



# Representantforslag 69 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og Dag Sele

Dokument 8:69 S (2015–2016)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Rigmor Andersen Eide, Geir S. Toskedal og Dag Sele om ny organisering av fergesamband gjennom etablering av statlig selskap

Til Stortinget

### Bakgrunn

Fergesambandene er en viktig del av infrastrukturen i Norge. Gode og pålitelige fergesamband betyr mye for svært mange. Særlig i distriktene er trafikantene helt avhengig av et godt fergesamband hver dag. Det offentlige har et viktig ansvar i å tilby et moderne, pålitelig og miljøvennlig fergetilbud.

### Utfordringer ved dagens organisering

På en rekke fergesamband har det vært betydelig kostnadsøkning senere år. Det offentliges utgifter til kjøp av tjenester og materiell har økt mer en gjennomsnittlig prisøkning skulle tilsi. Ifølge transportetatens grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 har statens utgifter til kjøp av riksvegfergetjenester økt med 60 prosent i perioden 2010–2015. Etatene legger til grunn at utgiftene vil øke med ytterligere 50 prosent ut planperioden i 2017. Ifølge etatene skyldes kostnadsveksten blant annet generell kostnadsøkning i fergedriften og økt kapasitetsbehov. Fra 2015 til 2016 har utgiftene økt med over 40 prosent, fra 694,5 mill. kroner i saldert budsjett for 2015 til 983,6 mill. kroner i statsbudsjettet for 2016. Transportetatene mener trafikkutviklingen vil medføre behov for økt kapasitet på ferger og kaianlegg og fortsatt kostnadsvekst.

Mange fylker erfarer kostnadsøkninger grunnet mangel på tilbydere, noe som gir en tilnærmet monopoltilstand enkelte steder. En slik markedssituasjon preges vanligvis av kunstig høy prising fra tilbyder, noe som medfører at kjøper, i dette tilfelle det offentlige, må betale en urimelig høy pris for utførte transporttjenester.

### Få aktører i markedet

Fergesambandene er konkurranseutsatt, men markedet fungerer ikke optimalt. Det fører til dyre anbudskontrakter og dermed potensielt unødvendig høy pris for kundene.

Dagens markedssituasjon virker dessuten hemmende for innovasjon og utvikling, ikke minst med tanke på utvikling av mer miljøvennlig teknologi. Mange av dagens ferger er bygget på 60- og 70-tallet, med gammeldags teknologi som ikke er like miljøvennlig som det en kan benytte i dag. Det er et betydelig potensial for lavere utslipp ved å skifte ut gamle ferger. For å få til dette må utskiftingstakten økes. Det må stilles strengere krav til materiell, og det offentlige må i større grad stimulere til innovasjon og utvikling.

### Statlig selskap

Forslagsstillerne vil organisere eierskap og drift av fergesamband på en annen måte enn i dag. En av hovedutfordringene ved dagens situasjon er mangel på konkurranse på grunn av for få tilbydere. Forslagsstillerne mener staten må ta et større ansvar for materiellsituasjonen på riksveifergene. Forslagsstillerne vil at staten skal etablerere et selskap som eier alt fergemateriell, mens selve driften av fergesambandene konkurranseutsettes og blir gjenstand for anbudskonkurranse på vanlig måte. Staten vil der-

med eie og ha kontroll over fergeflåten. Fergemateriellet stilles etter nærmere avtale med private tilbydere til disposisjon for selskapet som skal drifte strekningen.

### **Effekter av ny struktur**

I en slik modell er det kun selve driften som er konkurranseutsatt. Dette vil gjøre det mulig for flere selskaper å melde seg på i konkurransen om anbudene, og man får et mer realistisk prisbilde. Økt konkurranse om drift vil i dette tilfelle bidra til et mer velfungerende og dynamisk marked.

En eierstruktur hvor staten har materiellansvaret, gjør at staten kan bidra til teknologiutvikling mer effektivt, samt fase inn nye og mer miljøvennlige ferger til erstatning for gamle ferger med høyt utslipp. Nye og moderne ferger vil samtidig gi et bedre tilbud til de reisende med økt brukervennlighet og bedre komfort.

Utskifting av gamle ferger vil på kort sikt gi en merutgift for staten, men det vil samtidig kunne legges til rette innsparinger knyttet til driften, som i en ny struktur får et mer korrekt prisbilde, og man unngår dyre kjøp av tjeneste fra tilbydere som i dag opererer i monopollignende tilstander. Etter forslagsstillerens syn er det samtidig en viktig faktor at staten gjennom ny modell får helt nye muligheter til å stimulere innovasjon og utvikling i mer miljøvennlig retning.

### **Innovasjonsstrategi**

Endringsvilje og risikovilje er en forutsetning for innovasjon. I fergenæringen har rederier tatt risiko blant annet ved å satse på LNG-drift og elektrifiserte ferger. For å utnytte kapasitet og kompetanse er det viktig at staten som oppdragsgiver har en klar og ambisiøs innovasjonsstrategi. Verftsindustrien vil kunne få nye oppdrag fra staten ved bestillinger av nytt materiell, noe som i sin tur kan utvikle maritim næring og gi nye arbeidsplasser. Verftsindustrien står i dag i en krevende situasjon. Store deler av verftsindustrien opplever nedgang i ordrene. Et statlig selskap med ny innovasjonsstrategi vil kunne gi nye arbeidsplasser i en presset næring.

### **Innfasing av ny struktur**

Riksveifergesamband drives i dag gjennom anbudskontrakter, og det er ulik utløpstid på disse kontraktene. Ny eierstruktur vil derfor måtte fases inn etter hvert som kontraktene utgår. Imidlertid kan et statlig selskap etableres raskt uavhengig av gjeldende kontraktperioder. Selskapet bør ha som for-

mål å eie fergemateriell, ha ansvar for kartlegging og kjøp av materiell, samt sørge for anbudsutlysning av driftskontrakter og oppfølging av disse.

I første omgang bør ny modell og eierstruktur gjøres gjeldende for riksveifergene. Når man har vunnet erfaring med modellen, og strukturen er godt etablert, kan det vurderes om tilsvarende struktur skal gjelde også for fylkesveifergene.

### **Dagens anbudskontrakter**

Forslagsstillerne viser til at et flertall av riksveisambandene skal ut på anbud i løpet av relativt kort tid, og mange av fergesambandene som skal ut på anbud er godt egnet for mer miljøvennlig teknologi, eksempelvis elektrisk batteriferge. Forslagsstillerne mener regjeringen bør vurdere muligheten for å utsette enkelte av anbudsprosessene for å sikre at moderne og klimavennlige løsninger velges såfremt det ikke går ut over tilbudet til de reisende. En utsetting av anbudsprosessene om de langsiktige kontraktene har allerede blitt gjort. Statens vegvesen utlyste i 2015 en ettårig konsesjon for drift av riksvegfergesambandene E39 Mortavika–Årsvågen og Halhjem–Sandviksvåg i 2017. Oppstart av den ordinære langsiktige kontrakten ble utsatt til 2018. Årsaken til utsettelsen er at Statens vegvesen skal konkretisere hvordan Stortingets krav om null- eller lavutslippsferger skal følges opp.

### **Innovasjon og teknologisk utvikling**

Fergesektoren har vist seg å være velegnet for utvikling og utprøving av ny teknologi. I tillegg til å stimulere til økt bruk av kjent teknologi, som gassdrevne fartøyer, må det satses ytterligere på teknologiutvikling. I Norge har man nå 15 års erfaring med gassferger. Kunnskapen en fikk gjennom bygging av de første gassfergene er benyttet til å utvikle nye løsninger som også er tatt i bruk på andre typer skip. Rederier og industrien kan nå etter forslagsstillerens syn stimuleres til å utvikle nye fullelektriske skip, eller forbedre de hybridløsningene som allerede benyttes i dag. Staten vil her kunne ha en viktig pådriverrolle ved kjøp av nye ferger gjennom et nyopprettet statlig selskap.

I gjeldende Nasjonal transportplan heter det at det skal stimuleres «til økt innovasjon og raskere innføring og bruk av miljøvennlige teknologier gjennom statens kjøp av sjøtransporttjenester». I NTP er det også vist til at 70 fergesamband er egnet for elektrifisering. Dette handlingsrommet må etter forslagsstillerens syn benyttes bedre. Det krever politisk initiativ og handlekraft.

## **Forslag**

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

1. Stortinget ber regjeringen etablere ny modell og eierstruktur for riksveifergene ved å opprette et statlig selskap som skal eie riksveifergemateriell,

ha ansvar for kartlegging av behov og kjøp av fergemateriell, samt sørge for anbudsutlysning av driftskontrakter og oppfølging av disse.

2. Stortinget ber regjeringen sørge for at et nytt statlig riksveifergeselskap har mål om å stimulere til økt innovasjon og raskere innføring og bruk av miljøvennlig teknologi i riksveifergeflåten.

17. mars 2016

