



STORTINGET

Representantforslag 75 S

(2018–2019)

fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Willfred Nordlund, Geir Pollestad, Liv Signe Navarsete, Geir Inge Lien og Nils T. Bjørke

Dokument 8:75 S (2018–2019)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Willfred Nordlund, Geir Pollestad, Liv Signe Navarsete, Geir Inge Lien og Nils T. Bjørke om å styrke fylkene som har store utgifter til ferje- og båtdrift

Til Stortinget

Bakgrunn

Fylkene må settes i stand til å gi et tjenestetilbud til innbyggere og næringsliv i hele landet. Svært viktig for mange er transporten til sjøs som fylkene står for med båt- og ferjetrafikk.

Transport er en av sektorene som slipper ut mest CO₂, og det tar tid å få ned utslippene. Utviklingen av utslippsfrie ferjer har allerede kommet langt, mens utviklingen av utslippsfrie hurtigbåter enda er i startfasen. Mange er urolige for dårligere tilbud gjennom redusert frekvens og flere kanselleringer. Det er viktig å investere i teknologiutvikling, slik at utfordringene kan løses.

Innen 2021 anslås det å være omkring 70 batteriferjer og hybridferjer i Norge, fordelt på riks- og fylkesvegnettet. Dette tilsvarer omtrent en tredjedel av ferjeflåten. Samtidig gjenstår mye. Framover er det nødvendig med store investeringer både i materiell, ombygging av kaier, etablering av ladeutstyr og utbygging av energinettet fram til kaiene. I dag tar fylkeskommunen mange av disse kostnadene gjennom overføringer fra fylkesvegnettet. Det må det kompenseres for i langt større grad. På sikt kan det være mulig å redusere kostnadsnivået, samtidig som tilbudet forbedres.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet lyste i 2016 ut et prosjekt for å få innspill til en ny kostnadsnøkkel for båt og ferje. Møreforskning ble tildelt prosjektet. Målet for prosjektet var å få på plass en kostnadsnøkkel som fanger opp variasjoner i utgiftsbehovet på en bedre måte. Kostnadsnøkkel for båt og ferje bestod av kriteriene «antall ferjesamband» og «fylkesfaktor båter».

Møreforskings rapport nr. 1701 presenterte forslag til en ny kostnadsnøkkel for ferjer, men fordi analysene ikke fant statistisk signifikante kriterier som kunne fange opp forskjeller i fylkeskommunenes utgifter til båter på en tilfredsstillende måte, presenterte ikke rapporten objektive kriterier for båt. Møreforskning forsøkte i prosjektet å benytte den samme metoden for båttrutene som for ferjene, men analysene førte ikke fram til resultater som kunne brukes. Fordi det ikke finnes en nasjonal standard for båttruter, forsøkte Møreforskning å utarbeide en standard basert på strekningslengde og passasjertall. Til tross for et omfattende arbeid med datainnsamling var datagrunnlaget for båter mangelfullt. Forsøk på foreløpige beregninger med det innsamlede materialet viste et svært stort avvik mellom beregnede og faktiske kostnader for båter.

I kommuneproposisjonen 2018 presenterte regjeringen sitt forslag til ny delkostnadsnøkkel for båt og ferje, jf. Prop. 128 S (2016–2017). Departementet vurderer det slik at båt-kriteriet ikke burde videreføres, og foreslo at variasjoner i utgiftsbehovet til båter fanges opp av kriteriene kystlinje, antall skolereiser med båt og ferje og antall båt-reiser/passasjerer i alt. Tallene for antall reiser hentes fra SSB/KOSTRA og oppdateres årlig.

Den nye kostnadsnøkkel for båter har lengde på kystlinjen som avgjørende faktor. Denne omleggingen rammer flere båt-fylker hardt. Kystlinjekriteriet er ikke

dekkende for fylker som har folk og næringsliv på steder der de er avhengige av båt. Både båttruter med lange avstander ut til øysamfunn og båttruter langs kystlinjen er avhengige av sjøvegs kommunikasjon for å sikre både verdiskapning og bosetting i områder med utilstrekkelige alternativer eller ingen andre transportformer.

Det er viktig at overføringene gjennom inntektssystemet gir fylkene en reell mulighet til å tilby et godt båt- rutetilbud for innbyggerne. Store kutt i statstilskuddet til fylkene som taper på den innførte ordningen, vil gi et dårligere båt- rutetilbud til innbyggerne eller behov for å kutte i andre tjenester eller nødvendig vedlikehold av fylkesveiene.

Flere fylkeskommuner var i forkant av nye kostnadsnøkler tydelige på at båt- kriteriene hadde klare svakheter, og påpekte som regjeringen at systemet, som tilnærmet er en refusjonsordning, ikke gav insentiver til effektivisering eller mulighet til å gjøre endringer som var besparende, samtidig som de søkte å beholde eller forbedre tilbudet.

Omleggingen av delkostnadsnøkkelene for båt har gitt store utfordringer. Situasjonen er nå at merutgiftene til båt ikke kompenseres tilstrekkelig eller på en måte som reflekterer fylkeskommunens faktiske utgifter for å levere et nødvendig tilbud. Dette slår uheldig ut for fylker med store avstander og spredt bosetting. Kombineres dette med øvrige endringer i inntektssystemet, gir totalen en stor omfordeling som er vanskelig å håndtere, særlig når fylkene ønsker å skape stabilitet i tilbudet til innbyggerne og gode arbeidsmiljøvilkår for ansatte samtidig som man ønsker å drive utvikling.

Gjennom kostnadsutjevningen i inntektssystemet skal fylkeskommunene i prinsippet få full kompensasjon for ufrivillige kostnadsforskjeller. Tilskuddet korrigeres for variasjoner i fylkeskommunenes utgiftsbehov slik at de skal kunne ha like muligheter til å tilby likeverdige tjenester. Innretningen av kostnadsdekningen for båt kan ikke sies å være ivaretatt med det nye kriteriet.

Nesten alle fylkeskommuner framhever store økonomiske utfordringer i båt- og ferjesektoren framover og er opptatt av kostnadsveksten ved nye anbud og ved

innføring av null- og lavutslippsløsninger. Det påpekes at behovet for investeringer i infrastruktur er en sentral kostnadsdriver, og at det bør tas hensyn til dette ved å øke rammene og/eller at dette bør inngå i nye kriterier.

Det er helt avgjørende at inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner tilføres tilstrekkelige midler til å løse oppgavene og tilby gode og likeverdige tjenester til folk i hele landet. Det er avgjørende at bevilgningene som fordeles i inntektssystemet, er på et nivå som gir kommuner og fylker reelle muligheter til å dekke sine utgifter og dermed mulighet til å gi likeverdige tjenestetilbud til sine innbyggere.

Forslagsstillerne viser til at det gjennom komité- merknader og vedtak på Stortinget har blitt gitt uttrykk for at det som hovedregel skal legges til grunn så objektive kriterier for kostnadsutjevning som mulig. Der det ikke er mulig, må det etter forslagsstillerens syn vurderes i større grad å kompensere enkeltfylker for særlige utfordringer eller statlige satsinger. Modellen for kompensasjon av merutgifter til båt må revurderes slik at fylker med et reelt behov for båttransport kan videreutvikle tilbudet til innbyggerne og næringslivet ut over ren skoleskiss.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utrede og vurdere hvordan kriteriene for finansieringen båt- drift kan innrettes bedre, slik at fylker med et reelt behov for hurtigbåttransport kan opprettholde og utvikle tilbudet. Regjeringen bes legge dette frem for Stortinget senest i forbindelse med kommuneproposisjonen i 2020.
2. Stortinget ber regjeringen stimulere ytterligere til utvikling av null- og lavutslippsløsninger for ferje og båt.

7. februar 2019

Siv Mossleth

Willfred Nordlund

Geir Pollestad

Liv Signe Navarsete

Geir Inge Lien

Nils T. Bjørke