholdet til sjøtransporten er ikke omtalt i rapporten.

Vi har fått opplyst at Trygg Trafikk og NAF går i mot innføring av jumbotrailere på grunn av økt ulykkesrisiko.

Kort skal nevnes:

25,25 meters vogntog er tillatt i Sverige og Finland, men ikke i andre EU-land.

De lange vogntog antas å redusere veitransportens kostnader med ca. 15- 30 %. Drivstoffforbruk og utslipp vil også bli tilsvarende lavere.

Jernbanen frykter at de lange vogntogene vil knekke deres lønnsomhet på deres viktige lange distanser.

NSB opplyser at en lukking av deres trafikk på strekningen Oslo/Trondheim/Oslo og Oslo/-Bergen/Oslo på årsbasis vil øke veitrafikken med ca. 100 000 vogntog, vanlig kapasitetsutnyttelse tatt i betraktning, dvs. en økning i biltrafikken på ca. 100 vogntog hver vei per arbeidsdag.

Mange norske veier er uegnet for å betjene de lange vogntogene. Det samme gjelder en rekke terminaler som er bygget for kortere biler.

De lange lastebilene vil antageligvis føre til en sterkere sentralisering av havnene, og en må også anta at mer oversjøisk last vil gå via Gøteborg for direkte distribusjon til østlandsområdet i stedet for via Oslo og andre Oslofjordhavner.

I følge Skipsfart & Miljø, et faktahefte om miljøutfordringen til sjøs utgift av Norges Rederiforbund:

**Energieffektivitet
(liter oljeekvivalenter pr.1000 tonn km)**

	Energi til fremføring	Energi til infrastruktur
Semitrailer	41	20
Lastebil over 8 tonn	50	20
Småskip under 500 brt	18	3
Lektertransport	7	3
Jernbane	25	20

Miljøårboka 1990³³ skriver på side 124:

”Når ein i tabell 30 freister å ta omsyn til den indirekte energibruken vert det offisielle norske biletet av energieffektiviteten for transportformene snudd på hovudet: For gods vert sjøtransport dobbelt så effektiv som jernbanen, medan jernbane og vegtransport stiller om lag likt. Dei offisielle tala er henta frå Stortingsmelding nr. 44 for 1983-84 om jernbanens drift og investeringar.”

³³ Kilde: Samferdsel 1989, Miljøårboka 1990

Utviklingen viser betydelig utvikling mot renere lastebilmotorer. Nylig uttalelse fra det svenske Scania konsernet er ett holdepunkt om dette.

6. Offentlige og private havner i Norge

6.1 Havnenes plass i samferdselsbildet

I havnene overføres gods mellom skip, jernbane og lastebil. Ofte korttidslagres godset i havnene i påvente av videre transport.

Overføring av gods fra et transportmiddel til et annet koster tid og penger. Store anstrengelser er gjort for å forenkle prosessen både ved å se på skipenes og havnenes utforming, samt det utstyr som benyttes. En havn er et kostnadselement i transportkjeden (logistikkjeden). Det synes tvilsomt om havnen kan betraktes som et verdiskapende element.

Ut fra mandatet for denne utredningen, (tørrbulk, våtbulk og passasjerfart er ikke inkludert), kan de viktigste transportmåtene listes slik:

- **Ro-ro skip med selvkjørende enheter** – Slike skip kan operere i ubetjente havner, som norske riksveifergehavner. Et eksempel på det er havneanleggene i Moss og Horten for fergeforbindelsen mellom disse byene. Der blir det transportert like mye stykkgoods som stykkgodsmengden gjennom Oslo havn, men fergeleiene i begge byer er ubemannet!
- **Godsferger som fører semitrailere (uten trekkvogn)** – Her kreves det traktorer for trekking av løstrailere fra kaien til skipets lasterom ved lasting, og motsatt ved lossing.
- **Lo-lo skip** – Slike skip kan ha eget utstyr for lasting og lossing av containere etc., og er da selvbetjente. Et lo-lo skip uten eget løfteutstyr - "gearless" – er avhengig havnekran for lasting og lossing.
- **Sideportskip** – Slike skip benyttes særlig for gods på paller. Ved lasting og lossing håndteres dette med gaffeltrucks og jekktraller.
- **Konvensjonelle skip** – Disse kan føre de fleste typer stykkgoods.

Stykkgodshavnene er stort sett kommunale, men det skal ikke ses bort fra at private havner (industrihavner) håndterer 80% av lasten mellom Norge og utlandet. Industrihavnene opererer i stor grad som en del av bedriftene som eier dem.

Havnenes betydning for transport av stykkgoods er blitt redusert. Mekanisert godshåndtering og lastebilens effektive transport på bedre og bedre veier, har skapt konkurranse mellom havner som tidligere hadde "geografisk monopol". Antallet av havnearbeidere er i dag en brøkdel av hva det var før. Havnetrafikkens andel av totaltransporten er også sterkt redusert. I Oslo utgjør trafikken av containere til og fra havnen under 2% av totaltransporten på E6 og E18.

6.2 Havneloven

De kommunale havnene er underlagt *Lov om havner og farvann m.v.* (Havneloven) og relevante offentlige forskrifter.

Regjeringen har nedsatt et utvalg (Engenes – utvalget) for eventuell revisjon av havneloven.

Det kan stilles spørsmål ved behovet for en egen lovgivning for kommunale havner. Det ingen analog lovgivning for lastebil- og jernbaneterminaler på land, og det er nærliggende å betrakte stykkgodshavner som terminaler på linje med disse. For eksempel har Sverige, som det ofte sammenlignes med, ikke egen lov for havner.

6.3 Oppgave og forretningsområde

Norske kommunale havner er i realiteten eiendomsforvaltere. Lasting, lossing, terminalbehandling og lagring utføres av private aktører.

I de private havnene utføres alle havnefunksjoner av en organisasjon - som regel eieren. Tilsvarende skjer det i stor grad i Sverige der havnen er Abolagisert². Kommunen som eier havneområdet, har etablert et havneselskap, ofte med privat deltagelse.

Sverige har ingen havnelov i norsk forstand, og havneselskapene kan betale utbytte, f.eks. til kommunekassen. Norske bil- og togterminaler er heller ikke underlagt noen egen lovgivning.

Disse problemstillingene er ikke berørt i Nasjonal transportplan, men bør tas opp. Det er også tvilsomt om de vil bli tatt opp av utvalget som skal revidere norsk havnelov.

6.4 Havnestatistikk

De fleste havner registrerer skipsanløp i bruttotonn. Cruise- og tankskip blandes sammen. Skipenes fyllingsgrad nevnes ikke. Slike forhold gjør statistikk lite nyttig.

Norsk havnestatistikk trenger derfor fornyelse for å kunne fungere som et godt verktøy ved planlegging av havner som ønsker å være knutepunkter i fremtidens logistikkjeder.

7. Konkurranseflaten mellom ulike transportformer

Når det gjelder stykkgoods er mulighetene for å overføre trafikk fra vei til sjø begrenset i innlandstrafikken, dog kan endrede rammebetingelser føre til en økning i sjøtransportene på bekostning av veitrafikken i og mellom Vest-Norge - Nord-Norge. Med endrede rammebetingelser tenkes det her på reduksjon av CO₂-avgift, lønnsrefusjon og reduserte havneavgifter - - innenriksskipene betaler ikke kystgbyr og seiler uten los.

Lastmengdene som vil bli påvirket er imidlertid beskjedne og vil neppe påvirke det totale transportbildet i særlig grad.

Annerledes er det med NSB Gods. På de lange distanser har jernbanen et stort potensial som kan utløses ved enten reduserte avgifter for togene, eventuelt økte avgifter for biltransporten. Utvidelse av en del tunnelprofiler slik at trailere kan transporteres med tog vil temmelig sikkert også virke positivt inn på NSBs markedsandel.

Konsulentene ser det slik at den største mulighet for å få merkbar effekt i overføring av last fra vei til sjø er i nordsjøfarten. Store kvantiteter går i dag fra Vest- og Nord-Norge via Syd-Norge til kontinentet. Reduserte gebyrer og avgifter for nordsjøskipene vil gjøre det mer attraktivt med direkte seilas fra vest- og sydnorske havner til kontinentet. Derved unngår man lastebiltransporten over fjellene.

Mer effektiv jernbanetransport - - systemtog - - vil også kunne virke positivt i denne sammenheng ved for eksempel skipning via Brevik Havn. En interessant utvikling er på gang.

På grunn av landets geografi er sjøtransport lite konkurransedyktig ut fra Østlandet. Sjøtransport har muligheter langs kysten og til og fra kontinentet. Det vil være viktig å legge forholdene til rette for direkte transporter mellom Vest-Norge og kontinentet slik at denne lasten ikke trekkes over Østlandet.

Den viktigste konkurransen i innlandstransporten i Norge er mellom bil og bane på lengre distanser - - anslagsvis over 300 kilometer. Sidespor til mindre norske havner, inklusiv Oslo er av liten interesse for NSB.

For å styrke sjøtransporten, og trekke fordeler av dennes gunstige miljørider, er det viktig å undersøke muligheter for reduksjon av de gebyrer og avgifter sjøtransporten belastes med. Slik det er nå, bidrar disse kostnadene til å svekke sjøtransportens konkurransekraft og til at lasten i stigende grad presses fra transport på sjø til transport på vei. Spesielt bør alminnelig kystgbyr, losberedskapsgebyr, losingspenger og sikkerhetsgebyrer settes under lupen. Ikke bare er disse gebyrene høye, men de medfører også en sterk subsidiering av mindre beseilte områder fra de sterkere trafikkerte områdene i Sør-Norge, der overføring av last fra land til sjø er ønskelig, bl.a. av miljømessige grunner.

Ord og uttrykk

Byutvikling

Her brukt i betydningen å utvikle et område til bymessige formål; nybygging, revitalisering inkl. offentlige rom, parker og andre friområder.

Bulk

Gods som lastes i løs masse, enten flytende (våt bulk) eller i pulverform (tørr bulk). Lasting/lossing foregår med transportbånd, pater-nosterverk eller i rørsystemer direkte i skipets luker eller lasterom.

Chassis

Understell forsynt med hjul. Trekkes av en spesiell terminaltraktor. Benyttes til intern forflytting av enhetslaster.

Container

Standard transportemballasje; dimensjoner, f.eks. lengde 20, 30 eller 40 fot, bredde og høyde 8 fot.

Containerkran

Spesialbygget skinnegående kran på kai for lasting og lossing av containere.

Dekar

1.000 m² eller 1 mål.

Ekspropriasjon

Overføring av eiendoms- eller bruksrett ved tvang (også kalt oreigning). Oreigningsloven hjemler rett til tvangsoverføring av eiendomsrett.

Enhetslast

Last samlet i eller på en standardisert lastbærer. Dette kan være containere, flak, rolltrailere (MAFI), eller semitrailere.

Feeder tjenester

Mating, f.eks. transport av containere mellom små havner og havner som anløpes av oversjøiske linjer
Spesialbygget skinnegående kran på kai for lasting og lossing av containere

Flak

Stor flat platform til å sette gods på, og som kan håndteres med gaffeltruck.

Frekvens

Her brukt i betydningen hyppighet i linjefarten; hvor ofte skipet ankommer og avgår.

“Gantry” kran

Spesialbygget skinnegående kran på kai for lasting og lossing av containere.

Havneavsnitt

Det virksomhetsområde i kommunen hvor havneloven gjelder.

Image

Etablert inntrykk, forestilling.

Infrastruktur

Fysiske transportanlegg som vei, bane, havneanlegg etc.

Intermodale transporter

Transport ved hjelp av ulike transportmidler, dvs. transporten fra opprinnelsessted til bestemmelsessted kombinerer ledd med ulike transportmidler som sjø-, bane- og veitransport.

³⁴Kilder: PBE, OHV o.a.

Konsolidering

Se samlasting.

Konvensjonelt gods

Gods som ikke er pakket i store enheter.

Linjefart

Sjøveis transport med faste ruteopplegg.

Logistikk

Planlegging, iverksetting og styring av målrettet, effektiv strøm og lagring av råvarer, varer under produksjon, ferdigvarer, tjenester, og tilknyttet informasjon, fra opprinnelsessted til brukersted (inkl. inngående, utgående, interne og eksterne bevegelser) med den målsetting å imøtekomme krav fra kunder.

Lo-lo

Lo-lo betyr "lift on-lift off". Lasting og lossing av containere ved hjelp av containerkran.

Nautisk mil

En nautisk mil er lik 1.852 meter.

Offentlig havn

Kommunalt eiet havn underlagt havne- og farvannslovens bestemmelser.

OHV

Oslo havnevesen

Oversjøisk ("deep sea")

Sjøtransport mellom Europa og andre kontinenter.

PBE

Plan- og bygningsetaten.

Reguleringsplan

Juridisk bindende detaljplan for utnyttning og vern av grunn, vassdrag, sjøområder, bebyggelse og det ytre miljø i bestemte områder av en kommune.

Ro-ro

Ro-ro betyr "roll on-roll off". Lasting og lossing ved kjøring med lastebil eller trekking på rullende understell som semi-trailer, chassis, o.a. over rampe inn i eller ut av skipets lasterom.

Samlasting

Flere varepartier som lastes inn i samme container.

Sentralhavn

Havner som peker seg ut som knutepunkter for utenrikstrafikken er av Fiskeridepartementet klassifisert som sentralhavner. Begrepet "sentralhavn" er erstattet av begrepet "nasjonalhavn". (Se også St. meld. Nr. 46 1996-97, s.27.)

Skipstrailer

Trailer med store luftfylte hjul.

Trailer med små kompakte hjul – roll-trailer, MAFI-trailer.

Statlige sektorplaner

Overordnede avveininger, prioriteringer og planrammer, f.eks. innen transportsektoren: Norsk vei- og veitrafikkplan, Norsk jernbaneplan, Norsk luftfartsplan og melding om havner og infrastruktur for sjøtransport.

"Stevedøre" bedrifter

Bedrifter som utfører godshåndtering, lasting og lossing i havnen. Utfører også fylling ("stuffing") eller tømning ("stripping") av containere.

"Straddle-carrier"

Hjulgående, maskinelt godshåndteringsutstyr. Løfter forflytter og stabler containere innenfor sitt eget rammeverk. Enkelte kan stable opp til fire containere i høyden.

Stykkogs

Alt gods som ikke er tørr- eller våtbulk, er stykkogs. Det skilles mellom containerisert og konvensjonelt stykkogs.

Konvensjonelt stykkogs kan f.eks. være frukt på paller, trematerialer på flak, stålprofilert etc.

TEU ("Twenty foot Equivalent Unit")

TEU er en forkortelse for "Twenty foot Equivalent Unit". Dette er et internasjonalt standardmål for enhetslaster med lengde på 20 fot. En container med ytre lengde x bredde x høyde = 20 fot x 8 fot x 8 fot tilsvarer 1 TEU. En container med ytre lengde x bredde x høyde = 40 fot x 8 fot x 8 fot tilsvarer 2 TEU.

Tønnekilometer

Godsvekt ganget med fraktet distanse. Ti tonn fraktet 2 kilometer er lik 20 tonn-kilometer.

Transitthavn

Havn der containere omlastes fra et skip til et annet, f.eks. fra oversjøisk linjeskip til feederlinjeskip.

Tørrbulk

Løst tørrstoff, f.eks. korn, sukker, salt, sement i upakket form.

Våtbulk

Væsker, f.eks. kjemikalier, bensin- og oljeprodukter i tankform.

Underlagsmateriale

Se henvisningene i rapportteksten, vedleggene og fotnotene.

Referanser

I løpet av utredningen har vi hatt samtaler med en rekke fagpersoner innen næringsliv, politiske fora, statlige og kommunale myndigheter.

Vi vil ikke vise en oversikt over disse, men takker hver i sær for stor velvilje og imøtekommenhet!

Vedlegg

Vedlegg 1.1A***White Paper on Common Transport Policy, Policy Guidelines og The Marco Polo Programme***

Essensen i de to rapportene er at Europa holder på å kveles i økende veitransport og at jernbanen er ineffektiv. De innlandske vannveier og short sea shipping må effektiviseres og tas mer i bruk, samtidig som jernbanen som i dag har 8 % markedsandel og gjennomsnittshastighet for godstogene på 18 km per time, må revitaliseres. (Langdistanse godstog i Norge, ca. 65 km/time.)

Rapportene er sterke i sine uttalelser om at veitrafikken må avgiftsbelegges slik at den dekker sine reelle kostnader og at det blir balanse i de avgifter som betales for bruk av infrastruktur inklusiv miljøbelastning. Økt fokus på landeveistransport ved avgiftsbelegning er sterkt understreket, samtidig som man også slår til lyd for weekendforbud for tyngre lastebiler. Sett med norske øyne er det interessant at mens short sea shipping omtales generelt, nevnes det overhodet ikke at kysttransport langs Nordsjøkysten nærmest er ikkeeksisterende. Det er den heller ikke i svenske og finske farvann.

Heller ikke påpekes det at trafikk til og fra Skandinavia som i stor grad går med bilferger og dermed landevei med fordel kunne flyttes over til skip som anløp Vesteuropiske havner og dermed avlastet i hvert fall de tyske landeveiene, eventuelt jernbanestrekningene.

Uten at det kommer klart frem er inntrykket at man vil bevare avgiftsgrunnlaget for sjøtransporten og havneavgiftene, dvs. på bruttotonnbasis. Svenskene har i egne utredninger som de har foretatt slått til lyd for overgang til avgifter på vekttonn av lasten som skipet bringer med seg.

Rapportene påpeker at transportmåtene må dekke sine infrastrukturkostnader beregnet på kortsiktige marginalbetraktninger. Det vil si at en lastebil skal betale den slitasje og den miljøbelastning den forårsaker, samt kostnader ved fjerning av flaskehalsen hvis dette er aktuelt.

For sjøtransporten er dette en interessant angrepsvinkel, da både marginale farleds- og havneavgifter er beskjedne - - nærmest 0.

Dette bringer oss videre over til et område som er lite berørt i rapportene, nemlig de administrative kostnader ved å operere vei, bane og sjøtransport. Svenskene har presentert tall fra Sverige og vi må finne tilsvarende her i Norge.

Ingen av rapportene berører hvilke kostnadsendringer som må til for at transport for eksempel flyttes fra vei til sjø.

Intermodal transport lovprises.

Vedlegg 3.1A

Basert på standardtariffer, ville ATOR GOTHIA³⁵, et ro-ro³⁵ skip med 1.575 m lastefelt (*lanemetres*), tilsvarende ca. 255 TEU³⁶, og 12.300 BT³⁷, betale **kyst-, sikkerhets- og losgebyrer på kr 35.000** ved anløp av Oslo fra utlandet, mens et lo-lo³⁸ skip, ALO-LO P1", med lastekapasitet på 540 TEU, (NB: Dobbelt så stor lastekapasitet!), og 6.800 BT, ville betale **kr 23.000 i kyst-, sikkerhets- og losgebyrer** ved det samme anløpet.

Vedlegg 3.1.1A

Fiskeridepartementets forskrift, *FOR 1995-04-21 nr. 375: Forskrift om alminnelig kystgebyr*. (4 sider) er ordnet i følgende kapitler:

- Kapittel I. Innledende bestemmelser
- Kapittel II. Beregning av fartøyers størrelse
- Kapittel III. Beregning og betaling av gebyr
- Kapittel V.³⁹ Avsluttende bestemmelser
- Kapittel VI. Ikrafttredelse, overgangsbestemmelser

Endringer fastsettes av Fiskeridepartementet, de siste er i endringsforskrift nr. 1432 pr. 20.12.00.

I kapittel I. *Felles bestemmelser*, er dette fastsatt i §1. *Gebyrplikt* :

"Fartøyer på 200 BT eller mer skal ved innseiling til eller utseiling fra norsk indre farvann betale alminnelig kystgebyr etter denne forskrift med mindre annet er bestemt i § 3. Betalingsplikten inntreer når fartøyet passerer grensen for gebyrbelagt farvann for inn- eller utseiling, jfr. §2 første ledd bokstavene a, b og c."

§3 inneholder disse unntakene fra gebyrplikten:

"Følgende fartøyer er fritatt fra å betale gebyrer etter denne forskriften:

- a. *Fartøyer som bare utøver humanitær virksomhet i ikke-kommersielt øyemed.*
- b. *Fartøyer som bare seiler som skoleskip og i ikke-kommersielt øyemed.*
- c. *Krigsfartøyer og transportfartøyer under militær kommando.*
- e. *Fartøyer på reise fra en norsk havn til en annen. Svalbard, Jan Mayen og Bjørnøya anses for å være norsk i relasjon til denne bestemmelsen, når fartøyet ikke kommer fra eller skal anløpe utenlandsk havn.*
- f. *Fartøyer i gjennomfart som ikke har stasjonære opphold i gebyrbelagt farvann "*⁴⁰

³⁵ Roll on – roll off.

³⁶ "Twenty foot Equivalent Unit". Internasjonalt standardmål for enhetslaster med lengde 20 fot. Se også "Ord og uttrykk."

³⁷ Bruttotonnasje

³⁸ Lift on – lift off.

³⁹ Forskriften inneholder ikke noe kapittel IV

⁴⁰ Pkt.d er utelatt i forskriften

FujiSiemWord2000 ucrapp\kystdir01 eb 05.06.02 14:21

Til slutt i kapittel 1 opplyses det:

”Ved tvil avgjør Kystdirektoratet om vilkårene for fritak etter første ledd er til stede. Kystdirektoratet kan etter søknad innrømme fritak fra gebyrplikten når særlige hensyn tilsier det.”

Vedlegg 3.1.2A

Retningslinjer for sikkerhetsgebyrer i Oslofjordområdet er fastsatt ved kongelig resolusjon av 11. desember 1998 i disse forskriftene:

- *FOR 1998-12-11 nr. 1273: Forskrift om maritime trafikkentraler og om bruk av farvannene i Oslofjorden og tilstøtende områder, Akershus, Oslo, Buskerud, Østfold og Vestfold,⁴¹ og*
- *FOR 1998-12-18 nr. 1383: Forskrift om sikkerhetsgebyr for bruk av den maritime trafikkentralen for Oslofjorden i Horten, Vestfold, Østfold, Akershus og Buskerud.⁴²*

FOR 1998-12-11 nr. 1273 (17 sider) er ordnet i følgende kapitler:

- *Kapittel 1. Felles bestemmelser*
- *Kapittel 2. Generelle bestemmelser som dekkes av trafikkentraler*
- *Kapittel 3. Bestemmelser som gjelder for bruk av farvann i fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud og Vestfold og som dekkes av trafikkentralene i Horten og i Oslo havn.*
- *Kapittel 4. Ikrafttredelse. Opphevelse an andre forskrifter*
- *Vedlegg 1 Definisjon av fartøyer i kategori 1 og kategori 2*

Om formålet sier kapittel 1 i FOR 1998-12-11 nr. 1273 dette i § 1-1:

”Formålet med forskriften er å redusere risikoen for skipsulykker i norske kystfarvann samt bidra til effektiv avvikling av sjøtrafikken i områder som dekkes av maritime trafikkentraler.”

Spørsmålet om hvem som må betale sikkerhetsgebyr er forklart i § 1-2. *Definisjoner.* I paragrafens pkt.1. *Fartøy* heter det: *”Enhver flytende innretning som kan brukes som transportmiddel, fremkomstmiddel, oppholdssted, produksjonssted eller lagersted, herunder undervannsfartøyer av enhver art.”*

§1-3 sier dette i pkt. 1 om hvilke fartøyer forskriften gjelder for: *”Fartøy med største lengde 24 meter eller mer. Fartøy som skyver et fartøy og fartøy som blir skjøvet, regnes som et fartøy.”*

⁴¹ Kilde: Lovdata

⁴² Kilde: Lovdata

FOR 1998-12-18 nr. 1383 definerer gebyrområdet slik i §1: *"Forskriftens virkeområde avgrenses i sør av rette linjer trukket fra Tønsberg Tønne over Sydostgrunnen til grunnlinjen, videre langs grunnlinjen til riksgrensen mot Sverige, og derfra langs riksgrensen til land. Forskriftens virkeområde avgrenses i nord av en rett linje langs breddeparallellen på N 59° 46'."*

Om betaling av gebyr, bestemmer FOR 1998-12-18 nr. 1383 dette i §4. *"Plikt til å betale sikkerhetsgebyr"*:

"Fartøyets reder er ansvarlig for betaling av sikkerhetsgebyr etter denne forskriften. Sikkerhetsgebyr skal betales i følgende tilfelle:

1. *Hver gang et fartøy passerer den sørlige grensen for gebyrområdet og seiler inn i gebyrområdet.*
2. *For hvert fjerde tilfelle der et fartøy går til kai, ankers eller fortøyningsplass i gebyrområdet, uten at det har seilt ut av gebyrområdet i sør.*

I stedet for å betale gebyr som nevnt i andre ledd, kan fartøyet betale årsgebyr.

Årsgebyret skal være innbetalt senest 20. desember året før det tar til å gjelde. Årsgebyret dekker et ubegrenset antall seilinger i kalenderåret. Årsgebyrordningen kan tiltres når som helst i løpet av kalenderåret. Det gis heller ikke refusjon for tidligere påløpte enkeltgebyrer for seilinger før betalingstidspunktet.

Årsgebyret kan bare overføres fra et fartøy til et annet dersom Kystverket 1. distrikt ved losoldermannen for Oslofjorden sjøtrafikkavdeling gir tillatelse. Overføring kan bare skje når et fartøy midlertidig erstattes av et reservefartøy på grunn av verkstedopphold eller reparasjon og det opprinnelige fartøyet igjen blir satt inn i trafikk i gebyrområdet så snart verkstedoppholdet eller reparasjonen er gjennomført.

Er det betalt årsgebyr for fartøy som forliser eller avhendes i gebyråret, kan det etter søknad til Kystverket 1. distrikt ved losoldermannen for Oslofjorden sjøtrafikkavdeling gis en forholdsmessig refusjon av årsgebyret."

I følge FOR 1998-12-18 nr. 1383 §3 *"Definisjoner"* betyr i forskriften forkortelsen BT, *"Bruttotonnasje slik den er angitt i fartøyets målebrev i henhold til skipsmålingskonvensjonen av 1969."*

Vedlegg 3.1.3A

Losgebyrene og bestemmelser om farledsbevis er beskrevet i følgende forskrifter fra Fiskeridepartementet:

- *FOR 1994-12-23 nr. 1128: Forskrift om losberedskapsgebyr og losingsgebyr (losgebyrer).⁴³*
- *FOR 1994-12-23 nr. 1129: Forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann.⁴⁴*
- *FOR 1994-12-23 nr. 1215: Forskrift om farledsbevis.⁴⁵*

⁴³ Kilde: Lovdata

⁴⁴ Kilde: Lovdata

⁴⁵ Kilde: Lovdata

De to førstnevnte forskrifter har følgende kapitteloverskrifter:

FOR 1994-12-23 nr. 1128:

- *Kapittel I: Innledende bestemmelser*
- *Kapittel II: Beregning av fartøyers størrelse*
- *Kapittel III: Losberedskapsgebyr*
- *Kapittel IV: Losingsgebyr*
- *Kapittel V: Fritaksbestemmelser*
- *Kapittel VI: Fellesbestemmelser*
- *Kapittel VII: Ikrafttredelse, overgangsbestemmelser*

FOR 1994-12-23 nr. 1129:

- *Kapittel 1. Alminnelige bestemmelser*
- *Kapittel 2. Losplikt*
- *Kapittel 3. Fritak fra kravet om å bruke los – farledsbevis*
- *Kapittel 4. Dispensasjon og myndighet til å fravike forskriften*
- *Kapittel 5. Klage. Straff*
- *Kapittel 6. Ikrafttredelse. Overgangsbestemmelser. Endringer i andre forskrifter*
- *Vedlegg 1. Farvann innenfor grunnlinjen som er fritatt fra lospliktbestemmelsen*
- *Vedlegg 2. Liste over grupper av fartøyer som er nevnt i forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann § 6 første ledd nr. 3 og nr. 4, og som skal benytte los*

Om formålet sier i FOR 1994-12-23 nr. 1129 dette i kapittel 1, § 1:

”Formålet med forskriften er å sikre en effektiv lostjeneste, som kan bidra til å trygge ferdselen på sjøen og derigjennom verne om miljøet, samt medvirke til at Forsvaret kan løse sine oppgaver.”

Plikten til å betale losgebyrer er forklart i FOR 1994-12-23 nr. 1128, kapittel I, § 2 *Gebyrplikt* slik:

”Fartøyer som frivillig nytter statslos eller er omfattet av bestemmelsene om losplikt i henhold til loslovens §13 og forskrifter gitt i medhold av denne, skal betale gebyr etter denne forskriften.

Dispensasjon for den enkelte seilas fra kravet om å bruke los eller fritak på grunn av utstedt farledsbevis fritar ikke fra plikten til å betale beredskapsgebyr.

Betalingsplikten for losberedskapsgebyr inntreer når fartøyet passerer grensen for gebyrbelagt farvann for inn- eller utseiling, eller når fartøyet tar statslos om bord utenfor gebyrbelagt farvann. For gebyrpliktige fartøyer som hovedsakelig seiler innenfor grensen for gebyrbelagt farvann eller mellom norske havner, bestemmer Kystdirektoratet når betalingsplikten inntreer. Betalingsplikten omfatter all seilas i gebyrbelagt farvann og all seilas med statslos om bord.

Betalingsplikten for losingsgebyr inntreer når statslos tas om bord og omfatter all seilas med statslos om bord, jf. dog § 15.”

I samme forskrifts §3 *Definisjoner*, er det enkelte forklaringer:

"I denne forskriften betyr:

- a. Gebyrbelagt farvann: Farvann innenfor grunnlinjen.*
- b. Innseiling: Seilas fra farvann utenfor grunnlinjen ved passering av grensen for gebyrbelagt farvann for anløp av norsk indre farvann.*
- c. Utseiling: Seilas til farvann utenfor grunnlinjen ved passering av grensen for gebyrbelagt farvann ved avgang fra norsk indre farvann.*
Fiskeridepartementet kan i tilstilfelle bestemme hva som skal forstås med de enkelte definisjonene.