



STORTINGET

Innst. 377 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra kommunal- og forvaltningskomiteen

Dokument 8:40 S (2019–2020)

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Sandra Borch, Jenny Klinge, Liv Signe Navarsete, Hans Inge Myrvold og Marit Arnstad om tiltak for en bedre fergepolitikk i Distrikts-Norge

Komiteens behandling

Komiteen har i brev av 29. januar 2020 til Kommunal- og moderniseringsdepartementet v/ statsråd Nikolai Astrup bedt om en vurdering av forslagene. Statsrådets uttalelse følger av vedlagte brev av 6. mars 2020. Komiteen har 25. februar 2020 avholdt muntlig høring i saken.

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen om å innrette kriteriene for finansieringen av båt- og fergedrift slik at fylker som har ansvar for denne delen av infrastrukturen, kan utvikle tilbudet basert på rimelige billettpriser.
2. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert budsjett for 2020 om å legge fram forslag til en finansierungsordning som innebærer at staten fullt ut tar merkostnaden ved klimaomstilling av fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk. Ordningen må fange opp både gjennomførte og kommende tiltak.
3. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert budsjett for 2020 utrede en nasjonal maksimalpris for båt- og fergebilletter hvor staten fullt ut kompenserer fylkenes inntektstap ved innføring av en slik ordning.»

Det vises til dokumentet for en nærmere beskrivelse av forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Masud Gharahkhani, Stein Erik Lauvås, Eirik Sivertsen og Siri Gåsemyr Staalesen, fra Høyre, Norunn Tveiten Benestad, Torill Eidsheim, Olemic Thommessen og Ove Trellevik, fra Fremskrittspartiet, Jon Engen-Helgheim og Helge André Njåstad, fra Senterpartiet, Heidi Greni og Willfred Nordlund, fra Sosialistisk Venstreparti, lederen Karin Andersen, og fra Kristelig Folkeparti, Torhild Bransdal, viser til Representantforslag 40 S (2019–2020).

Komiteen viser til at mange innbyggere i store deler av landet er avhengige av å benytte seg av ferger og båt daglig – enten det er besøk til venner og familie, oppsøke Nav-kontor, legebesøk eller pendling til jobb og skole. Komiteen viser til at ansvaret for fergedrift på fylkesveinettet ble overført til fylkeskommunene i 2010 etter initiativ fra den rød-grønne regjeringen.

Komiteen viser til stort engasjement langs kysten etter at flere fylkeskommuner i det siste har satt opp eller vurdert å sette opp takstene ut over det staten har gjort. I tillegg har fylkeskommunene sluttet seg til Auto-

PASS-systemet, noe som bidrar til ekstra stor belastning for næringsliv og pendlere, siden disse får enda høyere pris og passasjerer får reise gratis. Komiteen har stor forståelse for at folk og næringsliv opplever summen av dette som urimelig og hemmende for utviklingen av næringslivet.

Komiteen viser til komiteens muntlige høring 25. februar 2020. Der kom det frem at det er ulike problemstillinger for de ulike fylkeskommunene. Vestland fylkeskommune var tidlig ute med å velge nullutslipps-teknologi. Innspillene fra kommunene som stilte var at de ønsker at eventuelle ekstra løyvinger til ferge drift blir målrettet til reduserte takster og ikke gitt som helt frie midler som fylkeskommunen kan prioritere selv.

Komiteen viser til at det fremsatt tre forslag i saken.

Komiteen viser til forslag nummer 1:

«Stortinget ber regjeringen om å innrette kriteriene for finansieringen av båt- og ferge drift slik at fylker som har ansvar for denne delen av infrastrukturen, kan utvikle tilbudet basert på rimelige billettpriser.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, mener at spørsmål om kriteriene for båt- og ferge drift hører hjemme i kommuneproposisjonen. Når det gjelder båtdrift, har regjeringen nylig sendt ut på høring forslag til nye kriterier. Disse imøteser flertallet å få vurdert i Kommuneproposisjonen 2021 som behandles i Stortinget våren 2020.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener flertallet har en noe spesiell vurdering av forslaget. Disse medlemmer er enig i at endringer av kriteriene bør foreslås i forbindelse med kommuneproposisjonen eller nasjonalbudsjettet. Forslaget legger derfor opp til at innretningen bes endret, og at regjeringen da må komme tilbake med et nytt system som Stortinget kan ta stilling til.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til at det i dag er slik at fylkeskommunen har frihet til å utvikle tilbudet innenfor sine frie inntekter. Disse medlemmer viser til at til tross for det og at det også er stilt større midler til rådighet for ferge fylkene gjennom inntektssystemet de senere år, har ikke fylkeskommunene satt ned prisene. Disse medlemmer viser til skriftlig spørsmål fra Helge André Njåstad til kommunal- og moderniseringsminister Nikolai Astrup, Dokument 15:1005 (2019–2020), der det fremkommer at ferge fylkene gjennom inntektssystemet har fått nesten 500 mill. kroner mer omfordelt siden 2015.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at inntektssystemet har en omfordelende effekt. For mange av fylkene, særlig båt- og ferge fylkene, har man hatt en realinntektsnedgang siden 2015. At man i samme tidsrom har gjort endringer i inntektssystemet slik at det gis mer på bakgrunn av behov til båt og ferge, endrer ikke det faktum at det økonomiske handlingsrommet reelt er redusert for flere av fylkene. Flertallet viser til at regjeringen over år har vurdert effektiviseringsmulighetene som større enn det statistikken viser har vært mulig å gjennomføre. Flertallet registrerer at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet viser til at ferge fylkene nesten har fått 500 mill. kroner mer siden 2015. Flertallet viser til at bevilgninger til fylkeskommunal ferge drift dekkes over fylkeskommunenes frie midler. Disse er i samme periode reelt redusert for flere fylker. I 2013 brukte fylkeskommunene 1 738,2 mill. kroner på fylkeskommunal ferge drift, og i 2018 var forbruket 2 327,3 mill. kroner. Dette gir en nominell økning på 34 pst. for perioden. Forbruket er netto driftsutgifter, hentet fra Kommune-Stat-rapportering (Kostra). Flertallet viser til at utgiftsøkningen er større enn omfordelingen regjeringspartiene og Fremskrittspartiet viser til, selv om det er over en noe lengre periode. Null- og lavutslippskontraktene, som er kostbare, kommer på toppen av de kontraktene fylkene har utlyst de senere år. Det er derfor grunn til å anta at den største veksten er kommet midt i og mot slutten av perioden. Stortingets vedtak om særskilt styrking av ferge- og båt fylkene i statsbudsjettene fra 2018 anses som en innrømmelse av at kostnadene har økt mye. Denne erfaringen har også staten gjort seg.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å innrette kriteriene for finansieringen av båt- og ferge drift slik at fylker som har ansvar for denne delen av infrastrukturen, kan utvikle tilbudet basert på rimelige billettpriser.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til egne forslag i Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett for 2020 om å øke bevilgningene til fylkeskommunene med 300 mill. kroner til ekstrakostnader ved nullutslippsferger.

Komiteen viser til forslag nummer 2:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revurdert budsjett for 2020 om å legge fram forslag til en finansieringsordning som innebærer at staten fullt ut tar merkostnaden ved klimaomstilling av fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk. Ordningen må fange opp både gjennomførte og kommende tiltak.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at staten allerede har bidratt til omleggingen til mindre utslipp fra ferger og båter gjennom direkte tilskudd via Enova og gjennom driften ut ifra at kriteriedataene oppdateres hyppigere og derfor fanger opp merkostnadene fylkeskommunene har til ferge drift. Flertallet viser også til at det er galt å si at all merkostnad til ferge drift skyldes omlegging til nullutslippsfartøy.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at forslagsstillerne ikke hevder at all merkostnad til ferge drift skyldes omlegging til null- og lavutslippsfartøy. Sektorens ekstraordinære kostnadsvekst, nye behov og reutlysninger av kontrakter som var billig priset i første runde, er også medvirkende. Dette flertallet mener at Stortinget gjennom de vedtak som er fattet, har bedt fylkene om å legge om til null- og lavutslipp, og finner det derfor også rimelig at staten dekker denne omstillingen. Ferge- og båt driften står for store utslipp, og en reduksjon vil derfor være i felleskapets interesse. Dette flertallet mener at en reduksjon i utslippene er ønskelig, men at det ikke skal gå ut over tjenestetilbudet til kystens befolkning. Dersom kostnadene ikke kompenseres, vil det medføre at fylkeskommunene må redusere rutetilbudet, videregående skoletilbudet eller utsette vedlikehold av fylkesveinettet for å opprettholde budsjettbalansen når inntektene reduseres og kostnadene øker. Nivået på Enova-tilskuddet (investering i ferge kai eller til nybygg/ ombygging) og endringen i inntektssystemet knyttet til ferge- og båt kriteriet er ikke tilstrekkelig.

På denne bakgrunn fremmer dette flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2021 om å legge frem forslag til en finansieringsordning som innebærer at staten fullt ut tar merkostnaden ved klimaomstilling av fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk. Ordningen må fange opp både gjennomførte og kommende tiltak.»

Komiteen viser til forslag nummer 3:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revdert budsjett for 2020 utrede en nasjonal maksimalpris for båt- og fergebilletter hvor staten fullt ut kompenserer fylkenes inntektstap ved innføring av en slik ordning.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, synes ikke dette er en god modell. Om man tar den bokstavelig, kan en fylkeskommune med et slikt system skru prisen opp og dermed få

kompensert mellomlegget av staten. Flertallet vil advare mot å etablere en slik ordning der det er fylkeskommunene og ikke Stortinget som har budsjettansvar for en slik post.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at forslaget ber om en utredning av en ordning som sikrer maksimalpriser for båt- og fergebilletter. Disse medlemmer har ikke tatt stilling til hvordan ordningen skal utformes, eller hvordan det skal sikres at fylkene ikke spekulerer i ordningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at de statlige bevilgningene til fylkeskommunene ikke har stått i forhold til de kostnadene båt- og fergefylkene har hatt i årene etter 2013. Den nåværende regjerings sulteføring av fylker med stort ansvar for båt- og fergetilbud har sammenfalt med store og viktige investeringer som gjøres i samband med det grønne skiftet. Dette presser fylkeskommunenes økonomi.

Flertallet viser til rapporten «Kostnader ved overgang til fossilfri kollektivtransport» fra Menon Economics og Transportøkonomisk institutt (Menonpublikasjon nr. 4/19). Rapporten dokumenterer hvordan fylkeskommunene får en stor ekstraregning når fergetransporten skal omstilles til fossilfrie løsninger. Her anslås de udekkede totale årlige merkostnadene (drift/ investering) for fylkeskommunene til 468 mill. kroner innen 2024.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at ut ifra tilbakemeldinger fra fylkeskommunene og oppdaterte beregninger er det god grunn til å anta at summen ble anslått for lavt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til høringsinnspill fra Vestland fylkeskommune:

«Fylkeskommunane fekk overført drifta av ferjene frå Statens vegvesen for kring 10 år sidan. Då tida var inne for å rullere kontraktane, valde det tidlegare fylkestinget i Hordaland å leggje Sundvoldenerklæringa frå 2013 til grunn; Ein skal 'utarbeide krav om at alle nye offentlige kjøretøy og alle nye drosjer, ferger, rutebåt og dieseltog, benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier det.' I tillegg har fylkestinget følt opp Stortinget sitt oppodningsvedtak frå 2015: 'Stortinget ber regjeringen sørge for at alle fremtidige fergeanbud har krav til nullutslippsteknologi (og lavutslippsteknologi) når teknologien tilsier dette'.»

Flertallet viser til at økte billettpriser og kutt i fergeavganger er én av flere konsekvenser av manglende

statlige bevilgninger til fylkeskommunene. Store deler av båt- og fergetilbudet blir gjennomgående dyrere – og i flere tilfeller dårligere. Endringer i måten fergebetalingen foregår på, bidrar også i flere tilfeller til urimelig store utslag for de som må ha med seg bil på ferga, noe situasjonen knyttet til AutoPASS-innføring i Møre og Romsdal viser til fulle. Denne endringen er initiert av staten ved Vegdirektoratet.

Flertallet mener det grunnleggende problemet er at staten ikke kompenserer for de merutgiftene til ferger og båt som flere kystfylker har. Slik rammes en helt nødvendig infrastruktur i Distrikts-Norge, og det blir lagt nye, store byrder på dem som er avhengige av dette tilbudet.

Flertallet viser til høringsinnspill fra Møre og Romsdal fylkeskommune som illustrerer ressursbruken på fergesambandene i Norge:

«Vi 'arva' ein aldrande ferjeflåte, stort etterslep på kaianlegg som heller ikkje var tilpassa trafikkutviklinga og vi fekk etter kvart nye krav til klima. Vi vil peike på at medan overføringane til fylkesvegferjer har auka frå 1 600 til 2 476 mill. kroner (55%) i perioden 2010 til 2020, medan overføringar i Statsbudsjettet til drift av riksvegferjer har auka frå 436 til 1488 mill. kroner (140%) i same periode. Tala er i nominelle kroner. Fylkeskommunane forvaltar om lag 100 ferjesamband, og staten har ansvar for om lag 16 ferjesamband.»

Etter flertallets syn illustrerer dette et stort gap mellom fylkeskommunenes økte kostnader knyttet til fylkesvegferger og regjeringens vilje til å kompensere for disse økte kostnadene.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2021 utrede en nasjonal maksimalpris for båt- og fergebilletter hvor staten fullt ut kompenserer fylkenes inntektstap ved innføring av en slik ordning.»

Uttalelse fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Komiteens utkast til innstilling har vært forelagt transport- og kommunikasjonskomiteen til uttalelse, jf. vedtak i Stortinget 28. januar 2020.

Transport- og kommunikasjonskomiteen uttaler følgende i brev av 9. juni 2020:

«Komiteen har ingen ytterligere merknader til innstillingsutkastet.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2021 utrede en nasjonal maksimalpris for båt- og fergebilletter hvor staten fullt ut kompenserer fylkenes inntektstap ved innføring av en slik ordning.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen om å innrette kriteriene for finansieringen av båt- og fergedrift slik at fylker som har ansvar for denne delen av infrastrukturen, kan utvikle tilbudet basert på rimelige billettpriser.

II

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2021 om å legge frem forslag til en finansieringsordning som innebærer at staten fullt ut tar merkostnaden ved klimaomstilling av fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk. Ordningen må fange opp både gjennomførte og kommende tiltak.

Oslo, i kommunal- og forvaltningskomiteen, den 10. juni 2020

Karin Andersen

leder

Helge André Njåstad

ordfører



**DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT**

Kommunal- og moderniseringsministeren

Stortingets kommunal- og forvaltningskomite

0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/588-3

6. mars 2020

Vurdering av representantforslag om utgifter til ferjedrift

Jeg viser til brev fra kommunal- og forvaltningskomiteen av 29. januar 2020, der komiteen ber om min vurdering av representantforslag 40 S (2019–2020) fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Sandra Borch, Jenny Klinge, Liv Signe Navarsete, Hans Inge Myrvold og Marit Arnstad om tiltak for en bedre ferjepolitikk i distrikts-Norge. Forslaget berører flere departementer, og innspill fra Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet er innarbeidet i svaret.

Forslaget består av tre deler:

- 1. Stortinget ber regjeringen om å innrette kriteriene for finansieringen av båt- og fergedrift slik at fylker som har ansvar for denne delen av infrastrukturen, kan utvikle tilbudet basert på rimelige billettpriser.*
- 2. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert budsjett for 2020 om å legge fram forslag til en finansieringsordning som innebærer at staten fullt ut tar merkostnaden ved klimaomstilling av fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk. Ordningen må fange opp både gjennomførte og kommende tiltak.*
- 3. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert budsjett for 2020 utrede en nasjonal maksimalpris for båt- og fergebilletter hvor staten fullt ut kompenserer fylkenes inntektstap ved innføring av en slik ordning.*

Båt- og ferjekriteriene i inntektssystemet

Fylkeskommunale båtruter og ferjesamband finansieres med både billettinntekter og frie midler. De frie midlene består av rammetilskudd fra staten og skatteinntekter, og disponeres fritt av fylkeskommunene innenfor gjeldende lover og regler. Fylkeskommunene fastsetter selv billettprisene på fylkeskommunale båtruter og ferjesamband i eget fylke. Det er dermed fylkeskommunene som har ansvaret for å innrette båt- og ferjedriften etter de lokale

behovene, og for å sikre en rimelig balanse mellom brukerbetaling i form av billettinntekter og bruk av fylkeskommunenes egne midler. Billettinntektene utgjør langt under halvparten av finansieringen av fylkeskommunale båt- og ferjeruter.

De frie inntektene fordeles gjennom inntektssystemet, som fordeler rammetilskudd og omfordeler skatteinntekter mellom fylkeskommunene. Inntektssystemet består av flere elementer, blant annet utgiftsutjevningen gjennom kostnadsnøkkelen. Det er til dels store forskjeller mellom fylkeskommunene i befolkningssammensetning, geografi og størrelse. Dette gir variasjoner i hvilke tjenester innbyggerne har behov for, og kostnadene ved å tilby disse tjenestene. Målet med utgiftsutjevningen er å jevne ut disse forskjellene, og å sette alle fylkeskommuner i stand til å tilby likeverdige og gode tjenester.

Utgiftsutjevningen skal bare kompensere for utgifter fylkeskommunene ikke kan påvirke selv. Det er derfor et grunnleggende prinsipp at utjevningen skal baseres på objektive kriterier. Kriteriene skal ikke ha insentiveffekter. Dersom staten ønsker å påvirke fylkeskommunenes beslutninger, skal dette i hovedsak skje gjennom regelendringer eller øremerkede tilskudd. Dette er et prinsipp som har hatt bred politisk tilslutning helt siden inntektssystemet ble innført i 1986.

Utgiftsutjevningen for fylkeskommunene omfatter sektorene videregående opplæring, fylkesveier, lokale ruter (buss/bane og båt/ferje) og tannhelse. Dagens delkostnadsnøkkel for båt og ferje består av kriteriene kystlinje i alt, båtreiser i alt, skolereiser med båt, skolereiser med ferje og normerte ferjekostnader. Nøkkelen er basert på en kombinasjon av en normativ kostnadsmodell, beregning av gjennomsnittskostnader og statistiske analyser. Som varslet i Prop. 113 S (2018–2019) *Kommuneproposisjonen 2020*, har departementet fått gjennomført en ekstern vurdering av båtkriteriene i nøkkelen. Departementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med en nærmere omtale av prosjektet i kommuneproposisjonen for 2021.

Hvor stor vekt den enkelte sektor skal ha i den samlede kostnadsnøkkelen, blir bestemt av sektorvektene i inntektssystemet. Sektorvektene blir oppdatert årlig på bakgrunn av regnskapstall for fylkeskommunenes faktiske utgifter på de ulike områdene. Det innebærer at hvis det er en sterkere utgiftsvekst innen båt og ferje enn i andre sektorer, vil også båt- og ferjekriteriene på lengre sikt få en høyere vekt i den samlede kostnadsnøkkelen. Systemet er dermed allerede innrettet slik at kriteriene vil fange opp en eventuell sterkere økning i utgiftene til båt og ferje enn til andre sektorer.

Jeg vil samtidig minne om at kostnadsnøkklene brukes til å fordele en gitt ramme mellom fylkeskommunene. Eventuelle endringer i båt- og ferjekriteriene vil dermed påvirke fordelingen av inntektene mellom fylkeskommunene, men vil ikke ha betydning for størrelsen på den samlede inntektsrammen til fylkeskommunene.

Finansiering av merkostnaden ved null- og lavutslippsløsninger

Regjeringen la i juni 2019 fram en handlingsplan for grønn skipsfart, som stadfester ambisjonen om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030. Norge er

verdensledende på grønn omstilling i alle deler av skipsfarten, men omstillingstakten må økes betydelig for å innfri disse ambisjonene. Fortsatt høyt trykk i omstillingen til null- og lavutslippsløsninger er også viktig for å nå Norges klimamål for 2030.

Rutegående passasjerbåter og ferjer er en viktig fartøykategori, hvor det har vært en rask innfasing av ferjer med elektrisk framdrift. Den første el-ferjen fikk vi ved at staten gikk foran og gjennomførte en utviklingskontrakt. Oppskalering av batteriferjer er nå godt i gang, og regjeringen venter at rundt en tredjedel av ferjene i landet har batterier installert i løpet av 2021.

Regjeringen har igangsatt et utviklingsprosjekt for en ferje som driftes med både batteri og brenselcelle. Regjeringen venter at den settes inn i kommersiell trafikk i løpet av neste år. Realisering av en ferje som både seiler på hydrogen og el vil muliggjøre innfasing av nullutslippsteknologi i lengre overfarter.

Innfasingen av elektriske ferjer har også ringvirkninger i form av økt næringsaktivitet langs kysten, eksempelvis gjennom etablering av batterifabrikker.

Valg av lav- og nullutslippsløsninger på ferjer kan på kort sikt medføre høyere kostnader enn konvensjonelle dieseldrevne ferjer. Hvor store kostnadene er, varierer stort fra samband til samband. Det er vanskelig å si sikkert hvor stor del av kostnadsveksten som skyldes innføring av null- og lavutslippsløsninger, og hvor mye som skyldes andre forhold som flåtefornyelse, tilbudsforbedring, generell pris- og lønnsvekst og gjennomføringen av anbudsprosessene. Etter dialog mellom fylkeskommunene og regjeringen, har ferjefylkene blitt bedt om å sende inn mer informasjon om kostnadsutviklingen innen sektoren og hvordan den fordeler seg på ulike komponenter.

På lengre sikt forventes utgiftene å gå ned etter hvert som man får mer erfaring med teknologien, og løsningene blir mer standardisert. Over tid vil sparte drivstoffutgifter få større betydning. Regjeringen vil øke CO₂-avgiften med 5 prosent årlig fram til 2025, noe som også vil understøtte framtidig lønnsomhet ved elektrifisering.

Regjeringen ser positivt på at fylkene har fulgt opp signalene i *Handlingsplan for grønn skipsfart* og *Strategi for grønn konkurransekraft*, gjennom å fase inn null- og lavutslippsløsninger når kontrakter for ferjesamband skal fornyes. Staten har ikke stilt krav om el-ferjer i nye fylkeskommunale anbud, men har oppmuntret til og støttet opp om satsingen på miljøvennlig teknologi. Dette har skjedd gjennom flere ulike tiltak, både ved å styrke fylkeskommunenes frie inntekter, og gjennom insentiver og støtte gjennom Innovasjon Norge og Enova. Dette har bidratt til at fylkeskommunene kan vektlegge lav- og nullutslippsløsninger i ferjeandbud.

I 2018 ble fylkeskommunenes frie inntekter styrket med 100 mill. kroner for blant annet å legge til rette for investeringer i miljøvennlig teknologi. Midlene er videreført innenfor rammetilskuddet, og fordeles mellom fylkeskommunene etter delkostnadsnøkkelen for båt og

ferje. Enova har i årene 2015–2019 gitt tilsagn til støtte på i alt 896 mill. kroner til null- og lavutslippsløsninger for ferjesamband. Også Næringslivets NOx-fond har støttet innføring av lav- og nullutslippsløsninger i ferjesamband.

Lav- og nullutslippsløsninger for hurtigbåter er fortsatt på teknologiutviklingsstadiet. I 2017 ble Sør-Trøndelag fylkeskommune tildelt 7,5 mill. kroner i Klimasats-støtte til et utviklingsprosjekt, som engasjerte fem industrigrupper til å legge fram forslag til teknologiske løsninger for utslippsfrie hurtigbåter. Flere av de andre båtfylkene var med på dette prosjektet, der resultatene ble presentert i september 2019. I Revidert nasjonalbudsjett for 2019 ble det satt av 25 mill. kroner til en midlertidig satsing innenfor Klimasatsordningen i Miljødirektoratet, for utvikling av hurtigbåter med null- eller lavutslippsløsninger. Den midlertidige støtteordningen på utslippsfrie hurtigbåter ble videreført og utvidet i statsbudsjettet for 2020, og utgjør nå 80 mill. kroner.

Makspris for båt- og ferjebilletter

Inntektssystemet for kommunesektoren ble innført i 1986, og har vært den viktigste mekanismen for finansiering av kommunesektoren etter det. Systemet har vist seg robust over lang tid. Systemet bygger på rammefinansiering av sektoren. Innen gitte rammer gjør så fylkeskommunene egne prioriteringer. Det legger til rette for effektiv bruk av midler i tråd med lokale behov. Slik vil det også være framover.

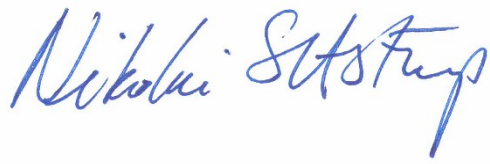
Innføring av maksimalpriser ville begrenset fylkeskommunenes handlingsrom og muligheter til å gjøre egne prioriteringer. Fylkeskommunene har da heller ikke etterspurt et regime med maksimalpriser. Tvert om ønsker kommunesektoren større handlefrihet, innenfor fastsatte legale og økonomiske rammer. Så vil det ofte være ulike oppfatninger av hva som er tilfredsstillende økonomisk handlingsrom.

Fylkeskommunene fastsetter takster, ruteplaner m.m. med hjemmel i yrkestransportlova §22. Takstvedtak m.m. kan ikke påklages til departementet. Et eventuelt forslag om maksimalpriser i lokal kollektivtransport ville eventuelt måtte hjemles i yrkestransportlova.

Samlet vurdering

I *Handlingsplan for grønn skipsfart* har regjeringen signalisert at vi vil ta hensyn til kostnadsøkninger som følger av at fylkeskommunene har stilt krav om lav- og nullutslippsløsninger i ferje- og hurtigbåtsamband. Regjeringen har allerede etablert mekanismer og støtteordninger som tar hensyn til at innfasing av lav- og nullutslippsløsninger kan gi merkostnader for fylkeskommunene på kort sikt. Vi vil fortsette å støtte opp om det viktige arbeidet som fylkeskommunene er i gang med. Regjeringen vil komme tilbake med status for oppfølgingen av handlingsplanen i revidert nasjonalbudsjett for 2020, slik Stortinget har bedt om.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Nikolai Astrup". The signature is written in a cursive, flowing style.

Nikolai Astrup

Kopi

Klima- og miljødepartementet
Samferdselsdepartementet

