



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets President
Karl Johansgate 22
Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/521-4

21. mars 2023

Dok 8:143 S (2022-2023) om nasjonal standard for ferjetilbudet

Jeg viser til brev av 23. februar i år vedlagt representantforslag Dokument 8:143 S (2022-2023) fra Frank Edvard Sve, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Terje Halleland, Sivert Bjørnstad, Dagfinn Henrik Olsen og Bengt Rune Strifeldt, om en nasjonal standard for ferjetilbudet.

Det fremmes følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget om en nasjonal standard for ferjetilbudet som gir forutsigbarhet for både folk og næringsliv langs kysten.

Bakgrunn

Den nasjonale ferjedriften består i 2023 av 16 riksveiferjesamband og i overkant av 110 fylkeskommunale ferjesamband. I tillegg kommer en rekke mindre fylkesveiferjesamband som blir definert som båtruter i inntektssystemet til fylkeskommunene. Staten (ved Statens vegvesen) har ansvar for sambandene på riksveiene, mens fylkeskommunene har ansvar for sambandene på sine veistrekninger. I 2021 var driftsutgifter til ferjedriften på rundt 7,5 mrd. kr, og kostnadene fordelte seg nesten likt mellom riks- og fylkesvei.

Fylkeskommunal ferjedrift blir i hovedsak finansiert av fylkeskommunenes skatteinntekter, rammetilskudd fra staten og billettinntekter. Fylkene disponerer disse midlene fritt, uten andre bindinger fra staten enn gjeldende lover og regler, herunder forpliktelser om skoleskyss. Riksveiferjedriften finansieres av tilskudd over statsbudsjettet og billettinntekter. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* er det i tabell 6.8 oppgitt en standard for ferjedriften. Standarden benytter antall fraktede personbilenheter (PBE), veitype og sambandslengde for å fastsette standard for frekvens, åpningstid, servicenivå m.m. Nasjonal transportplan er et overordnet strategisk dokument, og det ble ikke gjort vedtak som påla fylkeskommunene å følge ferjedriftsstandarden i transportplanen. Ved revisjonen av planen ble det vurdert at de aller fleste av riksveiferjesambandene oppfylte standarden, og

standarden ble ikke videreført. Samferdselsdepartementet la i stedet opp til at hvert enkelte samband på riksvei skulle vurderes individuelt ved utlysning av nye driftskontrakter¹.

Selv om ferjestandarden ikke ble videreført, så blir en revidert utgave av denne benyttet ved beregning av normert ferjekostnad i inntektssystemet til fylkeskommunene. I den forbindelse benyttes ikke standarden til å beregne hva ferjedriften koster for fylkene, men til å fordele en gitt økonomisk ramme. I 2022 oppnevnte Kommunal- og distriktsdepartementet et ekspertutvalg som skulle foreta en helhetlig gjennomgang av inntektssystemet for fylkeskommunene. Utvalget har lagt fram forslag om justeringer i inntektssystemet til fylkeskommunene fra 2024, og i forslaget er metode for beregning av kostnader til normert ferjekostnad videreført. Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med oppfølging av utvalgets tilrådinger.

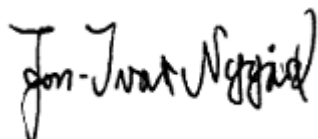
Om innføring av nasjonal standard

Økonomisk rammestyring er hovedprinsippet for den statlige styringen av kommunesektoren. Overføring av frie midler til fylkene gjør at forvaltningsnivået som er nærmest innbyggerne kan prioritere hva midlene skal brukes på. For fylkesveiferjedriften betyr dette at fylkeskommunene, som kjenner sine samband best, også er nærmest til å vurdere hva tilbudet skal være på sambandene. Det er også dette prinsippet som i dag benyttes ovenfor fylkesveiferjedriften.

Om regjeringen skal sikre at ferjesamband ikke får reduksjoner grunnet fylkeskommunenes økonomi eller prioriteringer, slik det blir beskrevet i forslaget, så vil dette redusere fylkeskommunenes selvstyre når det gjelder ferjespørsmål, og tiltaket må hjemles i lov. En slik tilnærming frarådes.

Dersom det skal innføres krav om bruk av en gitt ferjedriftsstandard på alle riks- og fylkesveiferjesamband, må det gjøres grundige utredninger før eventuell innføring. Dette gjelder for hva standarden skal inneholde, men også for å vurdere grensesnittet mellom ferjesamband som inngår i standarden og øvrig kollektivtransport (herunder båtruter). Videre så vil den store variasjonen mellom ferjesambandene gjøre det krevende å fastsette en standard som treffer godt uten at noen reisende kommer dårligere ut eller at kostnaden til ferjedriften øker uforholdsmessig mye.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

¹ Meldt. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*, side 114

Kopi
Statens vegvesen