

## VR-sak [10/17](#): Rammevilkår for drift og fornying av ferjeflåten.

### Innleiing

Vestlandsrådet bad 10.11.2016 om at det vert etablert ein prosess mot finansdepartementet (FD) og kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) i høve den generelle modellen for finansiering av ferjedrifta. Det vart også peikt på at KS bør involverast gjennom den gjeldande konsultasjonsordninga.

Vestlandsrådet får med denne saka ei statusrapportering på arbeidet som er i gang med tanke på å påverke rammevilkåra for drift og fornying av ferjeflåten.

### Inntektssystemet

Fylkeskommunane får tilført mesteparten av inntektene sine gjennom inntektssystemet (IS). IS består av hovudkomponentane fylkesskatt og rammetilskot. IS er eit fordelingsystem som avgjer korleis dei samla inntektene skal fordelast mellom fylkeskommunane. IS avgjer ikkje kor store midlar som skal fordelast. Dette siste blir avgjort i eigne løyvingvedtak i Stortinget (statsbudsjettet).

Rammetilskotet (i IS) består m.a. av ein kostnadsnøkkel, som igjen er basert på ulike delnøklar. Ein av delnøkklane er ferjenøkkelen. Det har i mange år vore arbeid for å forbetre både denne og ein tilsvarande for hurtigbåtar – utan at ein har lukkast med dette.

For dei store ferjefylka er det viktig at:

- Ferjenøkkelen si vekt, relativt til andre delnøklar, avspeglar kor stor kostnader som ligg på ferjesektoren samanlikna med andre sektorar. Dersom denne nøkkelen blir vekta for lågt, vil det føre til at ferjefylka kjem for dårleg ut og dei ferjefrie fylka kjem for godt ut.
- Den samla ramma Stortinget løyver til fylkeskommunane også tek høgde for kostnadsveksten innanfor ferjesektoren. Her må ein fange opp t.d. klimakrav, HMS-krev, krav til infrastrukturtiltak og krav til universell utforming. Dersom ramma ikkje tek høgde for slikt, vil alle fylka kunne bli ramma. Og dette vil særleg gjeld ferjefylka, dersom også ferjenøkkelen er for lågt vekta. Det er altså ikkje tilstrekkeleg at ramma berre tek høgde for meir ordinære endringar knytt til t.d. dieselpriiser og mannskapskostnader.

### Kommuneproposisjonen for 2018

KMD gav for ei tid tilbake Møreforsking (MF) i oppdrag å sjå på delnøkklane for både ferje og hurtigbåt. MF utvikla då ein normativ ferjenøkkel (basert på tidlegare NTP-standard), men på hurtigbåtsida kom ein ikkje vidare. Etter avlevert rapport er det gjennomført høyringskonferansar og mange fylkeskommunar har gitt politiske uttalar.

Fylkesrådmannen reknar med at MF sin rapport er følgd opp i Kommuneproposisjonen (KP) for 2018. Men i skrivande stund veit vi ikkje dette, då KP blir lagt fram først om nokre dagar (samtidig med VR-møtet).

### Auka anbudsprisar

Fylkesrådmannen viser til sterk vekst i ferjekostnadene dei siste åra, langt ut over den generelle prisstigninga, og meiner difor at nivået på totalramma må aukast - i tillegg til at vektinga blir korrekt.

Møreforsking viser i rapporten at modellen dei nyttar underestimerer kostnadene med om lag 10 prosent.

Rapporten frå Møreforskning syner til ein auke i netto driftsutgifter til fylkesvegferjer på 29 % i perioden 2010-2015, der løyvingane til riksvegferjene i same periode auka med 59 %. På riksveg vert auka kostnader dekt gjennom dei årlege statsbudsjetta. Dette gjeld ikkje for fylkesvegferjene.

## Miljøkostnader

Kostnader med miljøløysningane ein no ser i ferjeanboda, er det i rapporten frå MF ikkje teke omsyn til. Ein konklusjon om ny fordelingsnøkkel midt i det «grøne skiftet», der dette ikkje er ein del av rapporten, svekker MF sine konklusjonar på fleire område. Ferjefylka har lyst ut, og lyser ut fleire «miljøferjeanbod» i 2017, og i komande år. Føreseielege nivå på rammeoverføringar til ferjedrift, er ein føresetnad for fortsatt høge miljøambisjonar.

Miljøkrav er, gitt den aldrande ferjeflåten vi har, utløysande for nybygg og dette vil opplagt føre til høgare kostnader. Slike kostnader, som er knytt til det generelle kostnadsetterslepet og ferjeforringa som ofte følgjer krav om null- og lågutslepp, og kan vere langt høgare enn sjølve miljøtiltakskostnadene.

MF skriv at kostnadsnøkkelene i inntektssystemet bør oppdaterast når ny teknologi i større grad vert teken i bruk. Fylkesrådmannen meiner det «grøne skiftet» skjer no, og at dette difor må framskundast.

Eit døme på miljøeffekt er Sulapakken i Møre og Romsdal, der det vil bli nye miljøferjer som vert sett i drift frå 2020-21. I denne pakken oppnår vi ein reduksjon på heile 89 prosent i CO<sub>2</sub> utslepp, noko som årleg utgjer over 16000 tonn CO<sub>2</sub>.

Eit anna døme, frå Hordaland, syner ein berekna meirkost for 15 av 17 ferjesamband. Meirkost er altså aukande til om lag 230 mill.kr. i 2020 i drift og 234 mill.kr. i investeringar i ladeinfrastruktur. Dette er talstorleikar etter at Enova-støtta er trekt frå.

## Infrastrukturkostnader

Fylkesrådmannen vil peike på at ei standardbetragtning slik den ligg til grunn i MF-rapporten ikkje tek omsyn til infrastruktur på land. Ein vil òg stille spørsmål ved føresetnaden om at infrastrukturkostnadene er like for fylkeskommunane når ein har så store forskjellar i trafikk. Kostnader knytt til kaier og oppstillingsplassar medfører ofte store investeringar som det ikkje vert tatt omsyn til. I t.d. Møre og Romsdal er det dei siste åra nytta mellom 500-600 mill. kroner på kaiutbetringar.

## Påverknadsarbeid

Fylkesrådmannen meiner Vestlandsrådet må halde fram med å signalisere at både totalramma og fordelingsnøkkelene vert justert allereie frå 2018. Dette må sjåast i lys av prisutviklinga på ferjekontraktar, infrastrukturtiltak på kaier og oppstillingsplassar, miljøkrav, HMS-krav mv. Ein mogleg arena – på kort sikt – kan kanskje vere komitehøyringa i Stortinget knytt til Kommuneproposisjon 2018. Ein annan arena kan vere dei løpande konsultasjonane som KS har med regjeringa. Våren 2017 har Sogn og Fjordane fylkeskommune spela inn eit visst bidrag her.

## Fylkesrådmannen si tilråding

Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere følgjande vedtak:

1. Vestlandsrådet legg til grunn at ferjene våre er svært viktige både for innbyggjarar og næringsliv.

2. Vestlandsrådet støttar arbeidet med å få på plass ein ny fordelingsnøkkel i inntektssystemet. Denne må basere seg på ein standard som er rimeleg ut frå dagens krav. Vidare må den totale ramma som Stortinget løyver også ta høgde for dei kostnadene ferjefylka no møter.
3. Vestlandsrådet ber om at det hausten 2017 vert lagt fram ei oppdatert sak som byggjer på Kommuneproposisjonen for 2018 og dei krav det ut frå denne er rimeleg å stille.

-----